

ПОРТОВА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 656.078+339.923

ОСНОВНІ ПИТАННЯ ЩОДО ФОРМУВАННЯ І ПІДТРИМКИ ТРАНЗИТНИХ ПОТОКІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Котлубай В.О.

В статье рассматриваются проблемы и перспективы увеличения объемов переработки транзитных грузов портовой системой Украины.

Введення. Швидкі темпи економічного розвитку країн в сукупності з інтеграційним процесом у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі, і як наслідок, - зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Ефективність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі залежить від їх конкурентоздатності. [5]

Географічне положення України, розвинена транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів є основними складовими необхідними для розвитку транзитних перевезень через територію України, або інакше кажучи, Україна має високий транзитний потенціал. Під транзитним потенціалом слід розуміти – властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально-економічних систем в забезпеченні міжнародних зв'язках. [4]

Дослідження існуючого стану транзитних перевезень через морські торговельні порти України з визначенням основних проблемних питань та надання пропозицій щодо напрямків подальшого їх розвитку є досить актуальним на сьогоднішній день.

Встановлення мети та завдання. Головною метою даної праці є надання пропозицій щодо напрямків подальшого розвитку транзитних перевезень через морські торговельні порти України. Головним завданням є визначення існуючого стану транзитних перевезень та проблемних питань пов'язаних з ними.

Результати дослідження

Майже 95 % транзитних потоків входить до території України через залізничні переходи. В основному, це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізняк, кам'яне вугілля, нафтопродукти), які прямують до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через порти в інші країни світу.

Основою транзиту через порти України є наливні і суховантажі, що

йдуть з сировинних центрів країн СНД (в основному Росії, Казахстану, Білорусі).

Оскільки значні об'єми російських зовнішньоторговельних вантажопотоків орієнтовані саме на південний напрям, то сьогодні вони йдуть в українські порти.

У 2006-2007 роки доля російського транзиту в загальному вантажообігу портів України почала рости - на 0,1 % у 2006 році (що склало 20,9 %), - на 0,7 % у 2007-му (що склало 21,52 %).

У 2007 році російський транзит (більше 51 млн. т) склав майже третину (29,2 %) всього вантажообігу портів і терміналів України.

У 2007 році в структурі російського транзиту через українські порти перші місця займали нафта і нафтопродукти — 31,5 %, вугілля — 23,1 %, руда — 11,7 %, мінеральні добрива — 8 %, зерно — 7,6 %, метали — 7,3 %.

Якщо проаналізувати, які з наших портів особливо досягли успіху в залученні російського транзиту, то першим буде Одеський МТП, який, за даними «Морцентр-тек», переробив більше 10 млн. т цього транзиту, з яких велика частка нафти.

На другому місці — порт Южний, традиційно працюючий з російськими рудою, вугіллям, металом. Він переробив, за даними «Морцентр-тек», в 2007 році 9,27 млн т російського транзиту.

На третє місце вийшов Миколаївський МТП, що переробив 4,78 млн т вантажів, в основному вугілля, руду і мінеральні добра.

На четвертому місці — Маріупольський МТП, що переробив 3,45 млн т, з яких 2,1 млн т вугілля.

На п'ятому місці — Ільичевський МТП — 3,3 млн т, в основному зерно, метали, руда.

Думка експертів стосовно розвитку російського транзиту практично єдина. З одного боку, російська економіка продукує значні зростаючі об'єми зовнішньоторговельних вантажопотоків. Так, з 2001 року по 2007-й об'єми російських зовнішньоторговельних вантажів, перероблених в російських і іноземних портах, подвоїлися — з 270,5 млн т до 544,1 млн т.

З іншого боку, біля Росії немає достатніх портових потужностей саме в південному регіоні — на Чорному і Азовському морях. За даними Росморречфлоту, в 2007 році 7 російських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну і 2 річкових гирлових порту — Азов і Ростов-на-Дону переробили 152,6 млн т вантажів. Ще 51,6 млн т російського транзиту в Чорноморсько-Азовському регіоні переробили українські порти.[2]

У Росії на півдні склався дефіцит глибоководних портів з необхідною транспортною інфраструктурою. Два наявні порти — Новоросійськ і Туапсе — перевантажені, можливості для їх розвитку обмежені. Відповідно до федеральної цільової програми «Розвиток транспортної системи Росії, що розробляється (2010—2015 рр.)» пропускна спроможність портів Півдня Росії повинна перевищити 250 млн т вантажів, що, за інформацією Федерального агентства морського і річкового транспорту Росії, дозволить повністю задовольнити перспективні потреби російської економіки в перевалці зовнішньоторговельних вантажів на півдні країни, при цьому буде створено 15 % резервних потужностей.

Що стосується високотехнологічних вантажів, наприклад, контейнерів, вантажів на ролкерах, то, швидше за все, українські порти зможуть ще довго бути привабливими для російського транзиту.

На сьогоднішній день, Росія майже не має і не буде потужності на півдні для прийому навалювальних вантажів, а попит на такого роду імпорт росте.

За підсумками 2008 року об'єми транзиту через порти України знизилися на 0,7%. Це пов'язано з падінням об'ємів руди – на 35%, хімвантажів – на 30,8%, вугілля – на 4,5%. При цьому зросли об'єми нафтопродуктів на 111,7%, масел – на 110,5%, контейнерних вантажів – на 23,5%, чорних металів – на 21,7%. [3]

Таблиця 1

Вантажообіг транзитних вантажів

Порти	2008	2007	%
Бердянський	264,4	329,2	80,2
Білгород – Дністровський	17,4	11,5	151,3
Евпаторія	177,1	172,7	102,5
Ізмаїл	2207,6	2140,9	103,1
Іллічівський	4656,4	3348,5	139,0
Керченський	3343	4214,7	79,3
Маріупольський	3006,7	3589,6	83,8
Миколаївський	4572,7	3312,7	138,0
Одеський	17371,3	17220,6	100,9
Октябрськ	61,4	44,4	138,3
Ренійський	2472,2	2513,6	98,4
Севастопольський	122,1	6,6	1850,0
Скадовський	138,9	197,9	70,2
Усть – Дунайський	38,2	45,3	84,3
Феодосія	1181,9	283,5	416,9
Херсонський	560	605,9	92,4
Южний	10998	13497,6	81,5
Ялта	-	-	-
ВСЬОГО	51189,2	51535,2	99,3

Доля транзиту в загальному обсязі контейнерних перевезень через порти України вкрай мала і складає трохи більше 4 відсотків. Причому при дуже високих темпах зростання об'ємів перевалки в українських портах в 2007 році транзит практично не зростає. Та ж тенденція характерна для 2008 року. За 2008 рік було оброблено 42,5 тис. TEU.

Найбільш дієвим чинником, активізації транзитних потоків вантажів в Україні, є економічна зацікавленість іноземних вантажовласників в перевезенні вантажів через українські морські порти. Зниження транспортних витрат іноземних вантажовласників приводить до підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку реалізації товарів. Тому встановлення узгодженого економічно обґрунтованого рівня тарифів для

вітчизняної транспортної системи в цілому («залізниця - порт», «автотранспорт – порт»), спрямованого не на підвищення транспортних витрат клієнтури, сприятиме збереженню тих, що є і залученню додаткових потоків транзитних вантажів до України.

Для цього має бути проаналізована конкурентоспроможність вітчизняної транспортної системи в цілому, включаючи морські порти, на основних напрямках перевезення транзитних вантажів шляхом порівняння транспортних витрат вантажовласників при перевезенні вантажів через порти України і іноземні конкуруючі порти. Визначені можливі рівні надання знижок як з тарифів на перевезення вантажів залізницею, так і тарифів на перевалку їх через вітчизняні морські порти і встановлені конкурентоспроможні узгоджені (із залізницею, автотранспортом, портами) тарифи.

Конкурентоспроможність транспортної системи залежить від конкурентоспроможності всіх її учасників, а не окремих її ланок - залізниці, автотранспорту, морських портів. Оскільки висока конкурентоспроможність одного з учасників транспортної системи може бути зведена нанівець високими витратами інших учасників перевезення вантажів, а також службами (прикордонними, митними і ін.), що не приймають безпосередньої участі в процесі перевезення вантажів, але що значно підвищують спільні транспортні витрати вантажовласників, швидкість проходження прикордонних, митних і інших процедур і так далі.[1]

Зростання транспортних тарифів не призведе до зростання доходів від транспортування транзитних вантажів через національні порти, а тільки до їх зниження із-за скорочення потоків вантажів.

Іноземні порти, щоб хоч якось залучити контейнеропотоки (або скоротити їх падіння) роблять для цього стимулюючі заходи економічного характеру, знижуючи тим самим витрати по переробці контейнерів. Першопроходцями тут виступили портові власті Сінгапуру, що запропонували з січня 2009 р. контейнерним операторам цілий комплекс знижок. За ними послідувала адміністрація малазійського порту Кланг, що погодилася на безкоштовне зберігання контейнерів і устаткування. Міністерство транспорту Південної Кореї оголосило в березні про зниження ставок на лізинг контейнерів і використання портового перевантажувального устаткування на 15 – 25%, а також зниженні портових зборів для суден, що регулярно заходять, до 50%.[1]

Основними причинами того, чому українські порти не можуть скористатися своїм високим, завдяки вигідному географічному положенню, транзитним потенціалом є:

1. Дефіцит термінальних потужностей та потужностей припортових залізничних станцій.

2. Недосконале законодавство:

- Україна не приєдналася до ряду важливих міжнародних конвенцій і європейських угод, які безпосередньо стосуються проблем міжнародного транспорту;

- нерегульованими і тривалими залишаються процедура контрольно-перевірочних операцій і механізм оформлення документів на транзитні вантажі. Особливо це відноситься до автомобільних і контейнерних перевезень.

При організації транзитних потоків через територію України необхідно орієнтуватися на наступні напрями:

- створення правових основ подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів;
- поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної і митної політики у сфері транзиту вантажів;
- приведення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів пропуску через державний кордон України до рівня, який забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних і екологічних вимог;
- впровадження нових технологій організації перевезень і пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту;
- проведення зваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні і залученні додаткових транзитних вантажних потоків;
- розвиток міжнародної співпраці у сфері транзитних перевезень;
- створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту.

Висновки. Підводячи підсумок треба сказати, що більше 38% вантажів, перероблених українськими портами у 2008 р., складає транзит. Тому головною задачею України як морської транзитної держави повинно стати створення умов для недопущення відходу транзитних вантажопотоків з українських транспортних комунікацій та сама ідея розвитку транзитних перевезень повинна бути закладена в основу довгострокових пріоритетів держави, складовою частиною її економічної і геополітичної доктрини.

Поряд з додатковими доходами і робочими місцями транзит забезпечить приплив іноземних інвестицій для розвитку національної транспортної інфраструктури та сприятиме розвитку широкого спектра послуг.

Використані джерела

1. «То взлет, то...»\Порты Украины январь 2009 1 (83), стр. 40-46.
2. Максим Верещака «Транзит не ждет» \Порты Украины ноябрь 2008 9 (81), стр 20-21, ,
3. Константин Ильницкий Уйдет ли из Украины российский транзит? Порты Украины май 2008 4 (76), стр 36-39 «», ,
4. «Экономико-экологическая безопасность морехозяйственной деятельности» ИПРЭИ НАНУ, Одесса, 2008, «Феникс», стр.63-78
5. Навчальний посібник «Порти України Перевезення вантажів» Міністерство освіти і науки України Державна академія водного транспорту Д.В. Зеркалов, В.Г. Коба, В.Г. Кушнірчук, В.І. Петров, Київ 2003р. «Основа», стр 3-5.
6. Котлубай А.М., Боняр С.М. Украина в ВТО: перспективы выхода на мировой рынок транспортных услуг \ Экономические инновации. Выпуск 32. Проблемы (Современный инструментарий) развития

производственной инфраструктуры. Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – С. **Ошибка! Закладка не определена.**6-14

Abstracts

V.Kotlubay

Basic questions are in relation to forming and support of streams of transits in ports of Ukraine

In the article problems and prospects of multiplying the volumes of processing of loads of transits are examined by the port system of Ukraine.