

УДК 327+338

**ОСНОВНІ НАПРЯМКИ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ
РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ
(ОЦІНКА В КОНТЕКСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ)**

Степанова К.В.

Стаття присвячена розгляданню морської транспортної політики Російської Федерації (РФ) в Чорноморському регіоні, для якого характерно зростання ролі в глобальній енерготранспортній мережі та підвищення рівню суперечностей між чорноморськими державами в транспортній сфері. Розглянуто місце транспортного комплексу в економіці Росії та значення Чорноморського регіону в розвитку транспортних послуг РФ. Розкриті основні напрямки транспортної політики відповідно до Морської доктрини РФ. Проаналізовано динаміку переробки вантажів в російських портах Чорноморського регіону за останні роки.

Морська транспортна діяльність має надзвичайно важливе значення для економічного розвитку країн та є найважливішим фактором сучасної геополітики. На тлі зростання світової морської торгівлі (за останні 20 років морська торгівля зросла більш, ніж в 2 рази, з 4 млрд. т в 1990 р. до 8,4 млрд. т в 2010 р. [9]) підвищується значення регіональних транспортних комплексів, одним з яких є Чорноморський регіон.

При особливому геополітичному значенні він, проте, характеризується багатьма конфліктами та загрозами, серед яких треба підкреслити наявність територіальних спорів, неделімітованих морських зон, нелегальної міграції, контрабанди, екологічних загроз. Серед причорноморських країн посилюється конкуренція на ринку транспортних послуг.

Питання розвитку транспорту та управління портовою діяльністю розглядалися в роботах Бакаєва В.Г., Бурмистрова М.М., Воевудського С.М., Вильського Г.Б., Вінікова В.В., Гребенника П. Г., Жихаревої В.В., Котлубая О.М., Котлубая М. І., Лапкиної І.О., Опищенко С.П., Примачева М.Т., Примачева А.М., Чекаловця В.І., в тому числі як частини теорії і практики управління море господарською діяльністю в роботах Буркинського Б.В., Дергачева В.А., Степанова В.М., Харичкова С.К.

Доцільним вважаємо розглянути транспортну політику РФ як одного з головних гравців в Чорноморському регіоні, для якого характерно зростання значення в глобальній енерготранспортній мережі та рівню суперечностей між чорноморськими державами в транспортній сфері, в тому числі з приводу транспортування енергоносіїв.

Метою даної етапі є розглянути значення Чорноморського регіону в розвитку транспортних послуг РФ, розглянути основні документи та програми, що визначають розвиток морського транспорту в Росії,

проаналізувати місце російських чорноморсько-азовських портів в перевалці вантажів регіону та надати рекомендації для підвищення конкурентоздатності українських портів в умовах жорсткої конкуренції в регіоні.

Транспортний комплекс займає особливе місце в економіці Росії. Валова додана вартість, створена в транспортному комплексі, збільшилася за останні 10 років більш, ніж в 2 рази, і складає 7 % ВВП. Сучасний транспортний комплекс нараховує 600 тис. організацій, близькою млн. одиниць комерційних транспортних засобів. Середньорічна чисельність зайнятих в транспортному комплексі перевищила 4 млн. осіб. Обсяг інвестицій у транспортний комплекс з 2000 р. зріс майже в 2 рази і склав у 2011 р. 1,2 трлн. руб. За останні 10 років вантажообіг зріс на 25% [2, стор. 64].

Стосовно розвитку морського транспорту РФ, основними документами що визначають напрямки його розвитку є наступні [3,4,7]:

- Морська доктрина Російської Федерації на період до 2020 року;
- Транспортна стратегія Російської Федерації на період до 2030 року;
- Стратегія розвитку морської портової інфраструктури Росії до 2030 року;
- Федеральні цільові програми:
 - «Відродження торговельного флоту Росії на 1993-2000 рр.»;
 - «Модернізація транспортної системи Росії (2002-2010 рр.)»;
 - «Розвиток транспортної системи Росії (2010-2015 рр.)» (підпрограми «Морський транспорт» та «Розвиток експорту транспортних послуг»);
 - «Світовий океан»;
 - «Розвиток цивільної морської техніки на 2009-2016 роки»;
 - «Підвищення ефективності використання та розвиток ресурсного потенціалу рибогосподарського комплексу в 2009-2014 роках»;
 - «Створення системи базування Чорноморського флоту на території Російської Федерації в 2005-2020 роках»;
 - «Державний кордон Російської Федерації (2003-2011 роки)» та інші.

До кінця 90-х років ХХ сторіччя морські порти Росії мали пропускну здатність 360 млн. т вантажів на рік і повністю задовольняли потреби країни в перевантаженій зовнішньо торговельних та внутрішніх вантажів) [7]. Розпад СРСР призвів до різкого спаду обсягу виробництва, розладу сформованих економічних зв'язків і вантажопотоків, значного погіршення забезпечення транспортними послугами внутрішніх потреб і зовнішньої торгівлі Росії, скорочення іноземних інвестицій.

Але за вже за десять останніх років обсяг переробки вантажів у російських портах зріс більш, ніж у 2 рази. Тільки за останні 3 роки в сфері морського транспорту були введені потужності обсягом 30 млн. т. Сьогодні морське портове господарство Росії включає 882 портових комплексів потужністю 790 млн. т довжиною причального фронту

близько 140 тисяч погонних метрів, розташованих в 63 морських портах [2, стор. 64; 7].

Ці показники стали результатом залучення до реалізації державної транспортної політики усіх гілок влади, представників бізнес-спільноти та громадських організацій.

Чорноморський регіон має особливе геополітичне та гео економічне значення для РФ. Росія зацікавлена, перш за все, в ефективному використанні ресурсів Чорного та Азовського морів для реалізації своїх національних інтересів, блокуванні збільшення західного впливу на регіон, забезпечення монополії на поставки енергоресурсів на європейські ринки і використання її в якості інструменту реалізації зовнішньої політики. Чорноморський регіон є також своєрідною буферною зоною безпеки вздовж південних кордонів РФ. Для Росії за сумарним вантажооборотом морських портів Чорноморсько-Азовській басейн займає друге місце після Балтійського басейну (32 % і 35 % загального об'єму перевалки вантажів в 2011 р. відповідно) [7].

В басейні розташовані дванадцять російських морських портів, які перевалюють вантажі всієї номенклатури (наливні, навалочні, генеральні). Чорноморські порти зайняті в основному перевалкою зовнішньоторговельних і транзитних вантажів. Каботажні вантажі становлять близько 1,0 %. Порти Чорноморсько-Азовського басейну є кінцевими пунктами російської ділянки міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь».

Порти басейну поділяються на три групи: незамерзаючі на чорноморському узбережжі, які здатні приймати великотоннажні морські судна; замерзаючі мілководні (порти Азовського моря), які не мають перспектив розвитку, пов'язаного зі збільшенням вантажообігу; порти в чорноморських містах-курортах.

У 2011 році портами басейну було перероблено 172,8 млн. т вантажів (32,3% від загального вантажообігу російських портів). Основна маса вантажів басейну переробляється в портах Новоросійськ (67 %), Туапсе (11 %) і Кавказ (5 %). Решта 9 портів басейну переробляють лише 17 % вантажів. Після введення в дію потужностей нового чорноморського порту Тамань частка азовських портів у вантажообігу басейну буде далі знижуватися [7].

Відповідно до Морської доктрини Росії, транспортна політика в Чорноморсько-Азовському регіоні направлена на:

- забезпечення суверенітету та суверенних прав РФ;
- створення умов для реалізації потенціалу морегосподарського комплексу Росії, розвиток конкурентного ринку транспортних послуг;
- переорієнтування вантажів південного напрямку на порти Росії; модернізацію та розвиток прибережно-портової інфраструктури; оновлення торгових морських і змішаного (ріка-море) плавання суден;
- розширення номенклатури та підвищення якості послуг морського транспорту на основі застосування сучасних транспортних, логістичних та

інфокомунікаційних технологій; впровадження інтелектуальних транспортних систем;

- розвиток нових форм організації транспортного процесу, розвиток взаємодії між видами транспорту;

- розвиток пасажирських перевезень з портів Краснодарського краю в країні Середземного моря, а також внутрішніх паромних перевезень; забезпечення надійності та безпеки функціонування транспортної системи, в тому числі в сфері екології, зниження кількості аварій і катастроф.

В рамках формування системи міжнародного співробітництва РФ підписала Меморандум про взаєморозуміння по скоординованому розвитку швидкісної автомагістралі навколо Чорного моря, Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку морських магістралей в регіоні Чорноморського економічного співробітництва та Меморандум про взаєморозуміння з питань полегшення перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Наступного часу з 445,8 млн. т обсягу вантажів, що перевалюється 96 терміналами в Чорноморсько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає, на російські та українські комплекси [5] (рис. 1).

Перевалка вантажів через порти Чорноморсько-Азовського басейну; 2011р.

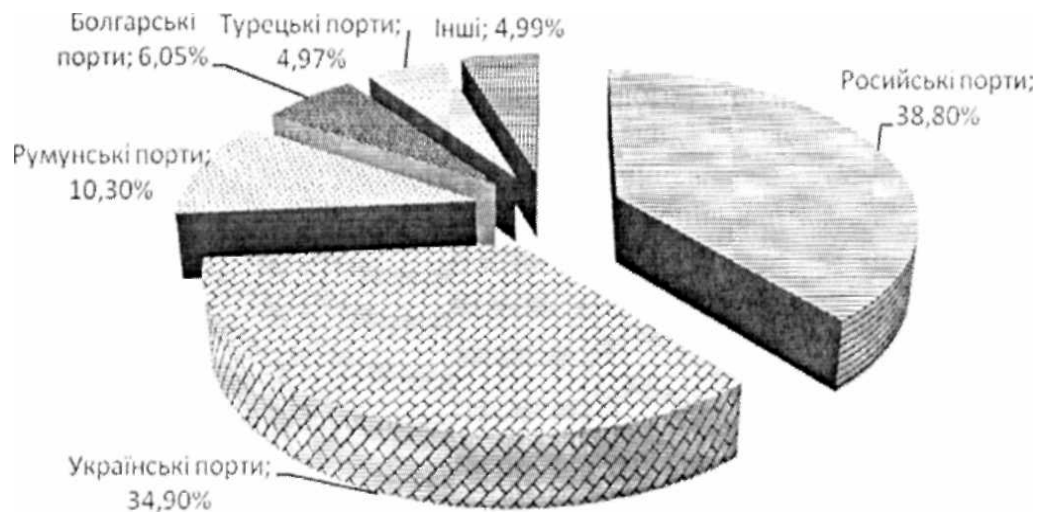


Рис. 1. Обсяг вантажів, що перевалюється 96 терміналами в Чорноморсько-Азовському басейні

Використання перевантажувальних комплексів в морських портах Росії на Чорному та Азовському морях в 2012 р. представлено в таблиці 1.

В 2012 році вантажообіг російських портів в Чорноморо-Азовському басейні збільшився на 4%, об'єм перевалки вантажів склав близько 180 млн. т. [1, стор. 24].

Таблиця 1.

Використаний перевантажувальних комплексів в морських портах Росії на Чорному та Азовському морях станом на 1 січня 2012 р. [7]

Всього перевантажувальних комплексів				В тому числі спеціалізованих			
Кількість, одиниць	Потужність номінальна, млн. т	Фактично задіяна потужність в звітному році, млн. т	% незадіяних потужностей	Кількість одиниць	Потужність номінальна, млн. т	Фактично задіяна потужність в звітному році, млн. т	% незадіяних потужностей
208	231,0	172,9	25,2	31	171,7	128,3	25,3

Сьогодні порти РФ Чорноморсько-Азовського басейну задіяні на 74,8%. Тим не менш за підсумками 2011 року частка перевалки російських вантажів країнами Балтії та України склала 17,1 % [7]. Це невелика частка, але по окремим вантажам вона висока. Так, у 2011 р. в портах країн Балтії було перевантажено близько 56 % вугілля і 54 % мінеральних добрив, що тяжіють до портів Балтійського басейну, а в портах України - понад 48 % вугілля і 51 % мінеральних добрив, що тяжіють до портів Чорноморського басейну. У портах суміжних країн перевалюються також значні обсяги російських нафтопродуктів і тарно-штучних вантажів.

Наступного часу порти України більш не розглядаються Росією як загроза транспортної незалежності, але як порти-конкуренти на ринку транспортних послуг. 10 років тому в іноземних портах перероблялось більше 50 %) всіх російських вантажів, зараз РФ планує планомірне збільшення частки вантажів російських портів у зовнішній торгівлі до 85 %, а в більш далекої перспективі до 95 %.

З урахуванням аналізу сформованих і перспективних вантажопотоків потужності портів Чорноморсько-Азовського басейну збільшаться з діючих 231,0 млн. т до 383,0 млн. т (базовий сценарій) - 503,4 млн. т (експертний сценарій), або на 66 -118% відповідно.

Основне збільшення відбудеться за рахунок будівництва нового морського порту Тамань. Активне будівництво почнеться в 2013 р. по завершенні всіх проектних робіт. Паралельно з будівництвом самого порту ведуться роботи з розвитку залізничних, автомобільних підходів, припортової інфраструктури та логістичних центрів. Прогнози перевалки вантажів складають: до 2015 р. - 4,1 млн. т в рік; до 2020 р. - 27,1 млн. т в рік; до 2030 р. - 50,1 млн. т. В перспективі потужність може бути доведена до 100 млн. т в рік. Згідно з федеральною цільовою програмою та

збільшення потужностей порту Тамань заплановано виділення близько 1,25 млрд. євро [7].

В стратегії розвитку порту Новоросійськ до 2020 року заплановано різке збільшення інвестицій в контейнерні перевезення, що повинно наростити їх обсяг з 170 тисяч до 1,2 млн. TEU на рік [6].

Особливе значення РФ також приділяє розвитку круїзного туризму. У період Олімпійських ігор 2014 р. особливе навантаження ляже на порт Сочі. Передбачається активний розвиток зони туристських об'єктів та туристичної інфраструктури. Планується відродити круїзні лінії, створити паромні та катамаранні лінії Сочі-Ялта, Сочі-Севастополь. В рамках розвитку яхтінгу на XI Міжнародному інвестиційному форумі "Сочі-2012" адміністрація Краснодарського краю запропонувала побудувати на узбережжі Чорного моря 12 марин для 3550 приватних яхт.

Крім того Чорноморський регіон є також регіоном суперництва магістральних потоків. Практично паралельно розвиваються два ключових проекти - «Південний потік» і Nabucco. Росія послідовно досягає угоди з країнами, територією яких повинен пройти трубопровід «Південний потік». У разі реалізації Південного потоку на повну потужність транзит через українську територію скоротиться, відповідно скоротяться і платежі українській стороні з 3-3,5 млрд. \$ до 1-2 млрд. \$ на рік.

Таким чином, можна зробити наступні висновки. Чорноморський регіон є регіоном конкуренції країн за використання морських природних ресурсів та можливостей реалізації морегосподарського потенціалу. Росія реалізує політику розвитку власних портів, покращення якості транспортних послуг та скорочення частки обробки вантажів в портах України.

Могутня у минулому система українських морських портів перетерплює значні зміни, які викликані процесами, що відбуваються в економіці країни та системі міжнародних економічних відносин. Сьогодні більшість українського експорту - це вантажі Митного Союзу 97,7 % [8]. транспортну політику якого здебільше визначає РФ. Українські порти часто є неконкурентоздатними на сучасному ринку транспортних послуг. В умовах жорсткої конкуренції вітчизняні перевізники витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг, що створює реальну загрозу національній безпеці та інтересам держави.

Для портів України треба вирішити проблему удосконалення тарифної політики, поліпшити систему митного контролю, ліквідувати довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі, технічно оновити елементи портової інфраструктури, виключити забюрократизованість роботи з інвесторами, ліквідувати системні недоліки управління галуззю.

Література:

1. Сігниченко В., Стоякин Е. Стандарты менеджмента безопасности цепи поставок // Порты Украины. - 2012. - № 8 (120). - С. 22-24

2. Соколов М. Транспортний комплекс Росії: основні напрямки розвитку // Порти України. - 2012. - № 8 (120). - С. 64-67
3. Министерство транспорта Российской Федерации. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?E1JJMENTJD=13008> (дата звернення 12.04.13)
4. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (дата звернення 16.04.13)
5. Нікулін С. Порти України до і після реформи портового господарства // Порти України. - 2012. - № 03 (115) [Электронный ресурс]. URL: <http://portsuki-aine.com/nodc/2567> (дата звернення 17.04.13)
6. Порт Новороссийск - оборот и перспективы развития. [Электронный ресурс]. URL: <http://cargo.ru/analytics/82> (дата звернення 17.04.13)
7. Росморпорт. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rosmorport.ru/mcdia/File/Statc-Private_Partnership/strategy_2030 (дата звернення 20.04.13)
8. Филипенко А. Битва за Черное море. [Электронный ресурс]. URL: <http://tiras.ru/cvraziia/34875-bitva-za-chemoe-more.html> (дата звернення 17.04.13)
9. United National Conference on Trade and Development. Review on Maritime Transport 2011. Report by the UNCTAD secretariat. [Электронный ресурс]. URL: http://unctad.org/cn/docs/rmt201_chl_en.pdf (дата звернення 17.04.13)

Abstract

Stepanova K.

Maritime transport policy of Russia Federation in the Black Sea region (assessment within the context of the national interests of Ukraine)

The article addresses the issues of maritime transport policy of Russia Federation in the Black Sea Region, which is characterized by growing role in the global energy transportation networks and increasing competition of the Black Sea countries in the transport sector. We discussed the role of transport sector in economy of Russia and importance of the Black Sea region for the transport services development. The basic directions of transport policy in accordance with the Maritime Doctrine of the Russian Federation are considered. Cargo dynamics in the Russian ports of the Black Sea region in recent years is analyzed.