

УДК 351:656

Крихтіна Ю.О. кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту і адміністрування Український державний університет залізничного транспорту
ORCID : 0000-0002-6595-4759

Krykhtina Yuliia Candidate of Economic Sciences (Ph. D.), Docent, Associate Professor at the Department of management and administration Ukrainian State University of Railway Transport

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СИСТЕМІ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

MAIN DIRECTIONS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY IN THE SYSTEM OF THE WORLD ECONOMY

У статті розглянуто теоретичні аспекти та місце транспортної інфраструктури в економіці країни; розкривається роль та участь держави у розвитку портового господарства; розкрито зміст морської інфраструктури, методи державної політики, що дозволяють розвивати та створювати транспортні коридори; особливу увагу приділено факторам формування портового господарства, перспектив розвитку морського транспорту в системі світового господарства.

Ключові слова: державна політика, транспортна інфраструктура, інноваційна економіка, ефективність політики, морський транспорт.

Постановка проблеми. Вивчення науковцями основних напрямів та перспектив розвитку транспортної галузі України, ролі держави, як інвестора транспортної галузі та транспортної інфраструктури і, головне, розвиток транспортної інфраструктури як складової системи світового господарства. Тобто у цьому виявляється зміст та актуальність вивчення процесу формування основних напрямів розвитку транспортно-інфраструктурного комплексу, що об'єктивно має розвиватись.

Метою статті є вивчення основних напрямів розвитку транспортної галузі України в системі світового господарства, ролі держави у вирішенні транспортних проблем України та інших держав, та факторів міждержавного впливу на формування нового підвиду виробничої інфраструктури, якою може стати єдина транспортна мережа разом з іншими країнами.

Виклад основного матеріалу: Зовнішньоторговельна діяльність, обумовлена пересуванням товарів через кордон, переважно на далекі відстані, дуже залежить від інфраструктури та логістичних ланцюгів, що

сприяють підвищенню ефективності та зменшенню витрат. Враховуючи специфіку нашої держави, її територію та торговий потенціал, необхідно ретельно вивчати процеси та інфраструктурні об'єкти, необхідні для безпосереднього здійснення зовнішньоторговельної діяльності, та зокрема визначення ролі державної політики щодо розвитку портового господарства в Україні.

Морський транспорт має свої особливості розвитку та місце у транспортній системі регіонів країни. Особлива його роль пояснюється насамперед сприятливими фізико-географічними умовами.

Виділяють такі основні функції, які виконує морський вид транспорту:

- забезпечує морські міжнародні зв'язки країни, що дозволяє підтримувати та розширювати стійкі транспортні маршрути з країнами та регіонами світу, які становлять інтерес для України;
- дає змогу підтримувати досить високий рівень зайнятості серед місцевого населення;
- виконує перевезення вантажів іноземних фрахтувальників, які мають відношення до перевезення вантажів між іноземними портами.

Однією з основних проблем, які ускладнюють розвиток перевезень морським транспортом в умовах інституційних змін, є те, що українські порти не задовольняють сучасним вимогам через несвоєчасне фінансування цієї галузі. Проблема стосується неможливості більшості портів приймати судна великої вантажопідйомності та розташування портів на мілководних акваторіях, що має на увазі довге підходяще з'єднання з морем. Існують і такі проблеми, як пристосованість причалів лише до розвантаження суден із рейду, що уповільнює процес доставки.

Існують і матеріально-технічні фактори, що включають:

- скорочення чисельності українського пароплавства і збільшення частки судів під іноземним прапором;
- невідповідність вимогам Міжнародної конвенції, використання старих енергоустановок;
- відсутність сучасної логістичної інформаційної комунікативної мережі;
- недостатність у ступенях застосування нових технологій і систем технічного обслуговування. [5]

Проблема полягає в тому, що більшість нововведень перебувають у стадії науково-практичної розробки. Причиною можна вважати низький рівень кваліфікації фахівців, які обирають роботу на іноземних судах. Недостатність у кількості та якості фахівців в українській морській інфраструктурі пояснюється неспроможністю українських закладів освіти задовольняти їх.

Крім цих проблем, існують і організаційно-управлінські – відсутність чіткої та раціональної структури морського флоту, також напружена ситуація з анексією Криму, де ми втратили важливі порти для логістичного забезпечення перевезень, та об'єму перевезень. Як основа для цього процесу

служить непродумана приватизація, адже найчастіше через неучасть держави в управлінні морським портом і не оформлення певних вимог підприємства не несуть жодної відповідальності перед державою. Фактором зниження перевезень морським видом транспорту є те, що обслуговування в закордонних портах є менш витратним за часом і за грошовими витратами.

Українські вантажоодержувачі втрачають багато часу на оформлення та доставку, а також змушені у деяких випадках платити повністю портові збори. Чинником зниження кількості перевезень морським транспортом є нерозвиненість логістичної припортової інфраструктури. Відсутні зручні залізничні та автомобільні підходи до портів. Деякі порти взагалі у своєму вигляді не є єдиним економічним комплексом, а лише є територією, де діють різні компанії, які користуються монопольним правом на надання будь-яких послуг, завищуючи ціни на свої послуги і не маючи при цьому державного регулювання. Цей факт є підставою для негативного впливу на діяльність портів і не приваблює міжнародні компанії. [2]

Державне управління транспортною системою України, зокрема і морським транспортом, здійснює Міністерство інфраструктури. На морському транспорті, починаючи з 1993 р., засновані морські адміністрації портів, покликані здійснювати публічне регулювання діяльності корпорацій, портів, ремонтних заводів та інших підприємств, що діють на їх території. Оскільки морські порти є, як правило, транспортними вузлами та взаємодіють із сухопутними видами транспорту, одночасно створені адміністративні ради портів. Вони є координуючими органами за погодженням спільної роботи всіх підприємств транспортного вузла.

Для того щоб позначити роль і місце морського транспорту в господарській системі України, необхідно проаналізувати та зіставити плюси та мінуси діяльності цього виду транспорту.

Основна перевага морського транспорту полягає в тому, що він є основним зовнішньоторговельним транспортом, що забезпечує велику частку обсягу перевезень експортно-імпортних вантажів. Перевагою цього виду транспорту є також необмеженість у перевезенні маси вантажопідйомних вантажів, чого не можна сказати про інші види транспорту, а також низька собівартість перевезень, яка пояснюється незначними витратами палива, за рахунок меншого опору руху та високими показниками середньої дальності перевезень вантажів. [1]

Недоліками морського транспорту є залежність від географічних особливостей та метеоумов (течі, вітри, тривалість навігаційного періоду), значні капіталовкладення у портове господарство та транспортний флот. Зіставивши потужний зовнішньоекономічний потенціал України і те, що вона має 13 морських портів (станом на 23 лютого 2022 р.), але не всі вони обслуговують зовнішньоторговельні перевезення, можна говорити про недостатній розвиток морської транспортної інфраструктури, який ускладнюється воєнним станом в державі, та втрати контролю над деякими з них.

Сьогодні можна говорити про незначну питому вагу морського

транспорту України у структурі внутрішніх вантажоперевезень. У структурі вантажообігу загального користування теж можна говорити лише про зниження його ролі. Пояснити скорочення можна лише загальним зниженням чисельності транспортних судів вітчизняного флоту та переорієнтацією регіонів на морське постачання інших держав. У ролі пасажироперевезень морський вид транспорту нині немає вагомих позицій, оскільки обслуговує лише 0,1% від загальної кількості пасажирів. Один із високих показників частки морського транспорту посідає забезпечення міжнародних вантажних перевезень (він становить значну частку зовнішньоторговельного обороту).

Однак необхідно зазначити, що з року в рік показник вантажообігу знижується через низьку конкурентоспроможність і нестачу тоннажу українського морського флоту.

Отже, основними проблемами у морському портовому господарстві України є: проблеми природного характеру; матеріально-технічні проблеми; організаційно-управлінські проблеми; проблеми нормативно-правового характеру.

Розвиток портового господарства України забезпечує її економічний та зовнішньоторговельний розвиток. Нині понад 50% вантажів української зовнішньої торгівлі перевозиться водним транспортом.

Проте слід зазначити, що є різні чинники, які впливають в розвитку портового господарства України, а саме:

- конкуренція із боку іноземних портів, яка зростає останнім часом;
- глобалізація економіки, яка поглиблює світову спеціалізацію, кооперацію та інтеграцію виробництва;
- зростання обсягів споживання ресурсів;
- недостатність інвестування в портову інфраструктуру;
- високі вимоги щодо рівня екологічної безпеки, які полягають в мінімізації нанесення негативного впливу навколишньому середовищу.

Всі ці фактори є основними моментами, що впливають на розвиток морського портового господарства. Але, крім цих, мають місце й інші чинники, які не впливають зміну частки морського транспорту, але якимось чином змінюють показники розвитку портового господарства країни. [3]

Для пояснення необхідності формування та реалізації відповідної державної політики у сфері морської транспортної інфраструктури необхідно визначити роль морського транспорту для економіки держави загалом. Загалом, морська транспортна інфраструктура має забезпечувати реалізацію принципів української економіки, зовнішньої торгівлі та перевезення населення. Головною складовою морської транспортної інфраструктури, звичайно ж, є морський порт, який є складним господарством, або транспортним вузлом. Як і будь-яке господарство, морський порт складається з матеріально-технічної бази, що включає споруди, перевантажувальне обладнання, склади, залізничні колії, портовий флот, ремонтні майстерні та ін. Однак, крім виробничої діяльності, морський порт

реалізує національну морську, митну та прикордонну політику, здійснює вирішення інших найважливіших державних завдань, які пов'язані із забезпеченням потреб населення у морських перевезеннях.

Необхідність проведення державної політики пояснюється багатьма факторами. Так, наприклад, налагоджена законодавча база сприяє збільшенню завантаження потужностей української транспортної інфраструктури. Зацікавленість органів влади у регулюванні цієї галузі полягає і в тому, що порт має велике значення для всього транспортного забезпечення та для поповнення українського бюджету.

Держава, здійснюючи свою державну політику у сфері морської транспортної інфраструктури, створює нормативно-правову базу, що дозволяє регулювати функціонування адміністрацій морських портів, їх стосунки з комерційними структурами; взаємодія портівих компаній із іншими організаціями; вирішує питання, пов'язані із встановленням та стягуванням портівих зборів; забезпечує безпеки у морських портах тощо.

Методи державної політики дозволяють розвивати та формувати транспортні коридори, створювати злагоджену роботу портів, що забезпечує зближення регіонів. Необхідність розробки закону про морські порти обумовлена відсутністю правового режиму, що регулює діяльність у морському порту. Відповідний закон дозволяє регулювати велику кількість різноманітних правовідносин, що виникають у діяльності морського порту. Важливо розуміти, вплив державної політики у сфері морської транспортної структури є певним здійсненням державного портівого контролю. Правове регулювання портів здійснюється відповідно до національного законодавства. Будь-які відносини на міжнародному рівні зобов'язують враховувати особливості законодавства тієї чи іншої держави. Нині міжнародне співтовариство має на меті створення міжнародних стандартів, які б спрощували процес підготовки документів щодо морських портів на міжнародному рівні. [5]

При розробці українських законів, що стосуються морської транспортної інфраструктури, використовується законодавство іноземних держав, враховуються результати наукових досліджень, проведених в Україні. Одним з напрямків робіт при розробці державної політики в галузі морського транспорту є приведення законодавчої бази у відповідність із вже існуючими законодавчими та іншими нормативно-правовими актами України, що регулюють інші права та обов'язки. Однак слід зазначити, що держава, здійснюючи свою державну політику в галузі морського транспорту, крім того, що переслідує досягнення своїх цілей та інтересів, зобов'язана виконувати зобов'язання міжнародних договорів.

Держава, переслідуючи власні інтереси, впливає на розвиток морської транспортної інфраструктури, а саме:

- регламентує загальне становища цієї сфери діяльності;
- регулює діяльність морських портів;
- має власність у морських портах;
- враховує особливості здійснення підприємницької діяльності в

морських портах;

- встановлює портові збори та тарифи;
- забезпечує режим та охорону об'єктів морського порту;
- будує нові та розвиває діючі морські порти.

Отже, можна дійти висновку, що вплив держави на розвиток морської транспортної інфраструктури є дуже суттєвим, що дозволяє державі регулювати цю галузь залежно від поставлених завдань. [2]

Глобалізація світової економіки, ставить перед нашою державою нові завдання з вищими вимогами. Все більшої значущості набуває ефективне використання транспорту в міжнародному сполученні. Розширення обсягів торгівлі із країнами збільшує роль морського транспорту. Портове господарство України має стратегічне значення у розвитку народногосподарського комплексу України і забезпечення її потреб. Зважаючи на збільшені вимоги, морські порти України повинні відповідати всім параметрам і надавати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру. Все це обумовлює прийняття державою стратегії розвитку портів України до 2038 р., яка має на меті – задовольнити потреби української економіки, зовнішньої торгівлі та населення у перевалці вантажів та забезпечити безпеку мореплавання у морських портах та на підходах до них шляхом формування інноваційної інфраструктури морських портів, інтеграції їх у транспортні вузли при стимулюючій ролі держави щодо їх комплексного розвитку.

Ця стратегія ставить собі й ряд завдань:

- 1) збільшення портових потужностей та забезпечення ефективного розвитку портової інфраструктури;
- 2) забезпечення безпечного функціонування морської портової інфраструктури та морського транспорту;
- 3) створення умов, що підвищують конкурентоспроможність вітчизняних морських портів (актуальним в цьому напрямку є питання завершення реалізації проекту «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток», що надасть можливість проходити суднам з осадкою до 7,2 м та диверсифікувати міжнародні транспортні коридори);
- 4) удосконалення публічного управління у сфері морського портового господарства. [4]

Постановка завдань і зумовлюється зростанням потреб української економіки в морських перевезеннях вантажів та у перевалці в портах; зростанням перевезень вантажів міжнародного транзиту; необхідністю переорієнтації деяких вантажопотоків на українські порти. Важливим у розвитку портової інфраструктури є нарощування потужностей, вдосконалення техніки, розвиток транспортної логістики. Все це необхідно для раціонального розподілу вантажів, що забезпечувало б ефективний розвиток портової інфраструктури.

Постановка завдання у забезпеченні безпеки необхідного надійного функціонування морського транспорту, досягнення ним світових стандартів.

Це дозволить підвищити ефективність системи охорони та антитерористичної організації, забезпечить захист об'єктів даної інфраструктури від різноманітних негативних впливів. Все це підвищить рівень безпеки судноплавства на морських шляхах, підхідних каналах та в акваторіях портів, знизить кількість аварійних випадків на морському транспорті та мінімізує їх наслідки. Це завдання буде реалізовуватися у сфері забезпечення безпеки судноплавства, антитерористичної безпеки, у сфері підвищення рівня захисту навколишнього природного середовища. Завдання підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних морських портів досягатиметься за рахунок посилення інноваційної складової у розвитку морських портів, оснащення їх новітніми технічними засобами, прогресивними технологіями, сучасними електронними системами управління технологічними та інформаційними процесами, оновлення службово-допоміжного флоту.[1]

Досягти вищого рівня конкурентоспроможності дозволить будівництво, оновлення судів, а також запровадження інновацій у галузі логістичних транспортно-технологічних систем. Підвищення привабливості портів буде досягнуто за рахунок зниження транзакційних витрат; податкових пільг у портових спеціальних економічних зонах; удосконалення тарифної політики.

Реалізація вдосконалення публічного управління у сфері морського портового господарства здійснюватиметься за рахунок збільшення ролі держави у стимулюванні залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру, що дозволить знизити навантаження на бюджетні кошти та посилити контроль із боку держави.

Транспортна стратегія розвитку морських портів до 2038 р. передбачає збільшення в 1,5 рази обсягу вантажообігу вітчизняних морських портів та залучення приватного капіталу до 50 млрд. грн. Дані значення є ключовими індикаторами, орієнтуючись на які поставлені завдання мають цільові індикатори.

Висновки. Таким чином, виходячи з усього вищевикладеного, роль і місце морського транспорту в господарській системі України, ще не відповідають тим завданням, які стоять перед ним сьогодні. Важливими результатами реалізації Транспортна стратегія розвитку морських портів України має стати підвищення рівня комплексної безпеки мореплавання, забезпечення тарифної привабливості морських портів та гідний рівень заробітної плати працівників портів країни. Для реалізації всього вищезазначеного на державному рівні має вестись щоденна кропітка роботи з реалізації цілей та завдань стратегії розвитку морських портів та морської портової інфраструктури України.

Список використаних джерел:

1. Громова О. В., Пікало К. В. Конкуренція різних видів транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2013. № 42. С. 37–38.
2. Європейський Союз: факти та коментарії. Розділ «Транспортна

політика» Офіційний сайт Інформаційного центру Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.edcaes.ru/ru/union>.

3. Лагоденко П.І. Транспортна галузь в системі національної економіки України [Електронний ресурс] / М.В. Гоцуляк, П.І. Лагоденко / Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД», 29-30 грудня 2013 р. /

4. Познанська, І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС / І. В. Познанська – Молодий вчений. – 2014. – №9. – С. 56-59.

5. Савчук О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України [Текст] / О.В. Савчук, О.В. Захарова / Національна та регіональна економіка // Вісник Маріупольського державного університету. – 2011. – вип.2. (Серія «Економіка»). – С. 42-52.