

року: Стат. бюл. – К.: Держкомстат України, 2005. – 147 с.

7. Продовження навчання та здобуття професії: Стат. бюл. – К.: Держкомстат України, 2005. – 18 с.

8. Реалізація платних послуг населенню на внутрішньому ринку України. – К.: Держкомстат України, 2000. – 111 с.

Гармаш Н.А.

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Введение

В мировом глобальном морском рынке транспортных услуг в процессе интеграции существенно повышается роль локальных транспортных комплексов. Однако этот процесс изучен недостаточно и не получил необходимого развития, что и обуславливает ряд экономических проблем.

Региональная аллокация транспортного потенциала предполагает наличие методического обеспечения принятия решений и оценки фактической эффективности использования ресурсов. Механизм управления эффективностью взаимодействия региональных транспортных подсистем в совокупности интеграционных подходов не отлажен. Проблемы развития транспорта и функционирования морских предприятий в своих научных работах исследовали такие ученые как В.А. Иванов, Н.Т. Примачев, В.В. Винников, Б.В. Буркинский и другие. В своих работах ученые рассматривали и изучали условия деятельности морской отрасли и вопросы развития морехозяйственного комплекса страны в системе интермодальных сообщений и международных транспортных коридоров (МТК). Также имеются общие экономические решения, методики размещения производительных сил [2, 4] и стандартная совокупность показателей [3]. Тенденция к повышению интенсивности обработки грузовых и транспортных потоков с учётом региональных особенностей функционирования морского транспорта определяет актуальность разработки методов принятия рациональных инвестиционных и хозяйственных решений в системе МТК.

Постановка проблемы

Международная экономическая интеграция Украины происходит путём расширения участия национальной экономики в мировых хозяйственных связях. Только конкурентоспособные на внешнем и внутреннем рынках товары и услуги по критериям качества и цены способны придать расширяющийся характер нашего участия в мировых хозяйственных связях, а так же в международном разделении труда и как следствие осуществить интеграцию экономики Украины в мировую. При этом наиболее успешно интеграция будет происходить в тех областях, где это экономически выгодно стране и её коммерческим структурам.

Однако, для интеграции необходимо не только производить конкурентоспособные товары, но и обеспечить их доставку на рынки сбыта и в места потребления. Именно эту функцию выполняет транспорт. Кроме того, сам транспорт как элемент экономической системы страны, выполняя внешнеторговые перевозки и перевозки иностранных грузовладельцев, интегрирует в мировую транспортную систему в сфере экспортного предоставления транспортных услуг. Выгодность экспорта транспортной продукции заключается в его характерной особенности – он не уменьшает материальный потенциал страны, по сравнению с экспортом сырья и готовой продукции и при этом транспорт эксплуатируя свои производственные мощности, обеспечивает поступление валюты. Отсюда вытекают две основные задачи транспорта в процессе международной экономической интеграции Украины:

- обеспечение продвижения конкурентоспособных товаров страны на рынки сбыта и в места потребления;
- увеличение экспорта транспортных услуг, как источника поступления валюты, путём более полного вхождения в мировую транспортную систему.

Когда отсутствует фактор развитого транспорта, интеграция страны зависит от стран, имеющих развитую транспортную инфраструктуру, которые могут сдерживать интеграцию путём проведения соответствующей транспортной политики в целях придания конкурентоспособности своим производителям. Поэтому, при формировании стратегии международной интеграции Украины, для обеспечения транспортной независимости своих производителей и выхода на рынки транспортных услуг, необходимо учитывать фактор наличия развитого транспорта. При выборе стратегии развития региональных морских транспортных сообщений следует иметь в виду, что судоходные компании и торговые порты основывают свою работу на реальных товарно-денежных отношениях, отражающих системную сбалансированность спроса и предложения на товарных рынках [3, 4].

В то же время судовладельцы и руководители портов не могут интенсивно формировать рынок транспортных услуг. Для предприятий морского транспорта, характерна жёсткая зависимость от внешних условий [2].

Результаты

Концентрация промышленного потенциала, природных ресурсов государств, расположенных непосредственно у Чёрного моря, в бассейне Дуная или в непосредственной близости от них, предопределяет особое значение морского и речного бассейнов в формировании систем интермодальных транспортных сообщений. Специфическое значение Чёрного моря и Придунавья в транспортной системе региона и мира обуславливается двумя основными факторами:

- наращиванием потенциала экономического сотрудничества между государствами причерноморского и

- придунайского регионов;
- возможностью ускорения доставки товаров между европейской производственно-рыночной системой и аналогичным азиатским конгломератом.

Поэтому в черноморском бассейне развиваются три транспортных комплекса. Один имеет традиционные морские сообщения прилегающих стран и стран, формирующих транзитные грузопотоки, которые обслуживаются различными типами судов мирового торгового флота. Два других транспортных комплекса зародились и развиваются на новых факторах транспортного обслуживания региональных и мировых хозяйственных связей. Организация Черноморского Экономического сотрудничества, объединяющая одиннадцать государств, работает над созданием проектов кольцевых наземных (автомобильных и железнодорожных) и морских составляющих транспортного коридора вдоль берегов Чёрного моря.

Особое место занимает проблема транспортного обслуживания хозяйственных связей Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона на базе мультимодальной системы «TRACECA». Рассматриваются несколько вариантов обеспечения логистической непрерывности грузопотоков в связи со значительными объёмами перевозки товаров в перспективе.

Тариф в таких условиях должен отражать не только затраты, но прежде всего качественные параметры работ и услуг и внесистемный эффект развития мультимодальных технологий и снижение ресурсоёмкости перевозочного процесса. На этой основе должен формироваться рост совокупной производительности труда участников логистической системы.

В этом отношении затраты транспорта предопределяются не только потенциальными грузопотоками, но и их равномерностью. Следовательно, часть затрат морских судоходных компаний не может быть минимизирована по предпринимательским факторам. Частично этим можно объяснить выбор критерия развития и функционирования морских транспортных предприятий на основе интенсивных инвестиций. Издержки, как и тарифные ставки, в значительной степени обусловлены состоянием отдельных секторов фрахтового рынка. Поэтому усиливается значение технико-экономического уровня паромного флота и специализированных терминалов [3] при вхождении в систему МТК.

По природным географическим условиям Украина – морская держава, в связи с чем значительная часть её внешнеторговых перевозок осуществляется морем. Кроме того, через порты Украины проходит большой объём транзитных грузов, что улучшает возможности по предоставлению транспортных услуг иностранным грузовладельцам. Украина располагает мощным портовым потенциалом на побережье Чёрного и Азовского морей.

Согласно статистики за период с 1996 по 2006 гг. в украинских портах происходит постоянное увеличение объёмов перевозок грузов. Это свидетельствует о расширении внешнеторговых связей Украины, а следовательно и об усилении интеграции её экономики в европейскую и мировую.

Главным системообразующим компонентом международных коридоров, что обуславливают уровень технического развития, выбор технологии перевозок, тип подвижного состава, организацию работы переходных пограничных пунктов, уровень затрат, а также в целом эффективность создания МТК, является груз. Поэтому прогноз на международные и транзитные перевозки определяет эффективность и перспективы создания транспортных коридоров. Следует обратить внимание и на то, что в европейских государствах наблюдается повышенный интерес к внутреннему водному транспорту, рассматриваются проекты перераспределения грузопотоков на этот вид транспорта. В таких условиях повышается значение МТК №7 (Дунайского), который проходит по территории Украины, а также других коридоров при участии водного транспорта, которые могут быть созданы при участии Украины.

Таблица 1. Общий грузооборот портов и перегрузочных комплексов Украины за 2006 год, тыс. т

	Государственные МТП		Речные порты		Морские рыбные порты		Другие предприятия		Всего	
	2006	% к 2005	2006	% к 2005	2006	% к 2005	2006	% к 2005	2006	% к 2005
Переработано грузов, включая перевалку	112565,3	103,2	16889,6	128,4	35000,0	83,5	25000,7	93,7	157955,6	103,9
В том числе:										
Экспорт	55863,7	96,5	2373,6	114,4	1622,1	82,3	10845,3	99,9	70704,7	97,1
Импорт	9537,0	115,4	875,4	123,6	446,7	130,0	5215,7	114,4	16078,8	115,9
Транзит	43469,3	111,4	88,8	156,6	1262,1	75,1	8433,5	86,0	53253,7	105,3
Каботаж	3259,9	87,1	13538,9	131,6	153,1	79,0	506,4	110,0	17458,3	118,9
Грузы не связанные с морским и речным грузооборотом	435,4	356,0	12,9	41,2	16,0	262,3	-	-	464,3	270,6
Обработано судов, ед	22157	123,4	13614	131,4	1368	86,9	2470	40,7	39609	110,1
В том числе под иностранным флагом и зарубежных фрахтователей	14081	118,4	315	182,1	675	100,1	2837	76,1	17908	108,7

Украинские перевозчики играют важную роль в перевозках грузов по Дунаю. Они освоили и удерживают на сегодняшний день значительную часть дунайского рынка. Вместе с тем занятая позиция может уменьшиться из-за того, что меняется существующая международная правовая база регулирования перевозочного процесса и обеспечения навигационных условий судоходства на Дунае с позиции на интеграционные процессы, которые происходят в Европе. Кроме того, конкурентные позиции украинского водного транспорта в МТК №7, очевидно, ухудшаются вследствие неудовлетворительной структуры флота, его несоответствия структуре грузопотоков, сокращения провозной способности, диспропорций в развитии составляющих частей наземной инфраструктуры, особенно производственного потенциала прилегающего к МТК №7 региона Украины.

Выявленные тенденции свидетельствуют о том, что украинским транспортным предприятиям предстоит работа на открытом фрахтовом рынке с высоким уровнем конкуренции. Некоторое регулирующее влияние на этот рынок возможно лишь при постоянном организационном упорядочивании при вхождении в систему международных транспортных коридоров.

Украинский морской флот, в отличие от морских торговых портов, постоянно снижает объёмы перевозок. Его доля в обеспечении транспортировки украинских грузов снизилась до 7-10%. Таким образом, в процессе международной экономической интеграции Украины, собственный морской транспортный флот не обеспечивает продвижение её товаров на рынки сбыта и в места потребления. Эту функцию выполняют иностранные судоходные компании. Кроме того, в связи с возрастающим объёмом транзитных грузов, проходящих через порты Украины, имеются благоприятные условия для развития экспорта транспортных услуг с целью увеличения валютных поступлений, но морской флот не осуществляет его. Всё это говорит о состоянии морского транспортного флота, которое неадекватно потребностям Украины в процессе её международной экономической интеграции и не позволяет самому флоту более полно интегрироваться в мировую транспортную систему. В этой ситуации Украина несёт потери, связанные с недостаточным развитием её морского транспортного флота, когда основная часть экспортно-импортных грузопотоков осваивается иностранными судовладельцами.

Оценка этих потерь проведена в институте проблем рынка и экономико-экологических исследований НАНУ. При этом в основу положено распределение объёмов перевозок между странами экспортёрами и импортёрами по принципу равной выгоды, т.е. 50:50 или 40:40:20 когда 20% грузов предоставляется для перевозки третьим странам. Этот принцип действует во многих странах как основа защиты и развития своего морского транспортного флота. На основе анализа структуры грузопотока были определены минимальный и средний уровни фрахтовых ставок, а также необходимая чистая грузоподъёмность судна.

В таблице 2. представлены потери, которые несла Украина в связи с несоответствием развития морского транспортного флота её потребностям за 1996-2001 годы. Как видно, за этот период недополучено доходов от 1,19 млн. долл. до 1,78 млн. долл., в том числе амортизационных отчислений от 211,6 млн. долл. и прибыли после уплаты налога от 297,5 млн. долл. до 530,4 млн. долл. в зависимости от ценовой ситуации складывающейся на фрахтовом рынке. В свою очередь прибыль и амортизация как источники финансирования развития флота позволили бы построить от 58 до 90 новых судов строительной стоимостью 8,8 млн. долл., а это дало бы возможность стабилизировать положение на судостроительных заводах путём увеличения среднегодовых заказов на 90% от имевшихся в период 1992-2000гг. [1, с.177-178].

Таблица 2. Потери Украины из-за несоответствия развития морского флота её потребностям.

Фрахтовая ставка долл./т	15,56		17,5	
	40%	50%	40%	50%
<i>Доля украинских перевозчиков</i>				
1. Доход.	118997752	1586634528	1338342250	1784454000
1.1. Амортизация.	11211639000	281307000	211639000	281307000
1.2. Прибыль после уплаты налога.	297541673	398952406	401397031	530426037
2. Всего налогов и платежей, не поступивших в бюджеты разных уровней и фонды.	223984482	298704209	268494055	355050050
2.1. Налог с прибыли.	127517859	170979604	172027432	227325445
2.2. Платежи от фонда заработной платы:	63479164	83879136	63479164	83879136
2.2.1. Соцстрах.	4531900	5528398	4531900	5528398
2.2.2. Фонд безработицы.	3011904	4003322	3011904	4003322
2.2.3. Страхование от несчастных случаев.	10039680	13344408	10039680	13344408
2.2.4. Пенсионный фонд.	45895680	61003008	45895680	61003008
2.3. Налоги и платежи с заработной платы:	32987459	43845469	32987459	43845469
2.3.1. Подоходный налог.	28684782	38126480	28684782	38126480
2.3.2. Соцстрах.	717113	953164	717113	953164
2.3.3. Фонд безработицы.	717113	953164	717113	953164
2.3.4. Пенсионный фонд.	2868451	3812661	2868451	3812661

Бюджет Украины из-за неадекватности состояния транспортно-дорожного комплекса теряет около 3 млрд. гривен. Сохраняется несбалансированность национальных подразделений транспорта и граничных подсистем.

С учётом этого обстоятельства, программой развития торговых портов предусматривалось к 2005 году

вести в эксплуатацию перегрузочные комплексы для сухих грузов с перспективной переработкой 65 млн. тонн грузов и наливных в пределах 33 млн. тонн. Программой комплексного развития Украинского Придунавья на 2004 – 2010 годы непосредственно при поддержке ОАО «Украинское Дунайское пароходство» предусмотрено несколько программных пунктов, связанных со строительством нового флота на отечественных судостроительных заводах: «создание новых судоходных линий, в т.ч. переправ»; «обеспечение безопасности судоходства на реке Дунай».

С развитием грузопотока экспортно-импортных и транзитных грузов через глубоководный судоходный канал (ГСХ) «Дунай – Чёрное море» интенсивность работы флота пароходства на регулярных линиях будет увеличиваться из года в год, таким образом, действия пароходства относительно поддержки основных принципов организации МТК № 7 (Дунайского) отвечают совместной идеологии его организации и дальнейшего развития.

Выводы

В процессе экономической интеграции выгоду должны получать все участники. Украина же в этом процессе несёт существенные потери в морском транспортном секторе экономики, отдавая для перевозки иностранным судоходным компаниям наши грузы. Тем самым мы поддерживаем и развиваем не свой флот, а иностранный. Наличие таких больших потерь, с другой стороны, характеризует выгодность и необходимость развития собственного флота и развития береговой инфраструктуры. Отсюда, при международной экономической интеграции и с целью получения наибольшей выгоды от этого при вхождении в систему МТК, одной из стратегических задач является создание условий для развития флота и разработка механизма адаптации морских предприятий к условиям функционирования международных транспортных коридоров.

В Украине развитие системы МТК является одним из условий интеграции в Европейский союз, границы которого приближаются к нашему государству. Участие в строительстве Европейско-Азиатских МТК способствует так же развитию интеграционных процессов со странами СНГ и азиатскими странами.

Программа создания и функционирования национальной системы МТК в Украине позволит увеличить рост доходов от транзитных перевозок на железнодорожном транспорте на 23-25%, морских портов на 51%.

Оценку создания системы МТК можно осуществлять по критериям отраслевой и общественной бюджетной эффективности.

Отраслевая эффективность развития системы МТК заключается в увеличении объёмов перевозок и соответственно – доходов транспорта.

Общественная эффективность создания системы МТК определяется целым рядом факторов, к основным следует отнести:

1. Получение Украиной транзитных потоков на всю территорию – это элемент геополитического позиционирования, залог включения в международное разделение труда и усиление её роли в региональном измерении.
2. Система МТК является фундаментом для создания региональных экономических союзов, фактором обеспечения стабильности в регионе.
3. Создание Европейско-Азиатского нефтетранспортного коридора, что будет способствовать обеспечению энергетической безопасности Украины.
4. Строительство новых дорог и реконструкция существующей транспортной сети, как элемент повышения оборонной готовности страны.
5. Развитие МТК должно стать импульсом экономического роста Украины по всем направлениям.
6. Развитие МТК является элементом качественного обеспечения внешнеэкономической торговли страны и развития внешнеэкономических связей.
7. Европейско-Азиатские транспортные коридоры втрое сократят пути и время доставки грузов, обеспечат уменьшение необходимости в оборотных средствах предприятий, и как результат – уменьшение транспортной составляющей в цене товара.
8. Важным является фактор бюджетной эффективности проектов – увеличение дохода транспорта и налогов в бюджет всех уровней.

Перечисленные выше некоторые факторы должны создать мультипликативный эффект от развития МТК – способствовать развитию смежных отраслей дорожного строительства и машиностроения, образования, сферы услуг, что позволит создать тысячи новых рабочих мест, обеспечить пополнение бюджета и, в результате, будет способствовать повышению жизненного уровня народа.

Источники и литература

1. Иванов В.А. Развитие морского транспорта как фактор международной экономической интеграции Украины. – Одесса: ИПР и ЭЭИ, экономические инновации. Вып. 14, 2003. – С. 175-181.
2. Макконелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика. Пер. с англ. – 11-го изд. – Киев: Хагар-Демос, 1993. – 785 с.
3. Примачёв Н.Т., Примачёва С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2001. – 214 с.
4. Пугель Т.А. Линдерт П.Х. Международная экономика. – М.: Дело и Сервис, 2000. – 800 с.
5. 2006-й год: спад преодолен // Порты Украины. – 2007. – № 1. – С. 59–66.