

Л. В. Хомич

*Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова
khomich_oni@mail333.com*

ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСАТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Транзитні функції держави впливають на її геоекономічне і геополітичне положення, визначають роль України у міжнародному поділі праці. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, за напрямком європейської осі „Північ-Південь”. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту [3]. У зв’язку з цим Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками за умову реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. У цьому контексті зростатиме роль морських портів, як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури.

Дослідженню проблем розвитку транзитних можливостей портового господарства присвячені окремі роботи вчених, Буркинського Б., Затулко А.В., Котлубая О.М., Крижанівського С.В., Левицького І.Е., Топчієва О.Г.

Протягом останніх років зберігається стійка тенденція поступового скорочення обсягу транзиту автомобільним, трубопровідним транспортом. Відносно стабільною є лише ситуація на залізничному транспорті. Погіршення становища України у транзитній сфері може мати незворотний характер, якщо сучасні негативні тенденції не будуть враховуватися на загальнодержавному рівні при розробці національної транспортної політики. Втрата транзиту за умови неможливості принципово збільшити власну вантажну базу суттєво вплине на функціонування всього транспортного комплексу країни.

Що стосується морських портів України, то протягом 2000-х років, зберігалася тенденція до зменшення обсягу транзиту так і зменшення його частки у загальному вантажообігу портів. Так, обсяг транзиту у 2002 році в цілому по всіх морських торгових портах становив 44% від загального вантажообігу, у 2004 році – відповідно 38%, у 2005 – відповідно 36%, у 2010 – 30 % [1, 2].

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному

рівні та корінного реформування транспортної сфери в цілому.
Зовнішні чинники:

зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, і т.д.);

зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки;

різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему;

розширення ЄС та створення більш сприятливих умов для транзиту у Румунії, Болгарії, країнах Балтії;

транспортна політика Росії щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;

низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

технічна зношеність основних фондів, базових об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;

низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

відсутність або нерозвиненість комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;

численні перепони при оформленні міжнародних транзитних вантажів;

певна невизначеність та недостатня послідовність транспортної політики України;

недостатня активність України у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних та транспортних перевезень;

політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах;

недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України у порівнянні з іншими країнами;

невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море.

Проблема полягає у тому, що порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій, важливими ланками загального процесу переміщення транзиту через територію України є залізничний, автомобільний транспорт, пункти перетину сухопутних кордонів у всіх напрямках. Ефективна робота лише портів у цьому транспортному циклі не забезпечує повною мірою кінцевий результат. Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, вдосконалення тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України та підвищення конкурентноздатності перевезень. Пропозиції по вирішенню проблеми розвитку портів охоплюють декілька напрямків діяльності, які в комплексі здатні сприяти поліпшенню ситуації: заходи спрямовані на розробку концепції національної транспортної політики; заходи спрямовані на вдосконалення тарифної та митної політики; удосконалення законодавчої бази; розвиток, модернізація транспортної інфраструктури портів.

Україні потрібна ефективна стратегія управління транспортним комплексом як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході та на принципі ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів, з метою забезпечення статусу України як транзитної держави, забезпечення інтеграції національної транспортної системи у міжнародну транспортну систему, забезпечення довготривалих національних стратегічних інтересів.

Список використаних джерел:

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року./ Міністерство інфраструктури України, - 2011. – 63 с.
2. Затулко А.В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України // Ефективна економіка [Електронний ресурс] – Режим доступу до журналу: www.economy.nayka.com.ua/index.php.
3. Скворцов Г.П. Порты Украины и других стран ОЧЭС. Перспективы развития // Г.П. Скворцов. Материалы конференции Интер-Транспорт 2011.- С. 251-257.