

СУДНОПЛАВСТВО ТА ЙОГО РОЗВИТОК

УДК 656.078+339.165

ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ КРАЇНИ ЄС

Котлубай О.М.

У статті наведені основні проблеми, шляхи та етапи виходу транспортного комплексу України на Світові ринки транспортних послуг.

Вигідне геополітичне положення України зазвичай розглядається як один з основних чинників ефективного економічного розвитку української держави [1]. Реалізація транзитного потенціалу та експорту транспортних послуг національних перевізників може стати основою економічного зростання всіх галузей господарювання України. Разом з тим, вигідне геополітичне положення може стати і однією з основних загроз втрати українською державою економічної незалежності в транспортній сфері, маючи на увазі, що витягти з нього вигоду в умовах участі України в угоді про зону вільної торгівлі з ЄС постараться і інші, найбільш розвинені учасники цієї організації. Митні та законодавчі перешкоди цьому, виходячи з діючих в Угоді про зону вільної торгівлі з ЄС принципів, норм і правил реалізувати вже неможливо. Виходячи з цього, метою даної статті є, обґрунтування принципів, найбільш важливих умов і першочергових завдань, що забезпечують можливість ефективного виходу підприємств водного транспорту України на європейський ринок транспортних послуг в найближче п'ятиріччя.

На сьогоднішній день одним з основних переваг, які отримує транспортний комплекс України від вступу в силу Угоди про Зону вільної торгівлі з ЄС, є можливість виходу на відповідні транспортні ринки країн-учасниць.

Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС відкриває для підприємств водного транспорту України широкі перспективи участі в морських перевезеннях європейських країн, включаючи і внутрішні водні шляхи Європи. В даний час Україна є єдиною з країн СНД, якій надано право плавання її торгового флоту внутрішніми водними шляхами Європейського союзу на двосторонній основі. Тепер же вона отримує доступ і до каботажних перевезень між країнами Європейського Союзу, що в умовах розвитку ринку прибережного судноплавства ЄС і його прагнення переключити якомога більше перевезень з наземних на водні шляхи, що обумовлено всіма стратегіями розвитку транспортної системи ЄС, прийнятими після 2000 р. і охоплюють період до 2050 р., відкриває для нашої країни можливість входу на закритий

транспортний ринок, товарні потоки якого ще повністю не сформовані. До теперішнього часу внутрішніми водними шляхами ЄС перевозилося близько 900 млн. т вантажів, з яких понад 70% між портами різних країн ЄС. Середня дальність перевезення 1 т - приблизно 185 км. Сумарна вантажопідйомність самохідного і несамохідного флоту внутрішнього плавання ЄС - близько 15 млн. т. Процес перемикання на ВВП близько 30% автомобільних перевезень дальністю понад 200 км., В даний час стримується відсутністю цінових стимулів (підвищена плата за використання автодоріг в вантажному варіанті) і дефіцитом тоннажу флоту ЄС який становить за різними оцінками до 4 млн.т. Приблизно аналогічна картина має місце і в судноплаванні малого тоннажу (прибережні морські перевезення), яке обмежене для участі третіх країн, крім України після підписання угоди про ЗВТ. Застосовуваний країнами ЄС підхід повністю виключає створення на їх території і території України судноплавних компаній контрольованих третіми країнами (статті 86, п.5 та 135 Угоди про ЗВТ), однак допускає участь в таких перевезеннях компаній зареєстрованих в 3-х країнах, але повністю контрольованих фізичними особами - громадянами України або ЄС (стаття 86, п.6).

Однак практична реалізація даного переваги є вельми сумнівною, в першу чергу, в силу тих високих вимог, які пред'являються в економічно розвинених країнах до послуги з перевезення вантажів. Тому на початковому етапі членства України в угоді мова може йти по-суті тільки про збереження національної транспортної системою своїх позицій на внутрішніх ринках транспортних послуг. В першу чергу це відноситься до водного транспорту. До останнього моменту Україна реалізовувала варіант укладення двосторонніх угод про судноплавання на принципі свободи мореплавання і вільної конкуренції на комерційній основі.

Такий варіант застосовувався і в більшості двосторонніх угод про судноплавання, які діють у всьому світі, аналогічний режим використовується також і в цілому ряді країн, що розвиваються. Спираючись на нього Україна повинна забезпечувати:

свободу перевезень як в обслуговуванні двосторонньої торгівлі, так і в якості крос-трейдерів;

виключення будь-якого варіанту розподілу вантажів і наявності дискримінації щодо іноземного перевізника;

відсутність застосування цінових бар'єрів, а так само митних, преференційного режиму для національного перевізника.

Цей режим не суперечить принципам Угоди про Зону вільної торгівлі з ЄС і правилам ГАТС, більше того, він узгоджується з цілями і завданнями прогресивної лібералізації. Однак у зв'язку з його використанням необхідно відзначити два моменти.

Перший полягає в тому, що кінцева мета Угоди - повна свобода надання послуг для всіх договірних сторін в рівній мірі (в кінцевій перспективі - для всіх держав регіону). У свою чергу, двостороння угода, в більшості своїй, вводить свободу надання послуг, тільки для сторін угоди.

Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС стосується того, що воно в принципі допускає деякі обмеження вільного режиму, проте передбачає їх відкритість і обмеженість у часі. Як це не парадоксально, але в діючих двосторонніх угодах, які укладені Україною, цей фактор підтримки національного судноплавання

зовсім не використовується, хоча в світовій практиці до останнього часу ще застосовується певна кількість обмежень і переважно закритих.

Тим часом водний транспорт, особливо маючи на увазі його пріоритетний розвиток в ЄС відіграє для розвитку економіки України першорядне - визначальне значення. Важлива роль відводиться і наземним видам транспорту як необхідної інфраструктури ефективного здійснення зовнішньої торгівлі.

В умовах формування нової моделі розвитку світової економіки саме транспортні підприємства є інструментом реалізації національних інтересів кожної країни, забезпечення її гідного місця у світовій системі господарювання [3].

Виходячи з цього, основними напрямками міжнародної інтеграції в галузі транспорту для нашої країни є:

- інтеграція підприємств українського транспорту в європейську транспортну систему;
- розвиток і поглиблення взаємодії українських транспортних підприємств з транспортними підприємствами Чорноморського регіону;
- розвиток взаємодії і співпраці підприємств різних видів транспорту;
- підвищення ролі транспортних підприємств України у створюваній інтегрованої транспортної системи Чорноморського-Каспійського і Середземноморського регіонів;
- участь підприємств України в міжнародних транспортних проектах і програмах.

Одночасно з цим, розвиток експорту транспортних послуг українськими транспортними підприємствами слід розглядати в якості настільки ж важливої складової національного продукту України, як і експорт товарів [7].

Експорт транспортних послуг повинен розвиватися за такими основними напрямками:

- значне збільшення частки участі українських транспортних підприємств і організацій в поставці вітчизняних експортних вантажів на європейські ринки;
- підвищення частки українських транспортних організацій в доставці імпортованих вантажів і перевезення вантажів країн ЄС;
- розвиток використання транзитного потенціалу української транспортної системи.

Стимулювання українських транспортних підприємств і організацій до роботи на міжнародних ринках транспортних послуг [4], здійснюється за такими основними напрямками:

- лібералізація економічних умов ведення бізнесу, перш за все за рівнем оподаткування українських перевізників на тих сегментах ринку, де вони відчувають конкурентний тиск від наявності протекціоністських заходів інших держав, або з боку флотів країн відкритої реєстрації;
- створення для вітчизняних міжнародних перевізників не менше сприятливих режимів при виконанні митних і прикордонних процедур, ніж для перевізників інших країн;
- створення умов для придбання українськими перевізниками сучасної транспортної техніки, що забезпечує не тільки конкурентоспроможність на міжнародних ринках, а й принципову доступність цих ринків для вітчизняних операторів;

- розробка механізмів оперативного прийняття заходів у відповідь у випадках, коли українські перевізники зазнають дискримінації за кордоном;
- підвищення ефективності механізмів недержавного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень, в разі застосування двосторонньої дозвільної системи (асоціації, консорціуми, ін. Об'єднання);
- проведення усіма підприємствами узгодженої активної транспортної політики на ринках і, де це можливо, в міжнародних організаціях, що регламентують входження в міжнародні ринки транспортних послуг;
- формування пропозиції транспортної продукції, що стимулює вітчизняних вантажовідправників до укладання договорів поставки на базисних умовах, які передбачають перевезення експортних вантажів вітчизняними транспортними організаціями.

Використання транзитного потенціалу України має бути не тільки пріоритетом розвитку транспортної системи, але й стати самостійною точкою зростання економіки [7].

Для підвищення рівня реалізації транспортного потенціалу Української держави необхідні:

- розробка і активна участь транспортних підприємств України в транзитних проектах на міжнародній арені, формування вигідних для наших компаній міжнародних альянсів;
- стратегування модернізації транспортної інфраструктури з урахуванням пріоритетного розвитку транзитних міжнародних транспортних коридорів;
- підтримка інвестиційних проектів транспортних підприємств, в тому числі - міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
- подальший розвиток транспортно-митних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і прикордонну обробку транзитних вантажів;
- технічна модернізація і вдосконалення економічних режимів в повітряних транзитних коридорах, які проходять через повітряний простір України;
- створення за участю основних транспортних підприємств країни компанії - національного оператора транзитних перевезень;
- розробка економічних альянсів підприємств транспорту, що дозволяють використовувати вигоди транзитного положення різних регіонів України;
- участь підприємств у розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять по європейським і азіатським напрямкам, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- розробка за участю регіонів України проектів створення і розвитку внутрішніх транзитних коридорів, які доповнюють базові МТК.

Задачі застосування економічно ефективних, безпечних і екологічно орієнтованих транспортних технологій розглядаються в єдиному комплексі [5].

Роль транспортних підприємств полягає в обґрунтуванні необхідних економічних умов, що стимулюють застосування раціональних схем доставки і розподілу товарів, зниження споживання паливно-енергетичних ресурсів в

розрахунку на одиницю транспортної роботи.

Основним напрямком удосконалення транспортних технологій при перевезенні вантажів є інтеграція виробничих і транспортних процесів на принципах транспортної логістики [4].

Завдання транспортних підприємств максимально використовувати цей процес, здійснюючи створення в транспортній інфраструктурі мультимодальних логістичних центрів, а на ринку транспортних послуг - мультимодальних транспортних операторів, сприяючи комплексної інформатизації транспортного процесу, маючи на увазі, що реалізація принципів транспортної логістики на рівні окремих вантажопотоків застосовна тільки для технологічного транспорту.

Реалізація принципів транспортної логістики на магістральному транспорті повинна інтегрувати діяльність всіх логістичних центрів, мультимодальних операторів, що забезпечить досягнення максимального емерджентного ефекту.

Розвиток мультимодальних перевезень ґрунтується перш за все на контейнеризації системи руху товару [3], що передбачас:

- нарощування потужності наявних і створення додаткових контейнерних терміналів. При цьому доцільним є створення термінальної мережі - поєднання декількох найбільших терміналів в морських транспортних вузлах з менш потужними численними об'єктами всередині країни;

- створення вільних економічних зон в портах або в їх безпосередній близькості для залучення основних контейнерних потоків зовнішньої торгівлі, транзиту і траншипменту;

- орієнтація в Україні національних контейнерних операторів, на забезпечення транзиту контейнерів через українську територію по основних транспортних магістралях;

- вдосконалення підприємствами транспортно-митних технологій та істотне скорочення числа контейнерів на кордоні, що оглядаються, при забезпеченні повного контролю за контейнерними потоками;

- створення стійкого попиту з боку транспортних підприємств для розширення виробництва контейнерів, спеціалізованого рухомого складу для їх перевезення та обладнання для термінальної переробки контейнерів.

Завданням держави є сприяння формуванню стабільного внутрішнього ринку транспортних засобів [2] і обладнання, який в подальшому буде розвиватися на власній основі з подальшим розширенням експорту.

Заходами щодо формування такого ринку і стимулювання модернізації парку транспортних засобів є: підвищення доступності кредитних ресурсів на реалізацію інвестиційних проектів за рахунок субсидування частини банківських процентних ставок з коштів державного бюджету, вдосконалення амортизаційної політики, стимулювання розвитку лізингової діяльності.

Держава повинна в першу чергу підтримувати ті програми в галузях транспортного машинобудування, які поряд з виробництвом транспортної техніки передбачають ефективні комерційні схеми її просування на ринок, а також супроводу на всьому життєвому циклі (індустріальна модернізація, технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів та обладнання, що знаходяться в експлуатації).

На основі сучасних підходів до технічного регулювання необхідна модернізація системи формування та контролю нормативних вимог до транспортних засобів і устаткування, які розробляються, виробляються або ввозяться в Україну по імпорту [4].

Потрібно розробити технічні регламенти, що містять вимоги забезпечення безпеки до об'єктів технічного регулювання на транспорті. Для цього можуть бути використані наявні державні стандарти.

Необхідно впорядкування на базі єдиних організаційно-методичних засад системи контролю відповідності вироблених і експлуатованих транспортних засобів та обладнання встановленим вимогам і підвищення ефективності такого контролю.

Повинен бути встановлений єдиний порядок введення в дію на території України міжнародних технічних вимог, до яких держава вже приєдналася, або знаходиться в стадії приєднання, в першу чергу це стосується Правил ЄК ООН і Міжнародних Конвенцій.

Необхідна розробка і введення в дію комплексу національних стандартів, державного регулювання в технічній, фінансово-економічній, соціальної та ін. Сферах, стандартів встановлюють вимоги до показників екологічної та технічної безпеки об'єктів транспортного комплексу, які не підпадають під дію технічних регламентів (як нормативна база систем добровільної сертифікації).

Необхідна розробка системи пріоритетів, що визначають співвідношення імпорту та власного виробництва транспортних засобів [2], обладнання та комплектуючих, а також реалізація відповідних заходів економічного регулювання.

На основі цих пріоритетів повинні бути зменшені або скасовані мита на транспортну техніку, що її передбачається проводити в Україні при одночасному введенні імпорتنих мит в тих сегментах, де розвиток відповідного виробництва в Україні є перспективним.

Це дозволить сконцентрувати ресурси транспортного машинобудування на цільових сегментах ринку, які не витрачаючи їх на безглузду конкуренцію з іноземними виробниками по всьому спектру транспортної техніки.

Транспортна політика українських підприємств і організацій повинна поетапно інтегрувати базові принципи сталого розвитку транспорту, згідно з якими рішення задач задоволення транспортних потреб не вступає в протиріччя з пріоритетами охорони навколишнього середовища і здоров'я громадян, які не порушує інтересів майбутніх поколінь [3].

Реалізація зазначених принципів передбачає наступне:

- рішення в області розвитку транспортної системи і регулювання транспортної діяльності оцінюються як з точки зору економічної ефективності, так і з точки зору безпеки та екологічності, причому всі зазначені пріоритети є рівноцінними;

- суспільство і підприємства повинні прагнути до розумного скорочення внутрішніх транспортних потреб, не порушуючи при цьому прав на свободу переміщення і торгівлі. Ідеальним результатом є більш повільне зростання внутрішньої транспортної роботи в порівнянні з ростом ВВП;

- транспортні підприємства і громадяни (агломерації) повинні нести відповідальність за вибір найкращих в екологічному сенсі рішень в галузі транспорту. При цьому необхідно забезпечення повного врахування екологічних наслідків при прийнятті управлінських рішень в сфері транспорту, як цього вимагає Угода про Зону вільної торгівлі з ЄС;

- в рамках реалізації принципу "забруднювач платить" споживач транспортної послуги повинен повністю оплачувати негативні екологічні

наслідки, пов'язані з її наданням, від споживання ресурсів до рециклінгу транспортних засобів;

- в регулюванні міжвидової конкуренції враховується необхідність розумного перемикавання вантажів і пасажиропотоків на екологічно більш "чисті" види транспорту;

- в податковій політиці акцент переноситься з оподаткування виробництва і комерції на обкладання споживання ресурсів;

- зусилля щодо комплексного вирішення проблем транспортного планування, підвищення безпеки і екологічності концентруються перш за все стосовно до великих міст для подальшого поширення застосування найбільш успішних рішень в цій галузі [6].

Реалізація сформульованих завдань і організаційно-економічних заходів протягом декількох найближчих років дозволить, в основному, створити умови для вирішення накопичилися в транспортних галузях проблем і забезпечить передумови найповнішої реалізації до 2020 року експорту транспортних послуг та транзитного потенціалу українських транспортних підприємств.

Подальший розвиток підприємств водного транспорту України буде пов'язано з розширенням ринків використання, оптимізацією складу і структури флоту, відповідно до майбутніх тенденціями і пропорціями міжнародних морських перевезень і технічними вимогами, що забезпечить постійне поступальний підвищення ефективності функціонування економіки України.

Литература

1. Дергачев В.А. Геоэкономика Украины: научная монография./ В.А. Дергачев– Одесса ИПРЭИ НАНУ, 2002. – 244 с.
2. Котлубай А.М. Мировая морская политика передовых стран / А.М. Котлубай // Судостроение – 2003 – № 11-12 – С.15
3. Котлубай А.М. Мировая морская политика и перспективы ее развития. / А.М. Котлубай // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 36. наук. праць. – Вип. 17.- Одеса: ОНМУ, 2004. – С. 5-21
4. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України. / О.М. Котлубай // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 36. наук. праць. – Вип. 16.- Одеса: ОНМУ, 2003. – С. 205-214.
5. Ложичевська О.М. Транспортна політика України у 1994 – 2001 роках / О.М. Ложичевська, В.Г. Кравченко // Стратегія економічного розвитку України. – 2002. - № 6. – С. 168-171.
6. Пащенко Ю.С. Развитие та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: монографія / з ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Наук.світ, 2003. - 467с.
7. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015) “Шляхом Європейської інтеграції” / А.С.Гальчинський, В.М.Геєць та ін. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004 – 416 с.
8. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. / http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/paran2820

Abstract

Article presents the main problems, ways and stages of Ukrainian transport compfynies going to the EU markets of transport services.

The Agreement on the Free Trade Area with the EU opens up broad prospects for the Ukrainian water transport enterprises to participate in the maritime transport of European countries, including the inland waterways of Europe. At present, Ukraine is the only CIS country that has the right to float its merchant fleet on the European Union's inland waterways on a bilateral basis. Now it also has access to coastal shipping between the European Union countries, which, in the context of the development of the coastal shipping market of the EU and its desire to switch as much as possible transport from land to waterways, which is due to all the strategies for the development of the EU transport system adopted after 2000. And covering the period until 2050, opens for our country the possibility of entering the closed transport market, the commodity flows of which have not yet been completely formed. Up to now, about 900 million tons of cargo have been transported by inland waterways of the EU, of which more than 70% are between the ports of different EU countries. The average transportation distance is 1 t - about 185 km. The total carrying capacity of the self-propelled and non-self-propelled inland navigation fleet of the EU is about 15 million tons. The process of switching to GDP of about 30% of trucking with a range of over 200 km is currently constrained by the lack of price incentives (increased fees for road use in a cargo variant) and tonnage shortage The EU fleet, which according to various estimates is up to 4 million tons. A similar picture is also observed in the shipping of small tonnage (coastal sea shipping), which is limited for the participation of third countries, except for Ukraine after the signing of the agreement on FTA. The approach taken by the EU countries completely excludes the creation of shipping companies controlled by third countries on their territory and territory of Ukraine, however it allows participation in such transportations of companies registered in 3 countries but completely controlled by physical Persons - citizens of Ukraine or the EU.