

ПІДПРИЄМНИЦТВО НА ТРАНСПОРТІ

УДК 656.078

JEL Classification: M 21

РОЗВИТОК МАГІСТРАЛЬНИХ НАПРЯМКІВ ТРАНСПОРТУВАННЯ ВАНТАЖІВ ЯК ОДИН ІЗ ШЛЯХІВ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Котлубай В.О., к.е.н., доцент

Національний університет «Одеська юридична академія»

Анотація. У статті наведено результати дослідження сучасного становища морських торговельних портів, а саме наведено основні тенденції щодо зміни вантажної бази за останні тринадцять років.

Предметом дослідження виступає розвиток магістральних напрямків транспортування вантажів. Метою дослідження є проведення аналізу сучасного стану вантажної бази морських торговельних портів України та визначення можливих напрямків її розвитку. Основними методами дослідження виступають структурний метод і метод статистичного аналізу, методи економіко-математичного і порівняльного аналізу, метод системного підходу, метод експертних оцінок.

В якості одного із шляхів для подальшого розвитку портів пропонується об'єднання VII міжнародного транспортного коридору з транспортним маршрутом гирла р. Дунай - Чорне море - Азовське море - Волго-Донський судноплавний канал - р. Волга - Каспійське море.

Подовження VII міжнародного транспортного коридору до портів Каспійського моря, дозволить завершити формування єдиної євразійської глибоководної воднотранспортної системи, що в свою чергу сприятиме розвитку транзитних перевезень, що здійснюються через територію України.

Крім вищенаведеного напрямку формування єдиної євразійської глибоководної воднотранспортної системи для розвитку транзитної складової України також слід розглядати річкове сполучення Гданськ-Варшава-Брест-Пінськ-Мозир-Київ-Херсон, тобто відродження водного шляху Е-40. Яке дозволить з'єднати басейни Балтійського моря і Чорного моря.

Сферою застосування результатів дослідження може бути: Міністерство інфраструктури України, Адміністрація морських портів України, морські торговельні порти України, Науково-дослідні та проектно-конструкторські інститути, приватний сектор тощо.

Для досягнення розвитку вантажної бази вітчизняних портів необхідна консолідація зусиль фахівців міністерств, галузевих інститутів, морських портів та інших підприємств стосовно прийняття відповідних стратегічних напрямків для подолання проблеми зменшення вантажної бази.

Ключові слова: морські торговельні порти, вантажна база, вантажопотоки, річкові перевезення, транспортні коридори.

DEVELOPMENT OF THE MAIN DIRECTIONS OF TRANSPORTATION AS ONE OF THE WAYS OF FURTHER DEVELOPMENT OF SEA PORTS OF UKRAINE

Vyacheslav Kotlubay, PhD in Economics, Associate Professor

National University «Odesa Academy of Law»

Summary. The research of cargo handling in commercial ports of recent years has shown that there is a gradual trend of it toward a decrease in domestic cargo ports. Taking into account almost constant increase of imports and exports, the decline comes from the decrease in transit.

The subject of research is the development of main directions of cargo transportation. The aim of the study is to conduct analysis of the current state of the freight base of sea commercial ports of Ukraine and the possible directions of its development. The main methods of research are structural method and the method of statistical analysis, methods of economic-mathematical and comparative analysis, the method of the system approach, the method of expert evaluations.

As one of the ways for the further development of ports proposed the unification of the VII international transport corridor transport route the mouth of the Danube - Black sea - Azov sea - Volga-don shipping canal - Volga river - Caspian sea.

The extension of the VII international transport corridor to the ports of the Caspian sea, will complete the formation of a common Eurasian deep-water transport system, which in turn will facilitate the development of transit transport through the territory of Ukraine.

In addition to the above directions of formation of a unified Eurasian deep-water transport system for the development of the transit component of Ukraine should also consider the river connection Gdansk-Warsaw-Brest-

Pinsk-Mozyr-Kiev-Kherson, i.e. the revival of the waterway E-40. Which will connect the basins of the Baltic sea and the Black sea.

The scope of the research results can be: Ministry of infrastructure of Ukraine, the Administration of sea-ports of Ukraine, commercial sea ports of Ukraine, Scientific-research and design institutes, private sector, etc.

To achieve the development of domestic cargo base ports necessary to consolidate the efforts of specialists of the ministries, sectorial institutions, seaports and other businesses in the adoption of appropriate strategic directions to overcome the problem of the reduction of the freight base.

Keywords: *commercial seaports, cargo base, traffic flows, river transportation, transport corridors.*

Постановка проблеми. На сьогоднішній день транспортна система України, характеризується низьким рівнем розвитку інфраструктури, низькою пропускною здатністю прикордонних пунктів пропуску, складною і тривалою процедурою проходження кордону, простоями на кордоні, обмеженістю швидкості транзитних перевезень, відставанням у темпах розвитку української частини системи міжнародних транспортних коридорів, невизначеністю і недостатньою послідовністю транспортної політики України, відсутністю системного комплексного характеру заходів, а також недостатньо гнучкою тарифною політикою, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці країн-конкурентів, тощо.

Все це на тлі зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, напрямків транспортної політики Російської Федерації щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зниження залежності від транзиту через територію України призводить до поступової втрати вітчизняними морськими торговими портами вантажної бази.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розгляду питань розвитку морських перевезень, у тому числі річкових перевезень, присвячено досить багато наукових публікацій Примачова М.Т., Котлубая О.М., Липинської О.А. та інших.

Невирішені складові загальної проблеми. Слід зазначити, що сучасні тенденції розвитку міжнародних морських та річкових перевезень, зміни, що відбулися в правовій сфері, сучасні напрями внутрішньої та зовнішньої політики Російської Федерації вимагають відповідних кроків пошуку нових підходів до зміцнення конкурентоспроможності вітчизняних портів.

Мета статті – проведення аналізу сучасного стану вантажної бази морських торговельних портів України та визначення можливих напрямків її розвитку.

Виклад основного матеріалу. За даними головної диспетчерської ДП «АМПУ», в 2013 р. обсяг вантажопереробки в морських портах України склав 148 млн. тонн (98 % до аналогічного періоду 2012 р.) [1]. Державними стивідорами системи Мінінфраструктури було перероблено 53 млн. тонн (35,8 % загального обсягу), приватними стивідорами через всі причали було перероблено 95 млн. тонн (64,2 % загального обсягу). У тому числі, приватними стивідорами через причали АМПУ - 52 млн. тонн (35,1 % загального обсягу).

У 2012 р. державні і приватні порти України переробили 160,641 млн. тонн вантажів - на 0,62 % менше, ніж в 2011 р., з них державними морськими портами перероблено 109 млн. тонн вантажів, у тому числі 33,5 млн. тонн транзитних, 64,8 млн. тонн експортних та 9,36 млн. тонн імпорتنних вантажів [1].

За останні роки спостерігається поступова тенденція зменшення вантажопереробки у вітчизняних портах. Враховуючи практично постійне зростання імпорту та експорту, падіння відбувається за рахунок зменшення транзиту.

За підсумками 2013 р. в цілому результати щодо транзитних перевезень через вітчизняні порти виглядають навіть гірше, ніж у попередні кризові роки. Це може пояснюватися тим, що на несприятливу в цілому економічну ситуацію, яка обумовила скорочення обсягів промислового виробництва, наклалася також тенденція стрімкого скорочення транзиту вантажів територією України. Обсяг переробки транзитних вантажів скоротився на 23,1 % - до 27,146 млн. тонн. У 2012 р., також спостерігалася негативна тенденція по транзитним вантажам - падіння на 18,5 % - до 38,78 млн. т. [2].

У розрізі номенклатури вантажопотоків найбільше зменшення перевалці завдала нафта. Обсяги її переробки скоротилися в середньому по морським портам на 45,3 % (на державних причалах сталося падіння більш ніж у півтора рази). На 36 % скоротився експорт хімдобрів через українські порти, причому на державних причалах падіння складало майже 50 %. Протилежні тенденції на причалах державної та приватної форм

власності склалися відносно вугілля і руди. Стивідорні компанії, підлеглі АМПУ, скоротили перевалку цих вантажів на 8 % і 5 % відповідно, а на приватних причалах за цими ж вантажам спостерігалось зростання - 13 % і 25 %. У середньому по морським портам, враховуючи приватні компанії, що орендують термінали у АМПУ, перевалка вугілля скоротилася на 4,8 % , руди - зросла на 6,2 % [2].

Причини падіння транзиту є різними. На думку автора, враховуючі експертні висновки інших фахівців, основною причиною є переорієнтація вантажів на російські порти, логістичні фактори та ринкові процеси. Наприклад, транзитний вантажопотік казахської нафти, який переробляв Одеський порт, переорієнтований на порт Тамань через високу вартість транспортної складової в порівнянні з російським портом. Знизилася обсяги перевалки руди російського виробництва через Іллічівський порт через переорієнтацію вантажопотоку на внутрішнє споживання, погіршення ситуації на ринку чорних металів в результаті падіння попиту. Через зниження світового попиту на мінеральні добрива постраждав Керченський порт, який переробляв цей вантаж, тощо [2].

Як відомо, географічне положення України, розвинена транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів є основними складовими, необхідними для розвитку транзитних перевезень через територію України. Україна має високий транзитний потенціал. Під транзитним потенціалом слід розуміти властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально-економічних систем в забезпеченні світогосподарських зв'язків.

На сьогоднішній день одним із кроків відродження України як морської транзитної держави може бути відновлення та розвиток річкових перевезень.

Одним з таких напрямків може бути об'єднання VII міжнародного транспортного коридору з транспортним маршрутом гирла р. Дунай - Чорне море - Азовське море - Волго-Донський судноплавний канал - р. Волга - Каспійське море. Дана пропозиція вже досить давно обговорюється експертами різних країн [3].

На сьогоднішній день, на наведеному транспортному напрямку потенціал флоту країн-членів Дунайської комісії дозволяє розраховувати на обсяг перевезень в 90-92 млн. тонн вантажів на рік [4].

Вихід у Чорне море з р. Дунай можливий через Кілійське гирло, Сулинський канал і канал Дунай-Чорне море.

Введення в 2008 р. в експлуатацію другої нитки шлюзу Кочетовського гідровузла дозволяє усунути одне з вузьких місць на внутрішніх водних шляхах Єдиної глибоководної системи європейської частини Російської Федерації. До 2008 р. прохідні глибини на Кочетовському гідровузлі становили 3,6 м, він був лімітуючим за осадкою на всьому протязі шляху від портів р. Дунай до портів Каспійського моря.

На сьогоднішній день, однією з основних проблем є правовий режим плавання по внутрішнім водним шляхам Російської Федерації. Так, правовий режим внутрішніх водних і морських шляхів має істотні відмінності. Насамперед, якщо на морських шляхах, як правило, здійснюється в тому числі і іноземне судноплавство (наприклад, для заходу або виходу з порту), то на внутрішніх водних шляхах для іноземних суден діє ряд обмежень, а іноді прибережна держава взагалі закриває внутрішні водні шляхи для суден під іноземним прапором.

Так, внутрішні водні шляхи Росії відкриті виключно для суден під російським прапором. Для заходу і плавання по ним іноземних суден в кожному випадку потрібен дозвіл Уряду Російської Федерації [5].

Слід розуміти, що з метою розвитку міжнародної торгівлі кожна держава має бути зацікавлена у відкритті своїх внутрішніх водних шляхів для суден під іноземним прапором.

Розвиток транспортних коридорів, зокрема подовження VII міжнародного транспортного коридору до портів Каспійського моря, дозволить завершити формування єдиної євразійської глибоководної воднотранспортної системи. Повноцінне включення в неї Волго-Донського каналу та інших внутрішніх водних шляхів Європейської частини Росії (з урахуванням відкриття цих шляхів для іноземних перевізників) забезпечить вихід через Чорне море і південний схід Європи в центр континенту з р. Дунай, що в свою чергу сприятиме розвитку транзитних перевезень, що здійснюються через територію України.

Головними результатами продовження VII Дунайського водного транспортного коридору до портів Каспійського моря стануть:

- якісне задоволення попиту вантажовласників та населення на перевезення в міжнародному сполученні;

- збільшення обсягів перевезень міжнародних транзитних вантажів у сполученні Європа-Азія-Європа.

Ефективність перевезень у міжнародному сполученні підвищиться шляхом посилення координації роботи різних видів транспорту, прискорення митних, прикордонних та інших обов'язкових процедур при перетинанні кордону, скорочення тривалості транспортування і переробки вантажів, розвитку системи транспортно-експедиційного обслуговування, підвищення доступності транспортних послуг для вантажовласників, що здійснюють відправлення вантажів малими партіями.

Зростання перевезень вантажів і пасажирів зумовить поліпшення фінансово-економічних показників роботи і збільшення власних інвестиційних можливостей вітчизняних підприємств транспортного комплексу. Зі зростанням доходів підвищаться надходження податків і зборів до бюджетів різних рівнів, соціальних фондів.

Таким чином, об'єднання VII міжнародного транспортного коридору з транспортним маршрутом гирло Дунай-Чорне море – Азовське море – Волго-Донський судноплавний канал – р. Волга - Каспійське море є актуальним для України. Воно дозволить збільшити транзитні вантажопотоки, які проходять через територію України і відповідно збільшать додаткові надходження до її бюджету.

Будь-який транспортний процес для ефективного функціонування вимагає злагодженої системи координації, заснованої на логістичних принципах. Внаслідок чого доцільним буде створення спільного Українсько-Російсько-Азербайджанського міжрегіонального транспортно-логістичного центру, який міг би вирішувати завдання залучення та оптимізації управління вантажопотоками на Євроазіатському напрямку з використанням новітніх логістичних, інформаційних і телекомунікаційних технологій.

Крім вищенаведеного прикладу формування єдиної євроазіатської глибоководної воднотранспортної системи для розвитку транзитної складової України, ще одним напрямком може бути річкове сполучення Гданськ-Варшава-Брест-Пінськ-Мозир-Київ-Херсон, тобто відродження водного шляху Е-40. Яке дозволить з'єднати басейни Балтійського моря і Чорного моря.

Проект міжнародної технічної допомоги "Відновлення магістрального водного шляху Е-40 на ділянці Дніпро-Вісла: від стратегії до планування" підтриманий і фінансується Європейським союзом в рамках програми транскордонного співробітництва Польща-Білорусь-Україна [6].

Воднотранспортний шлях Е-40 Дніпро-Вісла-Одер пов'язує басейни Балтійського і Чорного морів. Загальна протяжність шляху складає більше 2 тис. км, з яких 626 км припадають на білоруську частину. На даний момент цей шлях не використовується, так як ділянка від Бреста до Варшави по річці Західний Буг не є судноплавною. Питання відновлення цієї ділянки розглядалося ще на початку 90-х рр., але так і не було вирішене. Відкриття цієї ділянки і вихід до Західної Європи дозволили б збільшити вантажопереvezення і розвинути туристичні маршрути.

На думку автора, за умови відповідної підтримки на законодавчому рівні відродження водного шляху Е-40, на території держав-учасників можуть бути створені центри мультимодальних перевезень міжнародного значення.

Однак, є деякі проблеми, які необхідно вирішити. Технічні проблеми та проблеми розвитку відповідної берегової інфраструктури будуть вирішені в рамках розробки техніко-економічного обґрунтування відродження водного шляху Е-40. Проте, на сьогодні існують і правові проблеми. Так, наприклад, з прийняттям Закону «Про морські порти України» за рамками правового поля залишилися річкові та рібні порти. І якщо вантажопотік по водному шляху Е-40 міг спрямовуватися на Херсонський або на Миколаївський морські порти, то відповідно до норм вищезазначеного закону він може бути переорієнтований на будь-який приватний причал (термінал), розташований поруч на річці, перебуваючи поза сферою дії Закону та поза сферою регулювання Укрморречінспекції [3].

Необхідно також відзначити, що вирішувати проблему втрати обсягів перевалки вантажів необхідно не тільки в портах, а й в залізничній галузі країни - за рахунок введення конкурентних тарифів на транзит, формування єдиного наскрізного тарифу та спрощення процедур з оформлення вантажів тощо.

Висновки. Проблема зменшення вантажної бази морських торговельних портів за рахунок переорієнтації вантажопотоків на російські порти існує вже багато років. Сьогодні робиться не достатньо кроків з боку фахівців відповідних установ та підприємств галузі щодо її подолання. Необхідна консолідація зусиль фахівців міністерств, галузевих інститутів, морських портів та інших підприємств стосовно прийняття відповідних

стратегічних напрямків для подолання цієї проблеми. На наш погляд, одним з таких напрямків може бути розвиток міжнародних транспортних коридорів за умови включення в них річкової складової.

Перелік посилань:

1. *Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации.* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyj-razgovor-ob-uspehah-y-probelah-ee-realyzatsyy/>.

2. *Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного.* – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.

3. *Котлубай В.О. Розвиток річкових вантажоперевезень як передумова відновлення морського транзиту // В.О. Котлубай / III всеукраїнська науково-практична конференція студентів та молодих вчених «Проблеми і перспективи розвитку транспорту» та 67 студентська науково-технічна конференція ОНМУ: Зб. тез доповідей.* – Одеса: ОНМУ, 2014. – 206 с.

4. *Дунайский флот может перевозить до 90 млн т грузов в год* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=20679>.

5. *Проблемы правового режима маломерных судов на внутренних водных путях Российской Федерации* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3751:2013-01-16-06-43-18&catid=324:2013-01-16-06-39-35.

6. *На средства ЕС восстановят водный маршрут Днепр-Висла-Одер* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.delfi.lt/abroad/belorussia/na-sredstva-es-vosstanovyat-vodnyi-marshrut-dnepr-visla-oder.d?id=63700742>.

Стаття надійшла: 13.06.2015 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.



УДК 330.322

JEL Classification: M210

МЕХАНІЗМ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ПРИВАБЛИВІСТЮ АТП

Левченко Я.С., аспірант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Предметом роботи є наукові підходи та економічний інструментарій механізму інформаційного забезпечення системи управління інвестиційною привабливістю (ІП) АТП. Метою роботи є теоретико-методологічне обґрунтування механізму інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП. Для досягнення поставленої мети у роботі були використані такі загальнонаукові і спеціальні методи і прийоми дослідження: теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу – для дослідження теоретичних засад системи управління ІП; абстрактно-логічний – для теоретичного узагальнення і формулювання висновків. В роботі розглянуто механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП. При цьому даний механізм є не простою сумою організаційно-економічних форм, а виступає як певне утворення в системі управління ІП і сам, у свою чергу, є системою. Дія механізму повинна бути направлена на забезпечення управління ІП як в даний час, так і на перспективу.

Визначено, що функціонування системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її інформаційного забезпечення, тому розроблено систему підтримки прийняття рішень (СППР) щодо управління інвестиційною привабливістю, як головний елемент механізму інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП і визначені її структурні елементи.

Ключові слова: механізм, інвестиції, інформаційне забезпечення, інвестиційна привабливість, підприємство.