УДК 656.615:338.47

ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ, ЯК ЕЛЕМЕНТІВ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Познанська І.В.

В статье рассматриваются процессы, характеризующие направления развития портовых хозяйств с учетом внедрения последних международных программ и проектов. Предлагаются меры по совершенствованию деятельности портов, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг.

Постановка проблеми. Важливість морських портів для економіки будь якої держави складно переоцінити. Крім задоволення внутрішніх проблем, порти є активними учасниками процесу обслуговування вантажопотоків транзиту, трансшипменту, міжнародних транспортних коридорів. Посилення процесів глобалізації та екологізації економіки особливо позначилися на вимогах до розвитку та ефективного функціонування портів. Ефективність роботи портів, є предметом заінтересованості для багатьох країн та міжнародних організацій таких як UNCTAD.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Надзвичайна значимість питання розвитку морських портів створюють постійний інтерес до нього, що визначається великою кількістю досліджень у цьому напрямку, як закордонних так і вітчизняних науковців: Ф. Котлер, Е.Молнар, Примачов М.Т., Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Котлубай О.М., Нікулін С.Г., Чекаловець В.І., Жихарева В.В., Ільченко С.В. Дослідження присвячені питанням підвищення ефективності управління та роботи портів, проблемам ціноутворення в портової сфері, можливостям реформування портів та інш. Міжнародна морська транспортна політика знаходиться у процесі постійної зміни та поглиблення вимог до вдосконалення роботи портів. Ці питання знаходять своє відображення у багатьох міжнародних документах, які потребують постійного моніторингу для адаптації міжнародних норм до національної практики.

Постановка завдання. Ціллю дослідження, викладеного у статті, є вивчення тенденцій та пропорцій реформування портової сфери під впливом процесів, що утворюються на світових товарних ринках та зміненням міжнародного законодавства, з метою виявлення невідповідності транспортного законодавства України цим трансформаціям.

Основний матеріал. Морські порти це складна система, робота якої вимірюється, як правило, кількістю переробленого вантажу. Сьогодні велика увага приділяється формуванню нових поглядів на процес транспортування вантажів, який повинен відповідати потребам часу. Світові

тенденції розвитку портів спрямовані на підвищення прозорості діяльності, продуктивності і зменшення транспортних витрат.

На сьогоднішній день контейнерні перевезення є найбільш розповсюдженим засобом доставки вантажу. Морський транспорт є виключенням - більше половини вартості в міжнародній морській торгівлі займають контейнерні вантажі. У 2011 році контейнерообіг для країн, що розвиваються виріс, за оцінками, на 8 відсотків до 406 тис.TEU. Це зростання нижче на 15,8 відсотка, ніж у попередньому році, коли підприємства поповнювали запаси через невизначеності, пов'язані зі світовою економічною кризою. Темп зростання контейнерообігу в країнах, що розвиваються в 2012 році як і раніше слабкий, оцінюється у 4,8 відсотка. Для розвинених країн ці показники значно вищі. Такий стан речей створює потребу у додаткових елементах інфраструктури. Недавнє дослідження про масштаби майбутнього попиту інфраструктури, розглянуто дев'ять країн (Бразилія, Китай, Франція, Німеччина, Індія, Японія, Мексика, Великобританія, і Сполучені Штати Америки), на які в сукупності припадає 60 відсотків світового ВВП, і виявили , що їхні щорічні витрати на довгострокові інвестиції склали $ 11,7 трлн в 2010 році. Екстраполюючи ряд прогнозів зростання та інвестиційних прогнозів із зовнішніх джерел, дослідження показало, що країни, що розвиваються, будуть мати потребу в щорічних інвестиціях у розмірі $ 18800 млрд в реальному вираженні, для того щоб до 2020 року досягти навіть помірних темпів економічного зростання.

Виникає проблема фінансування нових проектів розвитку порту, яке є досить капіталомістким та довгостроковим. Фінансування інфраструктури з державного бюджету можливе, коли інфраструктурний проект більш соціальний, ніж економічний, наприклад, будівництво доріг або мостів у віддалених місцях з невеликою чисельністю населення. У Сполучених Штатах деякі порти забезпечили фінансування інфраструктури шляхом випуску облігацій на суму $ 12 млрд., яка повинна бути погашена до існуючими і майбутніми платежами. Цей процес допомагає портам зміцнити грошові потоки, не покладаючись на державні кошти. Дохід порту від облігацій списуються за рахунок доходів, плати за користування і тарифних зборів, що виплачені в основному портовими клієнтами. Видача облігацій розглядається як сприятливий засіб підвищення доходів для нових інфраструктурних проектів.

Розвиток порту впливає на створення робочих місць та стимулювання економічної активності. У Великобританії, незважаючи на наявність розвиненої інфраструктури, за оцінками , 262,7 тис. робочих місць і 13,8 млрд. фунтів ($ 21,5 млрд.) були отримані в 2011 році шляхом надання морських послуг (Oxford Economics , 2013). У галузі в цілому використовується приблизно 2,67 млн. осіб, 10 відсотків населення, що працювали у 2007 році (Haven Gateway Partnership , 2010). Крім того , шість причалів London Gateway, розвиток яких наближається до завершення , як очікується , буде створено 12 тисяч нових робочих місць і ще 20 тисяч робочих місць побічно (Holman Fenwick Willan LLP , 2013).

Практично кожен уряд , національний, регіональний або місцевий орган влади, а також самі порти, мають план розвитку порту з метою підвищення добробуту своїх громадян шляхом надання багатьох послуг.

Проблемі розвитку портів велика увага приділяється і при формуванні транспортної політики ЄС. Транспортна політика ЄС спрямована на конкретні питання, які впливають на всі країни ЄС: усунення заторів на дорогах, залежність від нафти і скорочення викидів парникових газів, і проводить стратегію, включаючи надання фінансування, з розвитку транспортної інфраструктури до певного стандарту по всій території ЄС, а також шукає шляхи сприяння розвитку європейського транспортного сектору, з метою підвищення конкурентоспроможності в умовах світового ринку, який швидко розвивається. Основними цілями є задоволення потреб внутрішнього ринку, забезпечення сталого розвитку, розширення транспортних мереж по всієї Європі, максимального використання простору , підвищення безпеки і розвитку міжнародного співробітництва. Єдиний ринок став справжнім поворотним моментом в напрямку спільної політики в галузі транспорту. У Білій книзі 2001 року, яка була переглянута в 2006 році, ця політика була орієнтована на гармонійний і одночасний розвиток різних видів транспорту, з урахуванням використання кожного транспортного засобу (наземного, водного або повітряного) з найбільшою ефективністю. Європейський союз стимулює розвиток в галузі морського транспорту за допомогою низки заходів, таких як модернізація інфраструктури або узгодження параметрів обладнання та процедур. Поліпшення заходів безпеки на морі і захисту морського середовища також є пріоритетами. Значний потенціал річкового транспорту має бути покликаний зменшити кількість перевезень на дорогах. Європейська політика у галузі морського транспорту до 2018 року визначає основні стратегічні цілі і рекомендує заходи з підвищення конкурентоспроможності та сталого розвитку цього сектора. «Нуль відходів, з нульовим рівнем викидів " морський транспорт є одним з пріоритетних для ЄС. Для цього, ЄС має продовжувати зусилля шляхом пріоритету наступний дій: скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства; поліпшення якості навколишнього середовища в морських водах; управління судновими відходами та демонтажу суден; зниження оксидів сірки та оксидів азоту від роботи суден; сприяння більш екологічному судноплавству.

В зв'язку зі збільшенням внутрішніх перевезень, як очікується , в період до 2018 року, має бути створена відсутня інфраструктура, а існуючі елементи – вдосконалені з метою залучення потенціалу коротких морських перевезень. Були створені чотири коридори, так звані «автомагістралі моря», які теж створили додаткові функції для портів. Ці коридори забезпечують одну істотну частину проекту: «плаваючі інфраструктури» європейських морів. Для того щоб морські магістралі успішно і ефективно функціонували, необхідно забезпечити необхідну концентрацію вантажопотоків у портах і інтермодальних коридорах, всі учасники ланцюжка поставок повинні бути зафіксовані в цих проектах.

Такі перетворення в уявленні про транспортування вантажів створили потребу у розгляді нових функцій портів. Ціллю розвитку сучасної європейської транспортної системи є її здатність сприяти торгівлі у динамічної світової економіці, функціонування як єдиного цілого і розробка політики під поняття "транспортного планування".

Основним напрямком розвитку є транс-європейська транспортна мережа. У рамках більш широкої стратегії мережі, є два важливі керівних принципі, що стосуються морського транспорту:

- управління зростанням внутрішнього вантажообігу вимагає максимального використання можливостей морського транспорту, який має найнижчі витрати на одиницю продукції, найнижчі екологічні витрати в силу необмеженої потужності, і

- заохочення мультимодального транспорту для внутрішніх перевезень значно сприяє плануванню мультимодальних транспортних розв'язок у або поблизу портів. З цього випливає, що порти можуть бути одним з ключових вирішальних чинників для успішності стратегії транс-європейських транспортних мереж.

Сучасні європейські порти є життєво важливими транспортними вузлами, що зв'язують транспортні коридори з усім світом. Порти також відіграють важливу роль, як в товарообміні на внутрішньому ринку, так і в ув'язці периферійних і острівних районів з материком. Але порти не тільки відмінно підходять для переміщення товарів по всьому світу, вони також створюють робочі місця. Проте, сектор стикається з серйозними проблемами в плані насичення, зростання трафіку та інвестицій. Виникає потреба у добре організованих і ефективно працюючих портах у всіх морських регіонах. Від рівня портових послуг залежить внутрішнє повідомлення , яке може постраждати від перезавантаження і привести до збільшення витрат для вантажовідправників, перевізників і споживачів через відсутність високої якості інфраструктури.

Нові керівні принципи розвитку TEN -T мережі виявили 329 ключових морських портів уздовж узбережжя Європи, які стануть частиною єдиної мережі , форсуючи зростання і конкуренцію в Європі в умовах єдиного ринку. Фінансування буде забезпечувати підтримку транспортної інфраструктури в розмірі 26 млрд. €, в тому числі портів і з'єднань порту з внутрішніми районами країни, за період 2014-2020 рр.. (Половину суму передбачається виділити країнам, які приєднуються)

Ця ініціатива пропонує інтегровану стратегію, що поєднує вироблення і впровадження законодавчих актів. Пропонована законодавча база захищатиме портових операторів щодо юридичних невизначеностей та недобросовісної конкуренції, і допомагати їм модернізувати свої послуги та можливості, а також дає їм більше фінансової самостійності. Прагнення до більшої прозорості полегшить доступ до портових послуг і залучить інвестиції - ця пропозиція може принести в європейську економіку до 10 млрд. € до 2030 року і допомогти розробити нові шляхи в «short sea» повідомленні.

Ця стратегія також включає в себе заходи щодо сприяння соціальному діалогу між портовиками та їх співробітниками для вирішення таких питань, як здоров'я та безпека на робочому місці, підготовка та перекваліфікація.

Третій ключовий чинник цієї стратегії включає в себе сприяння інвестиціям в порти, залізничні, річкові шляхи і дорожнє сполучення з портами шляхом інтегрування портів в майбутню структуру управління за допомогою нових фінансових можливостей, наданих CEF.

Четвертий напрямок - дії з метою спрощення процедур в портах, зокрема, уникаючи непотрібних митних формальностей для переміщення товарів на внутрішньому ринку. Основним інструментом для оцінки стану товарів ЄС буде введено вантажний маніфест в червні 2015 року. Інші дії спрямовані на підвищення екологічного стану портів, полягають у наданні інструкцій і обміні передовим досвідом, а так само визначення дослідницької та інноваційної складової розвитку порту, яку можна використовувати в програмі Horizon 2020 для заохочення інноваційної діяльності в портах.

Заходи, спрямовані на розширення доступу на ринки, шляхом усунення бар'єрів, різні. Деякі питання пов'язані з усуненням невідповідностей між новими домовленостями та існуючими нормативами. Необхідно враховувати просторові обмеження та громадські зобов'язання, виключаючи комерційно невигідну спрямованість розвитку опорних точок.

Висновки. Глобальні зміни портів тривають, незважаючи, на недавню невизначеність в світовій торгівлі. Порти, як правило, вважаються довгостроковою інвестицією, яка передбачає стійке джерело доходів. Водночас порти також стають все більш капіталомістким із зростанням міст, що створюють просторові обмеження , які змушують планувати розширення далі в море, ускладнюються вантажно-розвантажувальне устаткування та операції, також збільшуючи вартість програм розвитку. Країни, що розвиваються , проте, виграють і від необхідності інвестування в довгострокові стабільні підприємства і від досвіду міжнародних операторів терміналів, які вдосконалювали свої методи на деяких з найбільш об'ємних портах світу і від зацікавленості в нових ринках для інвестицій. Без портових реформ країнам буде не просто виводити продукцію на ринки на конкурентоспроможному рівні цін, а також для забезпечення їх потреб за розумними цінами.

Література:

1. UNCTAD: Review of Maritime Transport 2013/ New York and Geneva, 2013/ [Электронный ресурс] –2013.–204с. – Режим доступа к журналу: http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx

2. Portius Legal Study 2013 - Port Labour Regimes in the EU Member States: Fact Finding Exercise/ [Электронный ресурс] –2013.–328 с. – Режим доступа к журналу:

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2013-01-08-ec-port-labour-study-vol1.pdf

3. Communication from the Commission - Ports: an engine for growth - COM(2013)295 final// [Электронный ресурс] –2013.– 15 с. – Режим доступа к журналу: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;

4. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года/ Москва 2012// [Электронный ресурс] –2013.– 15 с. – Режим доступа к журналу: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership /strategy_ 2030.pdf

Abstact

Poznanska I.V.

Plans for further seaports, as an element of sea transport infrastructure

The article examines the processes that characterize the direction of port development, taking into account the implementation the latest international programs and projects. Proposes actions to improve port operations, able to compete on the global market for transport services.