

АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ ЕКОНОМІЧНОГО РАЗВИТКУ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Одним з основних стратегічних завдань України протягом всього терміну формування незалежної розвинутої держави є інтегрування у європейські транспортні системи та міжнародні транспортні коридори. Але інтенсивність вирішення цього завдання є дуже низькою, оскільки за двадцять років система морських перевезень не набула належного розвитку, не зважаючи на високий техніко-економічний потенціал.

В наш час морські порти України, як важливіша складова системи транспортування вантажів морським шляхом і всієї транспортної системи країни, потребують рішення цілого комплексу актуальних проблем, пов'язаних з основними напрямками і тенденціями розвитку світового транспорту. Основними з них є поглиблення спеціалізації транспортного процесу за видами вантажу і напрямками доставки, злиття транспортних та експедиційно-розподілюючих підприємств, підвищення надійності перевезень, зростання спеціалізованих контейнерних перевезень та ін..

Стан вивчення проблеми. Теоретичним та практичним аспектам управління сучасним портовим господарством присвячено багато наукових праць. Провідні іноземні та українські вчені спрямували свою наукову діяльність на дослідження та подолання проблем розвитку портів та їх інфраструктури, серед них Н.І. Снопков, В.В. Винников, Л.Л. Ніколаєва, О.М. Котлубай, Н.Н. Цимбал, А.А. Липінська, Н.Т. Примачов, В.Н. Костров та ін.

Цілі і завдання дослідження. Основним завданням даного дослідження є виявлення основних проблем, що знижують інтенсивність виробничих показників вітчизняних морських портів. Систематизація і аналіз перспективних напрямків розвитку портового господарства в умовах кризового стану економіки України.

Основний матеріал. Сучасні морські торговельні порти є транспортними вузлами, які забезпечують перевалку вантажів і виконують ряд функцій, пов'язаних з обслуговуванням морських перевезень, а саме піддержання необхідних глибин підходних каналів и акваторій порту, технічну експлуатацію перевантажувального обладнання, забезпечення безпечного пересування суден і т. і. Основним кількісним показником роботи порту є вантажообіг, тобто кількість тон вантажу, що пройшли через причальний фронт за певний період (тих, що прибули у порт і відправлених з порту). Якісні аспекти роботи порту характеризують сумарний прибуток, загальна рентабельність та ін.

Потенціал сучасного портового господарства України складають вісімнадцять морських портів, розташованих на узбережжі Чорного і Азовського морів, в гирлі рік Дніпро, Південний Буг, Дунай. Крім того, існують 9 портопунктів, приписаних до основних портів. Близько 90% вантажообігу українських портів складають експортні і транзитні вантажопотоки. Слід відзначити, що за статистичними даними пропускна спроможність морських торгових портів України на сьогоднішній день використовується тільки на 60%.

Безумовним є негативний вплив світової фінансової кризи на стан всієї економіки України, яка, в тому числі, не дозволила портам України вийти на потенційно можливий рівень. Але, вирішальний вплив на глибину кризових процесів має низка внутрішніх економічних і, особливо, політичних проблем, коли кожен новий уряд у черговий раз змінює нормативно-правові акти, в яких не враховані реалії української і світової економіки. Крім того, недосконалість і неузгодженість економічних законів, високий рівень податків і велика кількість, у тому числі не санкціонованих, зборів, важкі умови організації і ведення бізнесу відлякують потенційних інвесторів, тобто не дозволяють

модернізувати і розвивати як самі порти, так і їх інфраструктуру. У зв'язку з цим потрібне проведення регулярного моніторингу існуючих проблем в цій області і формування шляхів їх ефективного

Для вирішення поставленої в дослідженні задачі необхідно проаналізувати стан та динаміку показників роботи портів за останні роки.

Державна служба морського і річкового транспорту України надає наступні дані об'єму перероблених вантажів морськими портами нашої країни: в 2009 році було перероблено 109,7 млн. т вантажів; в 2010 році – 107,6 млн. т.; у 2011 році, за підсумками роботи з січня по серпень, цей показник склав 74,1 млн. т. Аналіз показників дозволяє зробити оптимістичний прогноз за підсумками 2011 року (рис. 1). Але темпи зростання вантажообігу залишаються вкрай низькими. Як показано нижче, приріст у 2011 році порівняно з 2010 становить всього 4,4%. В цьому контексті хотілося б навести показники ефективності роботи Ризького морського торговельного порту, який, не зважаючи на кризи, збільшив вантажообіг за останні дев'ять років в два рази (з 15 до 30 млн. т).

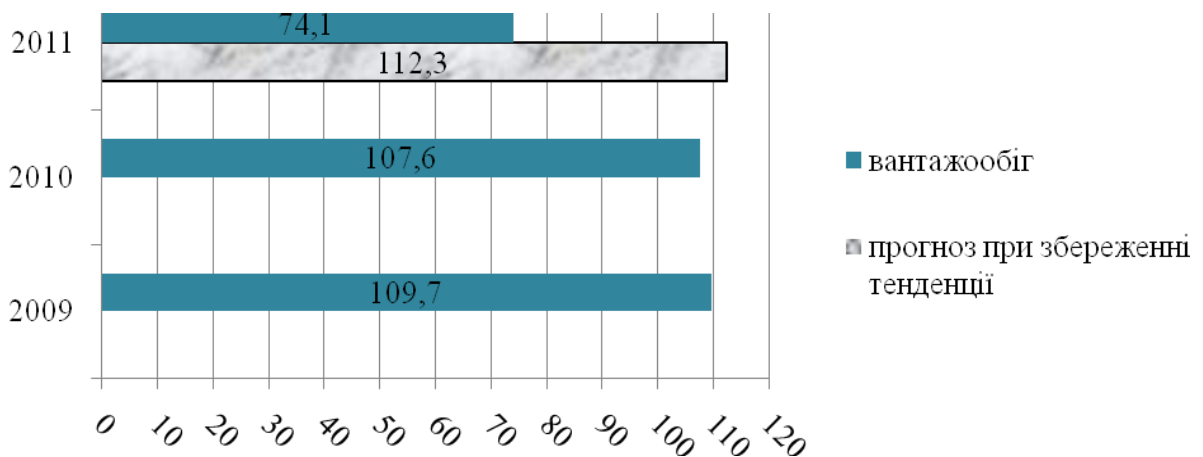


Рис. 1. Динаміка загального вантажообігу портів України за 2009-2011 рр. (млн. т)

В порівнянні з минулим роком спостерігається також ріст загального об'єму переробки транзитних, імпорتنних і каботажних вантажів (дані представлені в табл. 1).

Таблиця 1

Об'єми вантажообігу за 8 місяців 2011 р. відносно аналогічного періоду 2010 р.

Елементи структури вантажообігу	Вантажообіг за 8 місяців, тис. т		Приріст, %
	2010 р.	2011 р.	
Всього, в т.ч.	71065,2	74192,1	4,4
транзитні вантажі	21222,1	26973,3	27,1
імпорتنні вантажі	6697,5	7280,2	8,7
каботажні вантажі	1305,7	1544,6	18,3

Серед позитивних чинників слід відмітити постійне збільшення долі контейнерних перевезень в структурі загального вантажообігу, оскільки за підрахунками міжнародних експертів, світове зростання контейнерообороту становить 10% щорічно. Тому розвиток даного напрямку діяльності портів забезпечить постійне зростання виробничих потужностей і прибутку. До 2010 р. показник контейнерообороту виріс в Україні на 27,6% (до 660 тис. TEU), чому значною мірою сприяло встановлення 50% зниження тарифів на перевалку контейнерів у вітчизняних портах. Крім того, Укрморрічфлот ініціював внесення змін до нормативно-правових актів про граничний час обробки і оформлення

одного контейнера. Воно не повинне перевищувати чотири годин. Також, з IV кварталу 2009 р. введені знижки на роботи з транзитними вантажами у розмірі 18-50%. Таким чином, вже вдалося притягнути додатково більше 9 млн. т транзитних вантажів, і в 2011 р. очікується зростання даного показника. При цьому збільшення контейнерного вантажообігу могло бути ще більше при здійсненні відповідної модернізації морських портів в найбільш стислі терміни.

Лідируюче положення по росту об'ємів переробки вантажів минулого року зайняли: порт Феодосії - ріст на 29%, Ізмаїльський порт - ріст на 27%, Білгород-Дністровський показав приріст у розмірі 19%. При цьому, обробка транзитних вантажів збільшилася: в порту Феодосії на 36%, Бердянськом - на 33%, в порту "Жовтневий" - на 21%. В 2011 р. найвищих темпів приросту досягли: - загального вантажообігу Ялтинський (69,6%), «Південний» (34,4%), Ренійський (21,4%) порти; - транзитного вантажообігу Керчінський (30,5%), Євпаторійський (28,4%), Скадовський (22,7%).

Хотілося б окремо означити негативні тенденції, що спостерігаються в роботі Херсонського морського торговельного порту (ХМТП). Це підприємство є одним з найстаріших портів, є важливішою транспортною складовою в структурі економіки Херсонської області і має всі підстави для того, щоб посісти значне місце в транспортній системі України. Але, незважаючи на багаторічний досвід робота порту є нестабільною. Протягом семи місяців 2011 року спостерігалось різке зниження виробничих потужностей на 57% порівняно з аналогічним періодом 2010 р. При цьому в серпні було забезпечено значний приріст даного показника на 111,5%. За підсумками восьми місяців 2011 р. портом було перероблено 1480,4 тис. т вантажів, що на 6,4 тис. т більше ніж в аналогічному періоді 2010 р. (1473,9 тис. т). На прикладі ХМТП можна спостерігати неритмічну роботу українських портів, яка пов'язана з низкою недоліків, якими є недостатньо розвинута технологічна база, що обумовлено дефіцитом інвестицій і довго строковістю проектів соціально-економічного розвитку, переважно жорсткими тарифними умовами, ретроградною інфраструктурою і застарілими логістичними системами.

Таким чином, доля одного з потенційно розвинутих портів України в загальній структурі вантажообігу країни складає 2%, а Ризького порту в структурі країн Балтії (22 порта) – 23% (рис.2). На момент здобуття незалежності Україною і Латвією означені порту мало порівняно однакові можливості і потенціал для розвитку. Через 20 років Ризький порт демонструє вражаючі показники росту потужності, стає одним з провідних європейських портів, який успішно конкурує з потужними російськими портами. При цьому ХМТП постійно бореться за підтримання потужності минулих років і не має можливості ввійти в перелік лідерів України. Очевидно, що головною проблемою вітчизняних портів є не тільки брак інвестицій, а неефективне керування ними і портовим господарством взагалі.

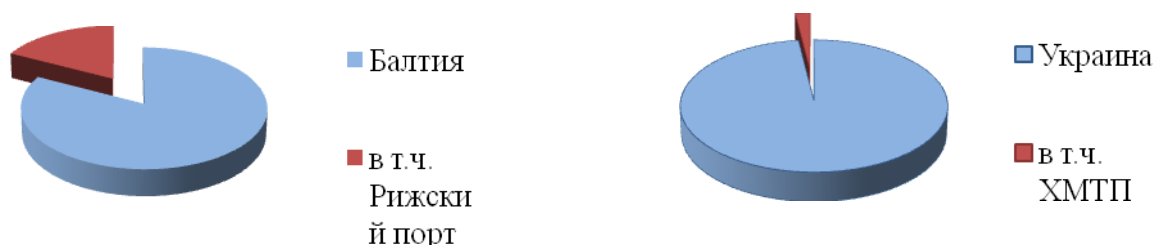


Рис. 2. Частка Ризького та Херсонського портів в загальному обсягу вантажообігу країн Балтії та України

- Тим не менш, у зазначених нами портів є багато спільного у подальшому розвитку:
- передбачається модернізація існуючих потужностей,
 - запланована побудова нового зернового терміналу,
 - в поточному році порти мали змогу прийняти судно класу Panamax, з чим пов'язано розробку проекту поглиблення порту (Херсонського – до 11 м, Ризького – до 17 м).

Слід зазначити, що у 2010 р. із запланованих на потреби морського та річкового транспорту капітальних інвестицій (1,4 млрд. грн.) на розробку проектів ХМТП не було виділено коштів. Програма розвитку Ризького порту розроблена на період 2010-2020 рр. передбачає засвоєння інвестицій на суму 1,1 млрд. євро, що в середньому складає 110 тис. євро щомісячно.

Нині досягнута угода про продовження реалізації в 2011 році інвестиційних проектів, які почали здійснюватися минулого року. Найбільшими з них стали: будівництво контейнерного терміналу на Карантинному молу Одеського порту, будівництво причалу і комплексу відкритого зберігання вантажів в порту "Південний", реконструкція трьох причалів Іллічівського порту і будівництво зернового терміналу в Херсонському морському порту. Однак терміни засвоєння проектів не можуть бути зазначені, оскільки сучасна економічна ситуація не дозволяє здійснити фінансування в належній мірі.

Незадовільний стан портового господарства України може бути виправлений тільки за умов вибору оптимального стратегічного плану інтеграції України в європейську транспортну систему. Це передбачає комплексне вирішення наступних проблем:

- усунення надмірного адміністрування органами центральної виконавчої влади діяльності державних транспортних підприємств. Держпідприємства програють своїм недержавним конкурентам через відсутність необхідної оперативності і гнучкості в цінній політиці, ліквідації морально застарілих і зношених основних фондів, значно обтяжуючих поточні витрати, проведення тендерних закупівель і так далі. В сучасних умовах надзвичайно високої інтернаціоналізації морського транспорту і високого рівня конкуренції в цій сфері, процес ухвалення господарських рішень має бути максимально наближений до рівня окремих транспортних підприємств. Таким чином, необхідна поступова лібералізація до рівня надання повної самостійності ведення господарської діяльності. Окрім підвищення рівня оперативності і гнучкості ухвалення рішень, реалізація цього підходу підвищить і інвестиційну привабливість транспортних підприємств оскільки створить необхідні передумови забезпечення їх окупності;
- створення умов для залучення інвестицій в розвиток державних транспортних підприємств. Для чого необхідно створити раціональні економіко-правові умови участі недержавних інвесторів в розвитку матеріальної бази державних транспортних підприємств, а також надати можливість самим державним транспортним підприємствам здійснювати залучення капіталу для розвитку своєї діяльності із забезпеченням прямої державної підтримки, тобто надання державних гарантій, пільгових ставок і т.і.;
- створення умов для їх високої конкурентоспроможності на відповідних ринках транспортної діяльності. сучасна фіскальна політика в країні штучно створює ситуацію економічної незацікавленості в організації торгівлі на умовах доставки товару українською стороною, існуючий механізм зумовив відсутність попиту у національних вантажовласників на послуги морського перевезення, віддавши її на відкуп іноземним трейдерам, які тільки на послугах після організації перевезення і комісійної винагороди заробляють більше 1 мільярда доларів в рік, що є прямими втратами національної економіки. Також це обумовлює економічну незацікавленість у будівництві і ремонті флоту на українських верфях, стимулює відтік кваліфікованих кадрів з сфер судноплавства і суднобудування;

- приведення у відповідність з нормами міжнародної практики діяльність державних митних органів. Для цього необхідно забезпечити правову основу рішень, що приймаються, що виключає явну спрямованість на завдання шкоди клієнтурі і реальну матеріальну відповідальність посадовців митних органів за наслідки рішень.

Висновки. За даними деяких зарубіжних фахівців Україна вже сьогодні відстала в розвитку від європейські транспортні мережі на 30 років. така небезпека цілком реальна. Щоб запобігти її здійсненню необхідно цілеспрямовано і наполегливо вирішувати означені проблеми в найкоротші строки. Нагальним завданням в умовах глобалізації світового ринку морських перевезень є формування нормальної, цивілізованої транспортної політики, що забезпечує з одного боку відкритість і привабливість українських транспортних комунікацій для транзиту товарів, а з іншої - високий рівень конкурентоспроможності на ринках транспортних послуг вітчизняних транспортних підприємств усіх форм власності.

Крім того розвиток сфери судноплавства може стати потужним стимулом для розвитку металургії, машино, приладобудування і інших високотехнологічних сфер економіки.

Анотація

У статті розглянуто сучасний стан портового господарства України. Проаналізовано та систематизовано перспективні напрямки розвитку судноплавства в умовах кризового стану економіки. Надано напрямки формування сучасної транспортної політики, що забезпечує відкритість і привабливість українських транспортних комунікацій для транзиту товарів, високий рівень конкурентоспроможності на ринках транспортних послуг вітчизняних транспортних підприємств усіх форм власності.

Ключові слова: транспортна політика; судноплавство; вантажопотік; контейнерооборот; інфраструктура порту; інвестиційна стратегія; міжнародна транспортна система.

Аннотация

В статье рассмотрено современное состояние портового хозяйства Украины. Проанализированы и систематизированы перспективные направления развития судоходства в условиях кризисного состояния экономики. Представлены направления формирования современной транспортной политики, которая обеспечивает открытость и привлекательность украинских транспортных коммуникаций для транзита товаров, высокий уровень конкурентоспособности на рынках транспортных услуг отечественных транспортных предприятий всех форм собственности.

Ключевые слова: транспортная политика; судоходство; грузопоток; контейнерооборот; инфраструктура порта; инвестиционная стратегия; международная транспортная система

Annotation

The modern state of the Ukrainian port economy is considered in the article. Perspective directions of development of navigation are analysed and systematized in the conditions of the crisis state of economy. The directions of forming of a modern transport policy, that provides an openness and attractiveness of Ukrainian transport communications for transit of commodities, high level of competitiveness on the markets of transport services of domestic transport enterprises of all patterns of ownership, are represented.

Keywords: a transport policy; navigation; traffic of goods; infrastructure of port; investment strategy; international transport system.

Список використаної літератури:

1. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: Монография / Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАНУ; Одесская национальная морская академия. – О.:Феникс, 2005. – 300с.
2. Николаева Л.Л., Цимбал Н.Н. Морские перевозки: Учебник // Одесская национальная морская академия. – Одесса: Феникс, 2005. – 425с. – 25 лист. ил.
3. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Випуск 16. – Одеса: ОНМУ Вип. №10. – 2001. – С. 5-14.
4. Экономика судоходной практики и управления = Economics of shipping Practice and management / А.Е. Brand. – Second edition. – London: New York. – Chapman and Hall, 1988. – 360p. – Text engl.