

**Болток А.В.**

## **ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ**

В соответствии с тенденциями мирового экономического развития в ближайшем будущем ожидается существенное увеличение товарообмена в направлении Европа - страны Азиатско-Тихоокеанского региона и по направлению европейской оси «Север-Юг». Морские порты Украины имеют очень важную особенность – выгодное экономико-географическое положение, по отношению к стратегическим направлениям грузопотоков, близость к европейским и ближневосточным рынкам. В связи с этим Украина имеет потенциальные возможности для привлечения дополнительных транзитных потоков через всю территорию за этими направлениями.

Целью данной статьи является выявление основных направлений развития транзитных возможностей морских портов Украины. В соответствии с этой целью в работе решаются следующие задачи:

1. Провести экономический анализ деятельности морских портов в условиях трансформации;
2. Исследовать причины потерь транзитных грузопотоков морских портов Украины;
3. Определить основные пути решения проблем развития морских портов.

К сожалению, на сегодня для Украины существует угроза сохранения негативных тенденций в этой сфере. Это уменьшение объема транзита через территорию Украины по большинству направлений, недостаточная загруженность мощностей транспортной системы собственной мощностной базой. По оценкам экспертов, транзитный потенциал Украины на сегодня реально используется только на 50-60%, в том числе неиспользованный резерв перерабатывающей способности украинских портов составляет более 30 % (2007г.).[4] Вследствие таких условий дальнейшая потеря транзита при невозможности увеличения собственной мощностной базы существенно повлияет на функционирование всего транспортного комплекса. Межгосударственный транзит через украинскую территорию – это значительный национальный ресурс, который на сегодня используется не в полном объеме. Ухудшение состояния Украины в транзитной сфере может иметь необратимый характер, если современные негативные тенденции не будут учтены на общегосударственном уровне при разработке национальной транспортной политики.

Анализ тенденций, характерных для перевалки грузов через морские торговые порты страны в период с 2002 по 2005г.г., показывают потерю транзитных грузов. Например, объем транзита в 2002 году в целом по всем морским торговым портам составлял 48,9 млн.т (что составляло 44% от общего грузооборота), в 2003г. – 48,96 млн.т (44,3% соответственно), в 2004г. – 42,7 млн.т (38% соответственно), в 2005г. – 38,9 млн.т (36% соответственно). Однако, 2006 год охарактеризовал себя уже ростом транзита на 11,7% по сравнению с предыдущим годом (согласно данным, переработано 43,5 млн.т). В 2007 году впервые за многие годы в совокупном грузообороте всех портов Украины объемы транзита (69,7 млн т) превысили объемы экспорта (66,5 млн т). Доля транзита оказалась в совокупном грузообороте – 39,5 %, экспорта – 37,7 %, импорта – 11% и каботаж – 11,8 %. Самый заметный рост общему грузообороту прошлого года обеспечил именно транзит, который вырос на 31 %.

Основной транзит грузов, проходящих по территории нашего государства, представляют сырьевые материалы и товары первичной переработки. Нефть и нефтепродукты занимают в объеме переработки транзитных грузов 30%, сыпучие грузы – 80%: из них уголь – 10%, химические и минеральные удобрения – 12%, металлы – 7% ( по состоянию на начало 2008 года).

Причины, которые определяют потерю транзитных грузопотоков для Украины, могут быть поделены на внутренние и внешние. К внешним причинам относятся:

- изменение конъюнктуры международного рынка транспортных перевозок (т.е. изменения в структуре транзитных грузов в пользу контейнеров, тарно-штучных грузов, уменьшение транзита металла, наливных грузов и т.д.);
  - рост международной конкуренции на государственном уровне за дополнительные транзитные потоки, как следствие – переориентация транзита с портов Украины на порты соседних стран (Румынии, Болгарии, а также Турции, страны Балтии, которые проводят активную наступательную транзитную политику, направленная на развитие дополнительных мощностей инфраструктуры транзита, внедрение современных технологий перевозок и благоприятную тарифную политику);
  - различные темпы трансформации и интеграции национальных транспортных систем в международную транспортную систему, а также, ускоренное развитие транспортной инфраструктуры стран-конкурентов;
  - расширение ЕС и создание более благоприятных условий для транзита в Румынии, Болгарии и странах Балтии;
- транспортная политика РФ относительно модернизации собственных портов, транспортной инфраструктуры и снижения зависимости от транзита через территорию Украины;

К внутренним причинам относятся:

- отставание в темпах развития украинской части системы международных транспортных коридоров;
- низкое качество внутренних транспортных границ, ограниченность скорости транзитных перевозок, технически устаревший подвижной состав;
- техническая изношенность основных фондов, базовых объектов транспортной инфраструктуры;
- низкий уровень развития инфраструктуры государственной границы, низкая пропускная способность приграничных пунктов пропуска и относительно высокая стоимость услуг, которую предоставляют на

- границе, сложная и длительная процедура прохождения границы, простои на границе;
- количественные препятствия при оформлении международных транзитных грузов, недостаточная эффективность мер относительно сохранения грузов и криминальная обстановка на дорогах;
  - неопределенность и недостаточная последовательность транспортной политики Украины, отсутствие системного комплексного характера мер, которые используются;
  - недостаточная активность Украины в присоединении и выполнении международных конвенций и других нормативно-правовых актов относительно транзитных и транспортных перевозок;
  - политическая и экономическая нестабильность, частые изменения в законодательном и правовом поле относительно осуществления транспортных перевозок и процедуры пересечения границ, несогласованность национальных законодательных актов с соответствующими нормами в европейских странах;
  - недостаточно гибкая тарифная политика, которая не всегда учитывает изменения в тарифной политике стран-конкурентов;

Большинство из перечисленных внутренних причин функционирования транспортного комплекса имеют системный характер.

Проблема заключается в том, что порты являются только одним звеном, который обеспечивает обслуживание транзита и экспортно-импортные операции, важными звеньями общего процесса перемещения транзита через территорию Украины являются железнодорожный, автомобильный транспорт, пункты пропуска сухопутных границ во всех направлениях. Эффективная работа только портов в этом транспортном цикле не обеспечивает в полной мере конечный результат. Поэтому решение проблемы требует прежде всего комплексного подхода, который может быть реализован только в рамках принципиально новой стратегии государства относительно развития транспортного комплекса, единой национальной транспортной политики, направленной на координацию действий всех участников перевозок, согласованное развитие инфраструктуры транзита, усовершенствование тарифной политики и на формирование транзитной привлекательности территории Украины и повышения конкурентоспособности перевозок.[3]

Украине необходима новая стратегия управления транспортным комплексом как целостной производственно-экономической системой, которая может базироваться на комплексном подходе. Приоритетное направление – обеспечение статуса Украины как транзитного государства, интеграции национальной транспортной системы в международную транспортную систему, реализации национальных стратегических интересов относительно повышения конкурентоспособности портов, расширения их специализации и улучшения качества обслуживания перевозок.

Предложения, относительно решения проблемы развития портов охватывают несколько направлений деятельности, которые в комплексе способны повлиять на улучшение ситуации.

1. Меры, направленные на усовершенствование тарифной и таможенной политики.

Наиболее важные средства – изменение соотношения между портовыми сборами и аккордными ставками, решение вопроса фиксированности тарифов.

Поэтому, либо необходимо предоставить право портам устанавливать скидки до 30% тарифных ставок в зависимости от важности грузопотока, либо внедрить фиксированные ставки тарифов, единые для всех портов и терминалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности.[2]

2. Изменение формы собственности. Основные риски, относительно приватизации портов связаны с потерей контроля государства над стратегически важными транспортно-распределительными и транзитными функциями. Поэтому она требует экономически обоснованного решения. В пользу приватизации можно привести 3 основных аргумента: расширение спектра предоставления услуг и увеличение грузооборота; увеличение и упрощение процесса финансирования развития и содержания портовых сооружений и оборудования для погрузочно-разгрузочных работ; повышение эффективности управленческой деятельности.[1]

3. Реорганизация структуры управления портами, реформирование отрасли, развитие соответствующей нормативно-правовой основы. Необходимо принять законодательные акты, которые четко распределяли административные и хозяйственные функции портов.

4. Деятельность относительно привлечения инвестиций. Модернизация портовой инфраструктуры, деятельность по наращиванию пропускной способности портов. В этой сфере необходимы системные изменения на общегосударственном уровне, предоставление большей самостоятельности портам в привлечении инвестиций на условиях общей хозяйственной деятельности. На уровне отдельных портов разрабатываются конкретные инвестиционные проекты. [6]

Развитие инфраструктуры портов может учитывать тенденции международной и национальной конъюнктуры перевозок. Основные направления – наращивать мощности в обслуживании контейнерных перевозках, строить специализированные высокотехнологические перегрузочные терминалы под новую номенклатуру грузов, развивать мощности зерновых терминалов и перегрузочных комплексов массовых тарно-штучных грузов. Государственная политика в этой сфере должна быть направлена на поддержку стратегически важных инвестиционных проектов, инвесторов и на воздействие реализации целевых проектов развития портов за счет их собственных средств.

Следовательно, сегодня в Украине необходим государственный подход к морским портам, как единой системе. Только с помощью целенаправленной государственной политики, в вопросе привлечения транзитных грузопотоков в порты Украины и принятия на региональном и государственном уровне долгосрочных мер для закрепления грузопотоков по схемам доставки через порты страны, можно обеспечить дальнейшее развитие портового хозяйства, рост объемов грузопереработки и вхождение в сеть международных транс-

портных коридоров.

### Источники и литература

1. Буркинский Б., Котлубай А., Котлубай М. О разгосударствлении морских торговых портов Украины. // Порты Украины. - 2006. - № 5. - С.15-17
2. Василишин А. Управление тарифной политикой морских портов. // Порты Украины. - 2005. - №3. - С.34-36
3. Гула А. Очередные барьеры для транзита. // Порты Украины. - 2006. - № 4. - С.26-27
4. Кравченко А., Кибик О. Экономический анализ деятельности морских торговых портов в рыночных условиях. // Судоходство. - 2006. - №4. - С.44-45
5. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины. // Порты Украины. - 2003. - №3. - С.8- 10
6. Ницевич А. Частные инвестиции в портах Украины. «Порты Украины», № 4, 2006, с.70-71

## Ван Шуан

### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНОСТРАННОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ В КНР

**Актуальность.** Растущий объем иностранных инвестиций в КНР требует от правительства более избирательного подхода к привлечению зарубежных капиталовложений. Эта избирательность определяется многими факторами: районом страны, отраслью, предыдущим опытом взаимоотношений с тем или иным инвестором, информации о поведении похожих групп инвесторов в других развивающихся странах и пр. Однако для решения такой сложной и многосоставной задачи начинать необходимо с выделения основных направлений, каналов привлечения иностранных инвестиций в КНР на текущий момент. Это позволит в дальнейшем структурировать исследование указанных факторов.

**Цель исследования** – выявить основные каналы привлечения зарубежных инвестиций в китайскую экономику.

Начнем с того, что все действия правительства в области привлечения иностранных инвестиций органично входят в состав политики проведения экономических реформ. Составной частью экономических реформ Китая стала «политика открытости» («Кайфан»). Это политика привлечения иностранного капитала в китайскую экономику в виде займов, прямых инвестиций, организации СП с зарубежными партнерами и привлечение капитала через СЭЗ [1].

Главными особенностями китайских СЭЗ являются:

1. Самостоятельное экономическое развитие на основе принципов рыночного регулирования.
2. Опора на иностранные капиталовложения. Этот принцип декларируется, но реализовать его пока не удалось. Так, за 80-е гг. в Шэньчжэне бюджетные ассигнования составили 10% всех инвестиций, средства центральных и провинциальных ведомств, а также китайских предприятий - 7%, накопления самой зоны - 37%, внутренние кредиты - 22%, иностранные инвестиции - 24%.
3. Главный современный отраслевой приоритет - промышленность (до 1989 г. Китай шел практически на любые иностранные инвестиции в СЭЗ).
4. Экспортная ориентация производства, широкое привлечение импортного сырья.
5. Включение обширных национальных регионов.
6. Активное взаимодействие СЭЗ с остальной территорией страны.
7. Налоговая система дифференцирована по региональным особенностям СЭЗ.

Следует отметить, что на развитие СЭЗ Китая оказали благоприятное воздействие как объективные факторы: дешевизна и избыток рабочей силы; благоприятное географическое положение (выход к морю, наличие портов), близость Гонконга, Макао и Тайваня; на Хайнане - наличие благоприятных природных ресурсов для развития туризма, металлургии, тропического земледелия; так и субъективные: курс на реформы и открытость, взятый с 1978 г.; юридические гарантии для иностранного капитала; экономические льготы; приток ресурсов со всей страны для развития зон [2].

К началу 2002 г. в Китае было 6 специальных экономических зон, более 30 государственных зон экономического и технического развития, 14 открытых портов, а так же иные зоны свободной торговли, таможенные пространства, районы и территории, имеющие специальный налоговый и торговый статус. СЭЗ являются наиболее экономически развитыми регионами страны. 4 из 6 СЭЗ расположены на юго-восточном побережье [1, 3].

СЭЗ Шэньчжэнь включает 17,5 тыс. предприятий с общим объемом инвестиций в \$22,4 млрд., из которых 85% приходится на Гонконг. Основные сферы инвестирования: ядерная энергетика, электроника, машиностроение, инфраструктура, финансы, высокие технологии. Объем экспорта промышленной продукции в 1999 г. - \$7,5 млрд.

СЭЗ Чжухай насчитывает около 4980 предприятий с иностранными инвестициями. Вложения направлены в сферу услуг, тяжелую промышленность, электронику, портовое и дорожное строительство и т.д. 80% капитала – инвестиции из Гонконга, Макао, Тайваня и Сингапура.

СЭЗ Сямэнь – 4150 предприятий с иностранным капиталом на сумму \$15 млрд., из которых 80% - из Тайваня. Основные отрасли инвестирования – электроника, текстиль, пищевая промышленность, химическая промышленность.

СЭЗ Шаньтоу – более 3000 проектов с участием иностранного капитала в области нефтехимии, пор-