

УДК 656.614:005.332

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ФАКТОРЫ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Мезина Л.В., к.е.н., доцент (ОНМА)

Проанализированы условия формирования транзитного потенциала Украины. Уточнены новые тенденции функционирования рынка транспортных услуг. Систематизированы факторы оптимизации транзитных грузопотоков, обслуживаемых транспортной системой Украины.

Ключевые слова: транзитные перевозки, задачи участия морских торговых портов Украины в освоении транзитных перевозок, факторы оптимизации транзитных грузопотоков.

ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ФАКТОРИ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Мезина Л.В., к.е.н., доцент (ОНМА)

Проаналізовані умови формування транзитного потенціалу України. Удосконалені нові тенденції функціонування ринку транспортних послуг. Систематизовані чинники оптимізації транзитних вантажопотоків, що обслуговуються транспортною системою України.

Ключові слова: транзитні перевезення, завдання участі морських торговельних портів України в освоєнні транзитних перевезень, чинники оптимізації транзитних вантажопотоків.

TRANSPORTATION AND TRANSIT PLATES FACTORS WELL ACQUAINTED DEVELOPMENT UKRAINE SEA PORTS

Mezina L. V.

The terms of forming of transit potential of Ukraine are analysed. The new tendencies of functioning of market of transport services are specified. The factors of optimization of transit traffics of goods, served a transport system of Ukraine are systematized.

Keywords: transit transportations, tasks of participation of marine point-of-sale ports of Ukraine, are in mastering of transit transportations, factors of optimization of transit traffics of goods.

Постановка проблеми. Задачи развития морского транспортного комплекса должны отражать то обстоятельство, что Украина обладает широкой сетью автомобильных и железных дорог, связанных с морскими и речными портами. Значительный потенциал пропускной и провозной способности обуславливает целесообразность развития транспортного флота, работа которого в большей степени может быть ориентирована на обслуживание транзитных грузопотоков.

К сожалению, Украина ограниченно развивает национальные зоны международных транспортных коридоров. В качестве проблем рассматривается тотальный дефицит инвестиционных ресурсов. Кроме того, достаточно медленно решаются вопросы адекватности украинских и европейских принципов обслуживания транзитных транспортных потоков.

Основным физическим показателем производственной деятельности предприятий морского транспорта, характеризующим уровень развития морской транспортной системы, является динамика грузооборота. На основании данных можно оценить реальное освоение потенциальных

грузопотоков под влиянием внешних факторов, кроме того характер динамики и структурных сдвигов могут быть использованы в системе прогнозирования оптимизации эксплуатационно – технических параметров порта [1,2].

Анализ исследований и публикаций. В научных исследованиях особое внимание уделяется проблемам конкурентного развития морского транспортного комплекса Украины в системе глобального рынка морской торговли. Обоснован механизм конкурентного позиционирования морских транспортных предприятий на рынке транспортных услуг [3], систематизированы принципы управления экономической устойчивостью морских транспортных предприятий с учетом факторов глобализации [2], сформулированы методы управления конкурентной устойчивостью морских торговых портов Украины в системе рынка морской торговли [1].

Однако, как показывает практика, не в полной мере исследованы параметры оптимизации транзитных грузопотоков, обслуживаемых транспортной системой Украины и факторы эффективного развития морских торговых портов

Проблеми транспортного комплексу України

України з урахуванням глобалізації та інтеграції транспортних систем.

Целью статті являється уточнення нових тенденцій функціонування ринку перевезок транзитних вантажів, систематизація параметрів формування транзитних вантажопотоків України та обґрунтування факторів ефективного розвитку національних морських торгових портів в структурі ринку морської торгівлі.

Результати. Географічне положення України передопределяє потенціальну завантаження

транспортних потужностей транзитними вантажопотоками. Оптимізація умов обслуговування транзитних вантажопотоків призводить до зростання доходів транспортних засобів. Однак за останні п'ять років транзитні перевезки різко скоротилися: у 2008 році склали – 325 423 тис.т., а в 2012 – 124 893,91 тис. т (скоротилися на 61%). Якщо порівняти 2012 рік з 2011 то транзит скоротився на 17% (2011 рік – 151 243 тис.т.) (рис 1) [4].

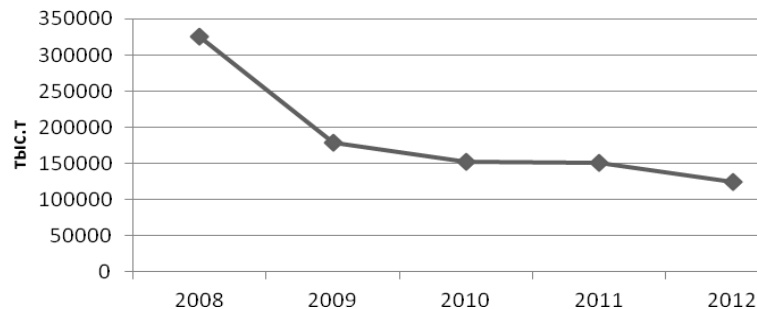


Рис.1. Транзитні перевезки вантажів за 2008-2012 рік

Необхідно відзначити, що в період 2008 - 2012 років різко впали обсяги перевезок залізничним (з 93 348 тис. т до 40 940 тис. т) та трубопровідним (з 223 498 тис. т до 76 978 тис. т) транспортом (рис.2). Однією з причин цього процесу є низька конкурентоспроможність транспортного комплексу України на внутрішньому та зовнішньому ринках, обмежена пропускна спроможність пограничних переходів, недосконалість нормативно-правових актів, що сприяють залученню інвесторів, несбалансована політика щодо зростання транзитних вантажопотоків та завищені тарифи на магістральні наземні шляхи.

Що стосується трубопровідного транспорту складні відносини України з «Газпромом» призводить до того, що Україна втрачає транзит. В обхід України функціонують «Ямал – Європа 1» - проходить через Білорусь та Польщу, «Північний потік» - проходить по дну Балтійського моря в Німеччину. До 2015 року буде функціонувати проєкт «Південний потік» - пройде по дні Чорного моря в Варну. Також в перспективі (2018-2019) новий проєкт: «Ямал – Європа 2» - пройде через Білорусь. Якщо врахувати всі чотири проєкти пропускна спроможність становитиме приблизно 163 млрд куб м. Українська ГТС без модернізації спроможна провезти приблизно 146 млрд куб м.

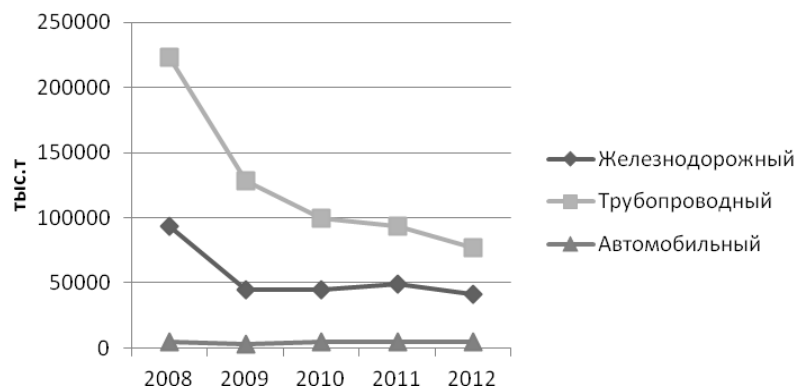


Рис. 2. Динаміка транзитних перевезок вантажів залізничним, трубопровідним та автомобільним транспортом

Транспортна система магістральних нафтопроводів України в 2012 році (порівняно з 2011 роком) знизилася на 18% - до 14,56 млрд т. В 2013 році за прогнозами очікуються

Проблеми транспортного комплексу України

объемы транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам – 35 млн.т. Соответствующий денежный поток обеспечивает существенную долю сальдо платежного баланса [4].

В феврале 2013 года исполнилось десять лет эксплуатации поезда комбинированного транспорта «Викинг». В течении этого времени железнодорожным транспортом Украины перевезено 55 тыс. TEU, из них в 2012 году – перевезено 14 тыс. TEU. «Викинг» проходит по маршруту Ильичевск – Минск – Другист (и соединяет цепь морских

контейнерных и контрейлерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Черного, Средиземного и Каспийского морей (общая протяженность маршрута – 1766 км) [5]. Отрабатывается технология организации перевозок в сообщении с Болгарией как морским, так и сухопутным путем.

Объемы перевозок транзитных грузов морским транспортом в течении последних пяти лет характеризуются отрицательной динамикой (рис 3).

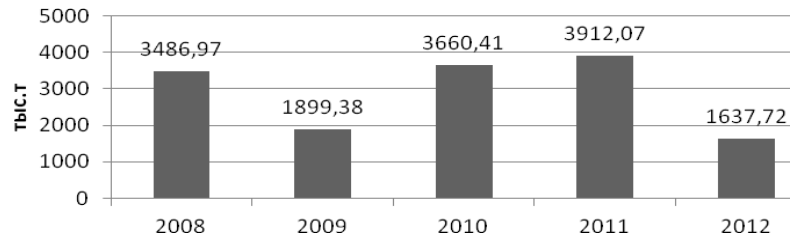


Рис.3. Динамика объемов перевозок транзитных грузов морским транспортом

В 2012 году наблюдается значительное сокращение объемов перевозок транзитных грузов морским транспортом: сокращение на 2274,35 тыс.т (58%) по сравнению с 2011 годом [4].

Одной из проблем развития морских национальных транспортных предприятий является изменения политических и экономических факторов, колебания на рынке транспортных услуг, которые приводят к ухудшению рабочего ритма транспорта, морские транспортные предприятия быстро теряют оборотные средства и снижается рентабельность их деятельности. Также основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, из-за нехватки инвестиционных средств.

Необходимо отметить, что речные порты фактически не участвуют в системе обработки транзитных грузопотоков. В 2012 году транзит через речные порты Украины составил 7, 58 тыс. т.

Работа государственных морских торговых портов Украины в 2012 году характеризуется отрицательной динамикой - грузооборот сократился на 3,4% по сравнению с аналогичным периодом. Наблюдается снижение импорта на 1629 тыс. т (на 14,8%), транзита на 5962,8 тыс. т (на 15%), каботаж на 1044,5 тыс. т (на 38%) [6]. Больше всего сократился транзит наливных грузов (в 2012 году составили 12754,6 тыс. т, что на 21,3% меньше чем в 2011 году) (рис 4).

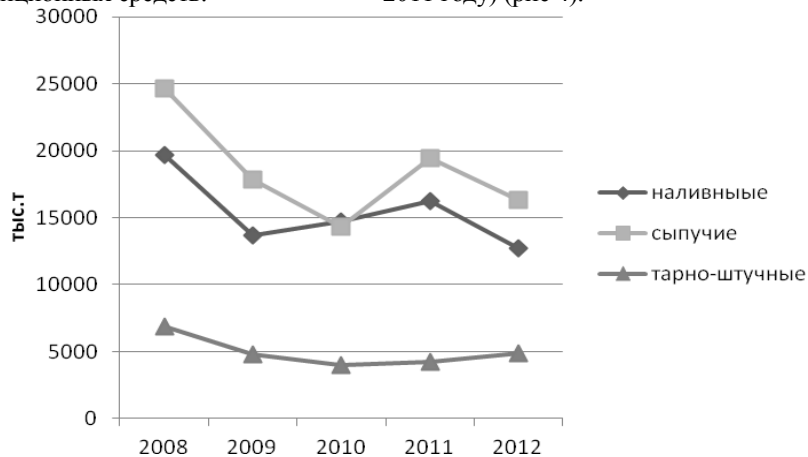


Рис.4. Объемы перевалки транзитных грузов через морские порты Украины по структуре грузов

Одной из причин является сокращение переработки российских наливных грузов. Также сократились объемы переработки транзитных сыпучих грузов (в 2012 году составили 16284.2 тыс. т, что на 16,2% меньше чем в 2011 году). Потери

грузооборота в морских государственных портах Украины восполнились за счет экспорта, в основном за счет сыпучих грузов (в 2012 году составили 40878,1 тыс.т., что на 14% больше чем в 2011 году), а

так же наливных (в 2012 году составили 4264 тыс.т., что на 6.8 % больше чем в 2011 году).

Выводы. Транзитные грузопотоки и их обслуживание относятся к особому виду международного бизнеса. В этой системе сложились специальные международные стандарты и требования, соблюдение которых формирует сбалансированность участия национальных транспортных систем. Если последние не отвечает общим требованиям или обуславливает появление технических или коммерческих ограничений, транзитные грузопотоки уходят на альтернативные направления. Поэтому в качестве критерия эффективности обслуживания транзитных грузопотоков необходимо рассматривать не максимум тарифов и сборов, а адекватность транспортной системы и экономичность ее функционирования относительно равновесных тарифов.

Планирование себестоимости грузопереработки по отдельным подразделениям порта должно основываться на системе нормативов, предопределяющих адекватность средних затрат уровню равновесного тарифа на рынке стивидорных услуг.

Оптимизация транзитных грузопотоков, обслуживаемых национальной транспортной системой, зависит от трех основных групп факторов: естественной привлекательности портов и наземных путей в соответствии с принципами формирования региона транспортного обслуживания;

экономической выгоды с позиции грузовладельцев и транспортных предприятий; четкости правовых положений и организации обслуживания. С учетом этих факторов должна строиться экономико-правовая система, принципы налогообложения и формироваться технико-экономический уровень предприятий морского транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Примачов М.Т. Підприємництво в торговельному судноплавстві: підручник для курсантів морських вузів / М.Т. Примачов, Н.М. Примачова, О.Ю. Вовк– Одеса: ОНМА, 2012. – 299 с.
2. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О.М. Котлубай– Одеса: ІПРЕД НАН України, 2012. – 200 с.
3. Миусов М. В. Стратегія позиціонування національного морського транспорту в глобальному ринку морської торгівлі / М. В. Миусов, Н. Т.Примачев, В. В.Винников, С. В. Винников, Н. Н. Примачев– Одеса: Автограф, 2006. – 234 с.
4. Статистика України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
5. Викингу 10 лет: [журнал порты Украины / гл. редактор К. Ильницкий]. – 2013. - № 1. С. 7
6. Статистика: [журнал порты Украины / гл. редактор К. Ильницкий]. – 2013. - № 1. С. 67 - 70

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Зубенко В.А.*

УДК 38.124

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ІНФРАСТРУКТУРИ

Мищенко С.П., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

Визначено напрями розвитку інфраструктури, охарактеризовано фінансово-економічну безпеку інфраструктури, визначено напрями забезпечення фінансово-економічної безпеки залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, інфраструктура, фінансово-економічна безпека.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мищенко С.П., к.э.н., доцент (ХНАДУ)

Определены направления развития инфраструктуры, охарактеризовано финансово-экономическую безопасность инфраструктуры, определены направления обеспечения финансово-экономической безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инфраструктура, финансово-экономическая безопасность.