



УДК 656.078.8

С. М. Боняр,

к. е. н, доцент, кафедри „Перевезень і маркетингу”, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

СТРАТЕГИЯ ИНТЕГРАЦИИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Рассматриваются вопросы формирования стратегии вхождения Украины в европейские транспортные сети. Выделены составляющие стратегии вхождения Украины в европейские транспортные сети.

The questions of the formation of the strategy for integration of Ukraine into European transport networks. Isolated components of the strategy for integration of Ukraine into European transport networks.

Международные транспортные коридоры, стратегия интеграции, инвестиции, конкурентоспособность

Введение. Практически с момента обретения независимости украинское государство одной из своих стратегических целей поставило вхождение страны в международные транспортные коридоры и европейские транспортные системы. В этом отношении принималось и принимается огромное число деклараций, законов, постановлений и других нормативных актов, для простого перечисления которых не хватит регламента времени выступления.

Тем не менее, не смотря на проделанную огромную и «плодотворную» работу сегодня Украина стоит намного дальше от реализации данной стратегической цели, чем это имело место даже в начале обретения независимости. Почему?! Целью данной работы и является рассмотрение вопросов формирования стратегии вхождения Украины в европейские транспортные сети.

Результаты. Почему в Украине не реализовываются принятые программы? Да потому, что наши иностранные партнеры и клиенты больше всего стремятся устранить препятствия на пути свободного продвижения товаров, а, соответственно, и транспортных средств и судят о достижении этого не по заявлениям и документам, а исходя из реальной действительности. И если в Европе упрощение товародвижения напрямую связано с количеством принимаемых нормативных актов, то в Украине дело обстоит наоборот. С каждым принятым нормативным документом, декларацией или заявлением члена правительства и т.д. проблемы вырастают в геометрической прогрессии. Например, существует международная Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965г., которую Украина ратифицировала в 1993 г. и которая предусматривает бесплатную и круглосуточную работу всех государственных служб в порту. Тем не менее, сегодня стоимость «услуг» каждой государственной службы составляет совершенно официально от 100 до 360 долларов. При этом, некоторые из них не работают в выходные дни или ночное время или же устанавливают в этот период в 2 и более раза увеличенные ставки. Даже, несмотря на Постановления КМ Украины № 1989 от 24.12.2003, стоимость доставки членов комиссии на борт судна так же осуществляется за счет судовладельца. Уже указанной выше конвенцией предусматривается минимальный состав досмотровой комиссии, предполагающий максимальное совмещение операций в сжатые сроки. И является нормальной международной практикой когда досмотровая комиссия, состоящая из 1-3 (максимум) человек оформляет приход (отход) за считанные минуты. В Украине, опять же в нарушение данной конвенции количество и состав требуемой от судна информации в разы!!! превышает нормы установленные конвенцией, состав комиссии, как правило, больше чем весь экипаж досматриваемого современного судна. При этом каждая служба, принимающая участие в комиссии требует от судовладельца полной заблаговременной письменной информации, заверенной «мокрой» печатью в совершенно абсурдные сроки: в ряде случаев за 10 дней!, что вообще может превышать дату фрахтовки судна под выполнение данного рейса. В результате, для своевременного оформления судовладельцу приходится прибегать к известным неформальным методам.

Многие нормативные документы созданы с точностью до наоборот и в каждом случае предусматривают значительные штрафные санкции за их невыполнение. Так, например, в соответствии с требованиями Санитарных Правил Украины балласт должен быть откатан за пределами территориальных вод Украины, т.е. за 12 мильной зоной. В результате судно должно следовать при любых погодных условиях с высоко поднятой носовой оконечностью, что противоречит правилам безопасности мореплавания поскольку значительно снижает мореходные качества судна, сокращает обзор (у подавляющего числа судов машинное отделение, надстройка и ходовая рубка расположены в корме) тем самым значительно увеличивая риск аварийности и т.п. Поэтому Служба обеспечения безопасности движения судов требует привести судно в мореходное состояние, иначе ему отказывается в проводке. А Инспекция по охране Черного моря, заведомо зная об этом, заранее караулит судно и накладывает огромные штрафы на его капитана. От безысходности многие капитаны иностранных судов просто плачут, когда им номинируют заход в какой-либо из Украинских портов.

Не лучше обстоит дело и в отношении наших внутренних – каботажных перевозок. Только один пример: выдержка из пункта 1.9 «Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів що переміщуються ними», яка затверджена Наказом ДМСУ № 678 від 17.09.2004: «Судна каботажного плавання перебувають під митним контролем протягом усього часу каботажу». Интересно, это за какой надобностью таможня организует контроль за перевозками в пределах таможенных границ Украины. При этом Минност благополучно регистрирует данный приказ, придавая ему законную юридическую силу!

Сказанное – ничтожная толика той правовой вакханалии и бюрократического безобразия которые сегодня имеют место на морских и водных путях Украины. Так о каком вхождении в «ТЕТС-Т» сегодня может идти речь? Кто согласится прокладывать транспортные коридоры, оси, сети территорией Украины, особенно учитывая то обстоятельство, что помимо узаконенного беззакония украинские порты являются еще и самыми дорогими на Азово-Черноморском бассейне как по величине портовых сборов так и по размеру ставок за переработку грузов, в первую очередь таких как контейнера (в настоящее время более чем в 3 раза превосходят аналогичные ставки в порту Констанца). Результат: единственные из Черноморских портов, кто потерял грузопотоки в 2009 г. – это порты Украины. Они же – единственные на Черном море порты, которые на протяжении всех лет независимости Украины имеют существенные резервы пропускной способности.

Если устранение бюрократического безобразия задача прокуратуры, то в решении остальных проблем без научного обеспечения обойтись вряд ли удастся. Основной задачей науки в этом отношении, учитывая многоведомственный характер обеспечения свободы движения товаров и транспортных средств, является реализация принципов системности, разумной достаточности и действенности используемых в этом отношении правил и законодательных норм. Последние, в том числе, должны обеспечивать, по меньшей мере, равные конкурентные позиции для украинских и иностранных морских и речных перевозчиков, а не создавать для иностранного флага ценовые преимущества (например, НДС на портовые сборы и услуги для судов под украинским флагом).

Таким образом, можно выделить следующие составляющие стратегии вхождения Украины в европейские транспортные сети.

В первую очередь необходимо устранить чрезмерное администрирование органами центральной исполнительной власти деятельности государственных транспортных предприятий. Ущербность такой направленности государственной экономической политики в транспортной сфере как нельзя лучше показал разразившийся экономический кризис. Именно госпредприятия проигрывали своим негосударственным конкурентам из-за отсутствия необходимой оперативности и гибкости в ценовой политике, ликвидации морально устаревших и изношенных ОФ, значительно отягощающих текущие издержки, проведения тендерных закупок и т.д. Очевидно, что в современных условиях и, особенно на транспорте, в силу чрезвычайно высокой интернационализации его деятельности, а, следовательно, и конкуренции в данной сфере, процесс принятия хозяйственных решений должен быть максимально приближен к месту непосредственного производства, т.е. опущен до уровня отдельных транспортных предприятий. В этой связи необходимо реализовать механизм функционирования государственных транспортных предприятий, основанный первоначально на заявительных принципах принятия хозяйственных решений с постепенной либерализацией вплоть до предоставления полной самостоятельности ведения хозяйственной деятельности. Помимо повышения уровня оперативности и гибкости принятия решений, реализация данного подхода повысит и инвестиционную привлекательность транспортных предприятий так как создаст необходимые предпосылки обеспечения их окупаемости.

Следующим направлением реализации стратегии должно стать создание условий для привлечения инвестиций в развитие государственных транспортных предприятий. Это необходимо осуществлять двумя путями. С одной стороны следует создать нормальные экономико-правовые условия участия негосударственных инвесторов в развитии материальной базы государственных транспортных предприятий. Данный путь целесообразен тогда, когда негосударственный инвестор одновременно с инвестициями расширяет участие госпредприятий в существующих или обеспечивает выход на новые рынки соответствующей транспортной деятельности. Одновременно, необходимо предоставить возможность самим государственным транспортным предприятиям осуществлять привлечение капитала для развития своей деятельности. Это не только и наверное не столько необходимо осуществлять путем прямой государственной поддержки, то есть предоставления, государственных гарантий, компенсаций ставок и т.п. В этом отношении показателен опыт государственных портов Китая, ценные бумаги которых, обращаясь на региональных фондовых рынках, позволяют привлекать значительные финансовые средства в развития портовой деятельности. В частности китайскому порту Даянь в 2007 году удалось привлечь более 350 млн. долларов США путем размещения облигаций на гонконгской бирже. Аналогичным образом изыскивает средства и крупнейший в мире, кстати, так же государственный порт Сингапур и другие порты. Подобная практика должна быть распространена и на государственные предприятия транспорта Украины.

Эффективное функционирования и развитие транспортных предприятий невозможно без создания условий для их высокой конкурентоспособности на соответствующих рынках транспортной деятельности. Надо признать, что реализованный в стране экономический механизм управления не только не обеспечивает, а наоборот препятствует решению данной проблемы. В выступлении уже упоминалось о непродуманной политике взъясания НДС с портовых сборов украинских судовладельцев, подобным же образом сказывается на конкурентоспособности транспорта и вся украинская система налогообложения. В основном это произошло потому, что система налогообложения транспортных предприятий совершенно не учитывала интернациональный характер его деятельности, который наиболее сильно проявился после вступления страны в ВТО. В наибольшей степени фискальный характер экономического механизма управления в стране ударил по судоходным компаниям и не только непосредственно за счет налогообложения их результатов деятельности. Искусственно создавая ситуацию экономической незаинтересованности в организации торговли на условиях доставки товара украинской стороной, существующий механизм обусловил отсутствие спроса у национальных грузовладельцев на услуги морской перевозки, отдав ее на откуп иностранным трейдерам, которые только на услугах по организации перевозки и комиссионном вознаграждении зарабатывают более 1 миллиарда долларов в год. А это уже прямые потери национальной экономики. Тот же фискальный механизм обуславливает экономическую незаинтересованность в строительстве и ремонте флота на украинских верфях, стимулирует отток квалифицированных кадров из сфер судоходства и судостроения, а это уже потери не одного десятка миллиардов долларов США и год от года они увеличиваются, а экономическая ситуация усугубляется. И нельзя сказать, что для противодействия этому нет экономических решений. Они есть и уже давно разработаны и на государственном уровне не требуют дополнительных капитальных вложений, не приводят и к сокращениям бюджетных поступлений, как это пытаются доказать противники их реализации. Нет только заинтересованности в их применении ибо нет понимания того, что судоходство – та сфера экономической деятельности, развитие которой стимулирует развитие металлургии, машино, приборостроения и других высокотехнологических сфер экономики.

Четвертое направление реализации стратегии связано с приведением в соответствие с нормами международной практики (цивилизованными нормами) деятельность государственных таможенных органов. Для этого необходимо преобразовать декларативный характер нормативно-правовых актов в этой сфере в практическую плоскость, обеспечив правовую основу принимаемых решений, исключаящую заведомую направленность на нанесение вреда клиентуре и обеспечивающую реальную материальную ответственность должностных лиц таможенных органов за последствия принимаемых решений, что сразу же положительно скажется на результатах их деятельности.

Зарубежные специалисты сегодня уже утверждают, что Украина потеряла возможность вхождения в европейские транспортные сети лет на 30 вперед. Да, такая опасность есть и чтобы она не стала реальностью необходимы немедленные целенаправленные действия по формированию нормальной, цивилизованной транспортной политики, обеспечивающей с одной стороны открытость и привлекательность украинских транспортных коммуникаций для транзита товаров, а с другой – высокий уровень конкурентоспособности на рынках транспортных услуг отечественных транспортных предприятий всех форм собственности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бунин Е. Д. Взаимодействие внутреннего водного транспорта с морским, железнодорожным и автомобильным. - М.: Транспорт, 1978. - 192с.
2. Гордеев А. В., Митин В. Ф., Павлов В. А. Опыт организации и технико-экономические показатели перевозок грузов в смешанном (река - море) сообщении/Сб. ЦБНТИ. - М.: Транспорт, 1979. - 28 с.
3. Ковалев Л. И. Прямые водные река - море перевозки грузов. - М.: Транспорт, 1978. -264 с.
4. Костров В. Н. Взаимодействие предприятий речного транспорта с грузовладельцами в условиях рынка: Организационно-экономический аспект. -Н. Новгород: ВГАВТ, 1999. - 193 с.
5. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України. \ Розвиток методів уп-равління та господарювання на транспорті. – Випуск 16.- Одеса: ОНМУ, 2003. – С. 205-214
6. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні \ Наукова монографія Одеса – ІПРЕД НАН України, 2004, – 453 с.
7. Липинская А.А. Основные направления возрождения национального флота Украины \ Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ Вип. № 10. – 2001 – С. 5-14.
8. Липинская А.А. Совершенствование инструментария экономики морского транспорта \ Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наук. праць - Одеса: ОДМУ – Вип. №23 -2005 – С.23-34.
9. Примачев Н.Т., Печерская Н.В. Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. Одесса, изд. ИПРИЭИ 2003.- 280 с.
10. Наш флаг - в «черном» списке//Судоходство. - 2000. - № 4. - С. 72
11. Федюшин В. М., Костров В. Н., Голованов Д. В. Логистика водного транспорта и проблемы развития бесперегрузочных и мультимодальных перевозок/Сб. трудов ВГАВТ. - Н. Новгород: ВГАВТ, 1997. - Вып. 277. - С.86 -135
12. Pride William M., Ferrell O.C. Marketing: concepts and strategies. - 6-th ed. - Dallas, Geneva, Princeton, New Jersey: Houghton Mifflin Company, 1989. - 882 p.
13. Mercer David. Marketing.-Oxford: Blackwell Business, 1992.-761 p.
14. Ratcliffe Brian. Economy and efficiency in transport and distribution. - 2-nd ed. - Great Britain, Essex: Anchor Brendon Ltd, 1987. - 170 p.

Стаття надійшла до редакції 13.09.2010 р.

