

ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВОДНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Визначено проблеми формування транзитної привабливості воднотранспортної галузі України та підвищення конкурентоздатності перевезень.

Ключові слова: порт, потенціал, транзит.

Определены проблемы формирования транзитной привлекательности воднотранспортной отрасли Украины и повышения конкурентоспособности перевозок.

Ключевые слова: порт, потенциал, транзит.

Defined the problem of transit vodnotransportnoyi attractiveness of Ukraine and improving competitiveness of transport.

Keywords: port capacity transit.

Постановка проблеми. Україна має потенційні можливості для залучення транзитних потоків через свою територію за умови реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається і для водного транспорту. У цьому контексті зростатиме роль водних портів, як однієї із важливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури. За потужністю водних портів Україна займає третє місце у Чорноморському басейні після Російської Федерації і Румунії.

Головною метою транзитного прориву максимальне ефективне використання географічного положення України і створення сучасної конкурентоздатної транспортної галузі країни. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. Частина транзитних потоків оминає Україну. За оцінками експертів транзитний потенціал України на сьогодні реально використовується лише на 50-60%. Так, наприклад, невикористаний резерв переробної спроможності українських портів становить більше 30% (2008р.) [1].

Аналіз останніх публікацій. Аналіз наукових джерел з даної тематики свідчить, що питання розвитку водних портів для реалізації транзитного потенціалу України відображені у роботах вітчизняних авторів [2,3,5]. Проблеми у сфері транзитного потенціалу і пошук шляхів їх вирішення визначили спектр задач, що висвітлюються у статті.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Проблема полягає у тому, що водні порти є лише ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій, важливими ланками загального процесу переміщення транзиту через територію України є залізничний, автомобільний транспорт, пункти перетину сухопутних кордонів ц всіх

напрямах. Ефективна робота лише портів цьому транспортному циклі не забезпечує повною мірою кінцевий результат. Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, вдосконалення тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України та підвищення конкурентоздатності перевезень.

Постановка завдання (цілі статті). Метою проведеного дослідження є визначення чинників, які визначають втрати транзитних вантажопотоків для України та обґрунтування заходів щодо підвищення конкурентоздатності транзитних перевезень.

Викладення основного матеріалу. Транспортна система України в основному спроможна забезпечити зростання транзитних перевезень. Проте невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілісності вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах. Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків для України можна розділити на дві групи.

1. Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);
- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтації транзиту з портів України на порти сусідніх країн (Румунія, Болгарія, Туреччина, країни Балтії, проводять активну наступальну транзитну політику, яка спрямована на розвиток додаткових потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику. Всі ці заходи реалізуються на основі надання державної підтримки, залучення цільових інвестицій країн ЄС та на основі чіткої стратегії розвитку національних транспортних комплексів цих країн) [1];
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема, прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн;
- розширення ЄС та створення більш сприятливих умов для транзиту у Румунії, Болгарії, країнах Балтії (слід очікувати ще більшого зростання конкуренції між портами Румунії, Болгарії та України за транзитні

вантажопотоки євразійського напрямку у зв'язку з майбутнім входженням цих країн до ЄС);

- транспортна політика Росії щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України (Росія активно реалізує політику переорієнтації своїх вантажів з українських портів на власні порти на Чорному морі та Балтиці. Сьогодні близько 65% загального обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом України та змішаним залізнично-водним сполученням припадає на Росію) [5].

2. Внутрішні чинники, які можна умовно кваліфікувати як причини техніко-економічного характеру, причини політичного та правового характеру:

- відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу ніж в цілому для всієї магістралі. Це знижує ефективність функціонування всієї магістралі не дивлячись на всі позитивні заходи, які були уже реалізовані відповідно до «Програми створення і функціонування національної мережі МТК»);
- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;
- технічна зношеність основних фондів, базових об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;
- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;
- відсутність або нерозвиненість комплексного, у тому числі інформаційного обслуговування перевізників та електронного документообігу;
- численні перепопи при оформленні міжнародних транзитних вантажів, недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів та криміногенна обстановка на дорогах;
- певна невизначеність та недостатня послідовність транспортної політики України, реалізовані заходи не носять системний комплексний характер, відсутність державного протекціонізму у підтримці власних вантажоперевізників та судноплавних компаній, надання їм статусу національних перевізників, відсутність заходів щодо стимулювання експорту власних транспортних послуг (залежність зовнішньої торгівлі

від іноземного флоту – вітчизняний флот забезпечує лише 7,5% міжнародних зовнішньоторговельних операцій) [1];

- недостатня активність України у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних та транспортних перевезень (зокрема, до Європейських конвенцій, що регулюють перетини кордону, угод Єврокомісії щодо транспортних операцій, питань оподаткування, приватного права та ін.);
- політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах;
- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України у порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави і т.д.;
- невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай-Чорне море.

Більшість із названих внутрішніх чинників функціонування транспортного комплексу мають системний характер. Виділимо проблеми, які потребують вирішення для підвищення ефективності функціонування портів:

- *проблема формування вантажної бази портів.* Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами здатна забезпечувати лише 56-60% вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України у найближчі п'ять років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів;

- *проблема удосконалення тарифної політики,* яка не сприяє сьогодні мінімізації транспортної складової у вартості товарів, які перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища. Запровадження ПДВ на портові послуги. Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Треба робити акцент не на зниження тарифів, а на застосуванні конкурентоздатних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Залишаються у 2-3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів. Система митного контролю [8]. Основні проблеми – невпорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довго тривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі (насамперед це стосується автомобільних та

контейнерних перевезень), слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів;

- *проблема необхідності технічного оновлення елементів портової інфраструктури, проблема технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури;*

- *бюрократична, неефективна система роботи з інвесторами, коли більшість питань інвестори мають вирішувати на рівні Міністерства, має місце затягування процедури оформлення інвестиційних проектів ДП «Укрморпорт»;*

- *системні недоліки управління галуззю, відсутність єдиних принципів управління портами, спеціалізованими вантажними терміналами, законодавча нерегульованість портової діяльності, обмеженість можливостей портів вести самостійну господарську діяльність, протиріччя, які виникають між керівництвом портів та ДП «Укрморпорт» [7];*

- *проблеми відсутності коштів для модернізації. Фіскальна політика держави, яка спрямована на вилучення коштів портів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури і техніки;*

- *низький рівень ефективності функціонування портів.*

Висновки та перспективи розвитку. В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідає б європейським стандартам. Але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту.

Проводиться модернізація транспортної інфраструктури в окремих портах, в основному за рахунок власних коштів портів та окремих інвестиційних проектів. Названі заходи мають позитивні наслідки, та вони носять епізодичний, фрагментарний характер. Заходи щодо підвищення конкурентоздатності транзитних перевезень направлені не на запобігання негативним тенденціям, а на ліквідацію негативних наслідків. Тобто стратегія держави у цій сфері має носити упереджувальний характер, а не адаптивний. Розвиток транзитного комплексу України має значення не лише для України, тому ми можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур, але знову ж таки виникають питання державного рівня.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ананьина В.З.* Основи управління розвитком портів.- Одеса: ОНМУ, 2003.-63с.
2. *Буркинський А.А., Примачев Н.Т.* Экономический потенциал морских торговых портов Украины.-Одесса: ИПР и ЭЭИ, 2007.-214с.

3. *Высоцкий А.Ф.* Морской регионализм.- К.: Наукова думка, 1986.-195с.
4. *Имекайте Джуничи.* Технично-економический анализ транспортной системы порта/Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1985. – 206 с.
5. *Передерієв Є.П.* Морський регіоналізм. Аспекти управління транспортного процесу// Зовнішня торгівля: право та економіка. №5-6.- К.: УАЗТ, 2005.-С .33.
6. *Цветов Ю.М., Един А.И., Макаренко М.В.* Основы организации транспортного обеспечения внешнеэкономических связей Украины. – К.: ОАО ИКТП-Центр,2000. –581с.
7. *Щіпцов О.А.* Україна – морська держава.-К.: Наукова думка, 1998.-199с.
8. Веб-сайт Європейського Союзу (www.euroopa.eu.int).

ДАНІ ПРО АВТОРА

Войченко Тетяна Олександрівна – к.е.н., доцент кафедри Економіки і менеджменту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (КДАВТ).

Робоча адреса: м.Київ, вул.Фрунзе, буд.9,

роб.тел. (044) 463-74-70,

пр. Героїв Сталінграда, буд.2 (факультет Економіки транспорту),

роб.тел. (044) 419-37-75.

Домашня адреса: м. Київ, вул. Героїв Дніпра, буд.40-«А», кв.119,

дом.тел.:(044) 411-78-37.

моб.тел.:(068) 118-97-23.