

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КРЫМА

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются расширением хозяйственных связей и международной кооперации. Это способствует постоянному росту объемов предоставляемых международных транспортных услуг. Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть (по протяженности ж/д путей Украина занимает 10-е место в мире), наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались [1, с.25].

Уровень развития транспортной системы государства — один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в европейскую и мировую экономику. При этом транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства [2, с.78].

Современные требования к организации рынка транспортных услуг, диктуемые новыми экономическими условиями развития страны, дают почву для новых научных исследований. Нет работ в комплексе рассматривающих все аспекты управления экспортным потенциалом транспортного комплекса именно на региональном уровне. Таким образом, целью данного исследования является анализ современного состояния крымского рынка транспортных услуг как одного из приоритетных направлений развития внешнеэкономической деятельности АР Крым.

Транспортные услуги охватывают грузовые перевозки товаров, осуществляемые всеми видами транспорта, а также международные перевозки пассажиров. К этим услугам относятся все виды транспортного обслуживания (морским, воздушным и прочими видами транспорта, в том числе транспортировка по суше, внутренним водам, в космическом пространстве, по трубопроводам), осуществляемого резидентами одной страны для резидентов другой страны. Такие услуги включают пассажирские перевозки, грузовые перевозки, аренду транспортных средств вместе с командой, а также связанные с этим общие и вспомогательные услуги [3, с.228].

Формирование региональной транспортной системы АР Крым обусловлено спецификой его географического положения, уникальным разнообразием природных условий и ресурсов, многоотраслевой специализацией хозяйства, характером расселения населения, особенностями производственно-технических связей, а также исторически сложившимся местом в территориальном разделении труда.

Характерно, что наибольший удельный вес в общем объеме крымского экспорта (71,6%), приходится на услуги транспортного комплекса [4, с. 8]. Ведущее место в транспортном комплексе АРКрым занимают услуги, связанные с обеспечением функционирования морской транспортной инфраструктуры, удельный вес которых составляет 48,9% всего объема транспортных услуг. Более половины всего объема указанных услуг предоставлены иностранным партнерам из Мальты, РФ, Турции, Виргинских островов, Британских островов, Камбоджи, Греции, Канады [4, с. 8]. Экспорт услуг по транспортной обработке грузов и складированию, составляет 27,3% всего экспорта услуг транспортного комплекса. Почти 80% данных услуг экспортируются в РФ [4, с. 9].

В 2004 г. всеми видами транспорта Крыма (морским, авиационным, железнодорожным, автодорожным) обеспечивались как внутрирегиональные, так и межгосударственные экспортные связи республики. Однако их доля в общем объеме экспорта незначительна. Так, на услуги морского транспорта заграничного и каботажного плавания приходилось 4,5%, или 3,1 млн.долл.; авиационного транспорта – 0,9%, или 0,6 млн.долл.; услуги городского и автодорожного транспорта – 0,2%, или 0,2 млн.долл.; железнодорожного транспорта – 0,1%, или 0,1 млн.долл. [4, с. 10].

Географическое расположение полуострова дает возможность дальнейшего развития транзитных перевозок. С начала года предприятиями республики на собственных или арендуемых причалах переработано 9,5 млн. т транзитных грузов (78% общего объема переработки). По сравнению с 2003 г. этот показатель вырос в 1,8 раза. Эта же тенденция прослеживается по экспортным и импортным грузам, объем переработки которых за 2004г. составил соответственно 1,8 и 0,1 млн. т, что выше уровня 2003 г. на 20% и 19,7% [5, с.17].

Анализируя рынок автотранспортных перевозок грузов, следует отметить, что производители транспортных услуг (перевозчики) в 2004 г. активно работали по поиску новых рынков. В 2004 г.

грузополучателям и грузоотправителям в международном сообщении автомобильным транспортом доставлено 14,7 тыс. т грузов и выполнено 16,5 млн. т/км транспортной работы [5, с.18].

В заключение рассмотрим основные мероприятия, направленные на развитие экспортного потенциала транспортного комплекса Крыма.

1. Для обеспечения дальнейшего роста транзитных грузопотоков через Крым, прежде всего, необходимо повысить качество обслуживания грузовладельцев, улучшить состояние подвижного состава и транспортной инфраструктуры. В последние годы на всех видах транспорта подвижной состав практически не обновлялся, уровень его износа составляет 60—70 % [3, с.230]. Способом решения данной проблемы может стать создание лизинговых компаний, привлечение иностранных кредитов, продление срока эксплуатации подвижного состава за счет восстановительного ремонта на отечественных заводах, более широкое использование подвижного состава грузовладельцев.

2. Состояние большинства автомобильных дорог не позволяет реализовать технические возможности автотранспорта. Не организован сервис для экипажей, нет достаточного количества пунктов техпомощи, слабо используются возможности привлечения средств предпринимателей.

3. Решение проблем улучшения организации транзитных перевозок невозможно без соответствующего нормативно-правового обеспечения. Так, не завершена работа над рядом основополагающих документов, Украина не присоединилась к ряду важных международных конвенций и европейских соглашений, которые непосредственно касаются проблем международного транспорта. Неупорядоченной и длительной остается процедура контрольно-проверочных операций и механизм оформления документов на транзитные грузы. В особенности это относится к автомобильным и контейнерным перевозкам.

4. В Украине нет ни одной специализированной организации, систематически занимающейся прогнозированием транзитных перевозок, выбором оптимальных для Украины направлений грузопотоков, разработкой обоснованных тарифных, экономических, организационно-технических мероприятий для их поиска и привлечения.

5. Необходимо комплексно исследовать проблемы, связанные с развитием рынка транспортных услуг, определить задачи и пути их решения, например, путем разработки и реализации Государственной программы развития транспортной системы Украины. При формировании этой программы целесообразно учитывать и приоритеты примыкающих программ, прежде всего, социально-экономического развития отдельных регионов.

В целом, в Крыму имеются необходимые стартовые условия для формирования современной системы транспортных коммуникаций (которая соответствовала бы европейским стандартам) и рынка транспортных услуг. К ним, прежде всего, относятся: достаточная ресурсная база и уровень развития техники и технологии; выгодные природно-климатические и географические характеристики региона; наличие конкурентоспособных научно-технических проектов; заинтересованность зарубежных инвесторов в размещении капиталов в Крыму.

Литература

1. Карпинский Б., Макух Б. Транспортная система Украины в контексте европейской интеграции // Экономика Украины. – 1998. - №7. – С. 17-23.
2. Хахлюк А. Проблеми транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України // Економіст. – 1998. – №6. – С.78-81.
3. Паламарчук М.М. Екологічна і соціальна географія України. – К., 1998. – 458с.
4. Приоритетные направления развития внешнеторговой деятельности АРК в сфере услуг. / Данные Госкомстата Украины в Крыму. – Симферополь, 2004. с. 16.
5. Внешнеэкономическая деятельность АР Крым в 2004г. / Данные Госкомстата Украины в Крыму. – Симферополь, 2005. - 32с.