

УДК 330.565.(477).

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Киселев В.В., соискатель

Харьковский национальный университет имени В.Н.Каразина

Статья посвящена исследованию состояния транзита в Украине, выявлению основных проблем транзита и перспективы развития транзитного потенциала Украины.

Ключевые слова: транзитный потенциал, транзитные доходы, транзитная ставка, транспортные коридоры, Стаття присвячена дослідженню стану транзиту в Україні, виявленню основних проблем транзиту та перспективи розвитку транзитного потенціалу України.

Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались. Для Украины развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение поступлений в бюджет, является одним из реальных источников финансирования транспорта.

Инфраструктура транзита энергоносителей является ключевым стратегическим активом для Украины, обусловленным преимуществами географического расположения страны. Трубопроводы для транзита нефти и газа пополняют как бюджет страны, являясь весомым источником дохода для Украины, так и энергетическую безопасность государства, обеспечивая поставки нефти и газа на внутренний рынок. Геополитически украинский транзит также является неотъемлемой частью энергетической безопасности Европы в большей степени в снабжении газом и в меньшей степени при экспорте нефти. На сегодняшний день транзит российской нефти через Украину хоть и уменьшается, но всё ещё составляет достаточно весомые 14%-15% от общего потока[1].

Тот факт, что Украина по своему транзитному потенциалу занимает одно из первых мест в Европе, определяет особую значимость разработки и проведения эффективной транспортной политики. Ведущую роль в ней должны играть ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, создание соответственно международным стандартам национальной сети международных транспортных коридоров, ее интегрирование в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов. Особый вес приобретает реализация проектов, которые должны обеспечить Украине участие в формировании международных транспортно-коммуникационных сетей, в частности, в доставке каспийских энергоресурсов на внутренний и международные рынки. Сложные и масштабные задачи связаны с модернизацией управления транспортными системами, которые дадут возможность углубить совместимость с сетями стран ЕС.

Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры разрешают ежегодно перевозить железными дорогами, внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. т и

доставлять трубопроводами до 200 млн. т товаров. Однако фактические объемы транзита составляют лишь 200 млн. т, то есть имеющийся транзитный потенциал Украины используется на 70 %, а транспорт общего пользования без трубопроводов) – только на 50%.

В последние годы наблюдаются тенденции к определенному росту транзитных перевозок. Но на отдельных видах транспорта по ряду направлений и групп грузов допущены снижения объемов перевозок. Основные транзитные грузопотоки через территорию Украины – это транспортировка газа, нефти и нефтепродуктов магистральными газо- и нефтепроводами из России, на которую приходится около 80 % объемов всего транзита в европейские страны.

Почти 95 % транзитных потоков входит в Украину через железнодорожные переходы. В основном это экспортные грузы из России, Беларуси, Казахстана (железная руда – 36 %, каменный уголь – 16 %, нефтепродукты – 10 %), которые направляются в Словакию, Венгрию, Австрию, Чехию, Румынию, а также через порты в другие страны мира. Автомобильные транзитные перевозки в основном осуществляются по автомагистралям, которые проходят по направлениям: Северо-Восточная Европа – запад Украины – Россия, Беларусь; морские порты Украины – Россия, Беларусь, Кавказ, Молдова и другие страны. В номенклатуру грузов, которые перевозятся, входят продукты питания, одежда, обувь, мебель, фармацевтическая продукция, контейнерные грузы, в том числе те, которые прибыли через морские порты.

Согласно тарифным условиям, заложенным в положения Тарифной Политики на 2009 г., перевозка транзитных грузов украинскими железными дорогами увеличилась в 1,5-1,75 раза в зависимости от вида груза. Такие изменения заложены в перечень коэффициентов на перевозку транзитом грузов, значимых для Украинских железных дорог. Кроме того, тарифные условия определены для ряда транзитных грузопотоков направлением на порты Украины: российских рудных грузов на украинский Дунай (Ренийский МТП); казахской сырой нефти и сжиженных газов, российского мазута и зерна – на порты Украины; черных металлов – на порты "Большой Одессы" (Одесский, Ильичевский, Южный МТП).

Для Одесского порта существенным фактором явится понижение на 30% тарифа на перевозку транзитом сахара-сырца направлением на Россию, для Днепро-Бугского порта – снижение на 16% тарифа на перевозку глинозема направлением на Таджикистан. Предусмотрен также понижающий коэффициент 0,85 на перевозку российских удобрений в направлении ООО "Трансинвестсервис" крупнейшего в Украине частного морского перевалочного комплекса (акватория порта Южный).

Для ряда транзитных грузов определены спецставки "Укрзалізничці". В этом ряду фигурируют угольные грузы, черные металлы, чугун, сера, удобрения (главным образом направлением на порты Украины)[2]. Продолжается работа по развитию инфраструктуры в первую очередь на направлениях международных транспортных коридоров. Но следует признать, что за последние годы объемы транзитных перевозок через Украину возрастают медленными темпами, а иногда продолжают уменьшаться. В морских портах переработка транзита возрастает в

основном за счет нефти и нефтепродуктов. Транзит генеральных грузов почти не возрастает, а контейнерных — уменьшается. Практически остановились транзитные перевозки речным флотом.

Все данные свидетельствуют о том, что основой транзита грузов территорией Украины являются сырьевые материалы и товары первичной переработки. Удельный вес высокотарифных, в частности, контейнерных грузов остается низким. Транзитные потоки главным образом формируются в странах СНГ. Наши ближайшие соседи: Российская Федерация, Беларусь, страны Прибалтики - проводят скоординированную транзитную политику, направленную на увеличение грузопотоков через собственную территорию. Значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, пошли в обход через Беларусь на Прибалтику, Новороссийский морской порт.

Анализ внешнеторговых связей между государствами, расположенными на направлении "Запад – Восток", которые примыкают к зоне международных транспортных коридоров (далее – МТК) и проходят по территории Украины, свидетельствует о возможностях роста объемов транзитных перевозок грузов в этом направлении. На среднесрочную перспективу в основном сохранится существующая структура транзитных потоков с приоритетом в западном направлении, то есть это будут потоки, зарождающиеся в России и других странах СНГ и направляющиеся в Европу через пограничные железнодорожные станции и морские порты и газо нефтепроводами.

По данным Минтрансвязи Украины, российские грузы сегодня формируют 70% объема транзитных перевозок через украинскую территорию. Удельный вес российско-украинских грузов в международных перевозках по территории Украины составляет 43%. Такие данные приводит Минтрансвязи Украины. Как подчеркивает министерство, российские грузы преобладают в структуре транзита через Украину, формируя 70% его объема. За 3 квартала 2008 г. объем российского транзита через Украину превысил 50 млн. тонн. Характеризуя динамику транзитных перевозок, министерство указало на падение объемов на 4,6% против предыдущего года. Для сравнения: 2007 г. завершился с ростом транзита в 1,3 раза. "Снижение наблюдается, главным образом, в транзитных перевозках сырьевых грузов ввиду переориентации рынка сбыта", - указывает министерство. Среди сократившихся номенклатурных позиций фигурируют угольные грузы, железорудное сырье, лом черных металлов[3].

Предоставляя транспортно-экспедиторские услуги при осуществлении свыше 60% экспортно-импортных перевозок и около 75% транзитных, мы с уверенностью можем констатировать, что проблемы, с которыми мы сталкиваемся в процессе работы, касаются всего рынка перевозок внешнеторговых грузов. Я не буду приводить печальные цифры в подтверждение падения их объемов - они все время изменяются и, к сожалению, в худшую сторону. Однако почему я решил поднять эту тему во время глобального финансового и экономического кризиса?

По моему глубокому убеждению, реализация транзитного потенциала Украины путем содействия деятельности транспорта, а именно в сфере перевозок транзитных грузов, в условиях кризиса является спасительным вариантом

не только для транспортного сектора экономики. Согласно выводам ведущих мировых экспертов, Украина владеет наибольшим в Европе показателем транзитности (коэффициент - 3,75, сравните с Польшей - 2,92), но использует его не в полной мере. Убежденность в этом основывается также на анализе проблем как мировых так и сугубо украинских, которые имеют место во внешнеторговых связях, деятельности железных дорог, портов, пунктов пропуска и т.п.

Многие понимают, что выход украинской экономики из кризиса из-за политических, финансовых и прочих негативных факторов, к сожалению, не произойдет быстрее, чем в экономике тех государств, где и политическая, и финансовая, и энергетическая стабильность на порядок выше нашей. Досадно, но это факт. Доля транзитных грузов в общем объеме для транспортного комплекса Украины еще недавно составляла около 50%, т.е., каждая вторая тонна - это транзитный груз, а сегодня объемы этих перевозок и обработки упали в 2 раза.

Скажите, готовы ли мы в условиях кризиса отечественного промышленного комплекса использовать свой транзитный потенциал для обеспечения более успешных экспортно-ориентированных экономик наших далеких и близких соседей в их внешнеторговых связях? Ведь вопреки всем проблемам контракты будут заключаться, торговля будет осуществляться. Создать благоприятные и конкурентные условия для привлечения объемов перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов является в этих условиях первоочередным и приоритетным заданием. Это необходимо сделать для сохранения сектора перевозок и тех объектов инфраструктуры, которые сотрудничают с ним, в т.ч. и государственных. Это сотни тысяч рабочих мест[4].

Существуют реальные потоки грузов для транзитных автомобильных перевозок между странами Южной и Юго-Восточной Европы и России, а также для развития транзита внутренним водным транспортом (р. Днепр, воднотранспортная система Волга – Дон), транзитных перевозок в комбинированном сообщении с участием различных видов транспорта. Возникают вопросы: в чем мы не дорабатываем, и какие первоочередные меры необходимы для стабилизации обстановки, обеспечения дальнейшего роста транзитных грузопотоков? 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 %. Мы живем за счет материальной базы, созданной в предыдущие годы, но уже сегодня ощущается острый дефицит полувагонов, цистерн, окатышевозов. Не хватает современных морских судов, автомобилей международного сообщения, контейнеров и подвижного состава для интермодальных перевозок. Попытки решить эти вопросы за счет собственной производственной деятельности приводят только к «латанию дыр». Тем более, что финансовая ситуация транспортных предприятий осложняется необходимостью покрывать убытки от перевозок пассажиров, пользующихся льготами. Убытки эти составляют более чем миллиард гривен, и они не компенсируются из бюджета.

Разработан ряд правительственных программ пополнения и обновления

подвижного состава, но они финансово не обеспечены и в ближайшее время тяжело рассчитывать на существенное улучшение дел. Поэтому руководителям подотраслей транспорта, и в первую очередь железнодорожникам, следует искать другие возможности решения проблемы. Это, прежде всего, создание лизинговых компаний, привлечение иностранных кредитов, продление срока эксплуатации подвижного состава за счет восстановительного ремонта на отечественных заводах, более широкое использование подвижного состава грузовладельцев. Хотелось бы найти понимание со стороны Министерства финансов и Министерства экономики в части выполнения решения совещания при премьер-министре Украины, касающегося обновления подвижного состава путем использования возможностей лизинговых компаний. Что касается инфраструктуры, то руководству подотраслей и Укравтодору следует обозначить наиболее «узкие места», ограничивающие пропускную способность наших транспортных путей, и сконцентрировать инвестиции для их ликвидации. Прежде всего это касается участков международных транспортных коридоров. Существует железнодорожный участок Одесса — Измаил, где скорость движения составов 20 км в час. Он ограничивает деятельность нескольких дунайских портов, которые могли бы приносить за счет транзита миллионные доходы, значительно перекрывающие стоимость реконструкции железной дороги. К сожалению, на протяжении нескольких лет «Укрзализныця» и Укрморречфлот не сумели решить этот вопрос. 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 предприятий и предпринимателей. Высокая степень износа портовых сооружений и технического оборудования существенно уменьшает скорость и качество переработки грузов. Зачастую из-за этого грузовладелец меняет порт переработки. Но проблема не только в этом. Из-за несогласованных действий железнодорожников и портовиков массовыми стали задержки грузов на подходах к морским портам. Недостаточен уровень транспортно-экспедиционного обслуживания транзитных перевозок, что особенно проявилось после отказа от лицензирования такой деятельности. Рынок экспедиторских услуг формируется стихийно — сегодня в Украине существует около 4 тыс. экспедиторских фирм. Только в регионе одесского транспортного узла функционирует около тысячи экспедиторских фирм - в основном мелких. Многие из них даже не зарегистрированы, не способны квалифицированно обслуживать потребителей, предлагают не всегда легальные схемы услуг, уклоняются от налогов[5].

Также на территории Украины работает большое число иностранных фирм, которые, используя отечественные трудовые и материальные ресурсы, заботятся, прежде всего, о собственных интересах. При этом используются такие схемы деятельности, когда значительные валютные средства находятся и обращаются в банках иностранных государств, прибыль не облагается налогами. Из-за этого они конкурентоспособнее украинских экспедиторов. В послед-

ние годы много сделано для обеспечения выверенной, гибкой тарифной политики. Это дает определенные результаты. Но тут еще большое поле для дальнейшей работы. Необходимо дифференцированно подходить к снижению тарифов и цен: снижать их там, где это нужно, для того, чтобы занять достойное место на рынке транспортных услуг. Плата за судозаход контейнеровоза в порты Одесса и Ильичевск в 2 - 3 раза выше, чем в большинстве европейских портов. Сегодня, чтобы привлечь иностранных грузовладельцев, мы должны учитывать их интересы на всей технологической цепочке перевозок[6]. Успешное решение задач улучшения организации транзитных перевозок без соответствующего нормативно-правового обеспечения невозможно. Здесь следует отметить отставание главных управлений Минтранса: в первую очередь, правового обеспечения и внешних связей. Неупорядоченными и длительными остаются процедура контрольно-проверочных операций и механизм оформления документов на транзитные грузы. В особенности это относится к автомобильным и контейнерным перевозкам. Так, в Ильичевском морском порту при оформлении транзитного груза некоторые контрольные службы необходимо посетить два - три раза. Оплата в банке производится как по единому документу, так и отдельно по разным сборам и налогам. Нередко функции контроля и оформления документов на транзитные грузы переданы негосударственным коммерческим структурам, которые самостоятельно устанавливают более высокие тарифы. На приграничных пунктах Чоп, Ягодин, Шегини, Краковец созданы так называемые грузовые терминалы, принадлежащие разным коммерческим структурам. Необходимо выполнять законы Украины «О транзите грузов», навести, наконец, надлежащий порядок на границе [7].

Основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине, кроются в неустроенности системы контроля грузов на границе, в оплате высокой стоимости услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами, в многочисленных бюрократических преградах при оформлении транзитных перевозок, низкой скорости доставки грузов, неблагоприятной криминальной обстановке, недостатке комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита, в отсутствии комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их экспедиционное обслуживание[8].

Созданию надлежащих условий для увеличения объемов транзитных перевозок будет оказывать содействие проведение гибкой тарифно-ценовой и налоговой политики. С этой целью предполагается:

- 1) осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзита (внедрение единого сбора, сквозных тарифов, тарифных уступок и т.п.);
- 2) исследование, разработка критериев и осуществление интегрированной оценки доходов и затрат при международном транзите грузов территорией Украины на основе общей для всех участников транзита маркетинговой стратегии ценообразования;
- 3) снижение стоимости услуг, сопутствующих транзитной перевозке;
- 4) подготовка и представление в установленном порядке предло-

жений относительно льготного налогообложения операций по предоставлению услуг, связанных с перевозкой (перемещением) грузов и пассажиров транзитом через территорию Украины;

- 5) подготовка нормативно-правовых актов относительно тарифов (включая сквозные) по направлениям прохождения транспортных коридоров; разработка методики формирования сквозных тарифов на перевозку транзитных грузов;
- 6) осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзитных контейнерных перевозок;
- 7) усовершенствование организации охраны и сопровождения подакцизных товаров, которые перемещаются транзитом через таможенную территорию Украины, разработка и внедрение экономически обоснованных тарифов на сопровождение этих товаров со скидкой на 20-30 %;
- 8) создание системы мониторинга тарифов и цен относительно предоставления услуг по перевозкам и переработке транзитных грузов на железных дорогах и в портах иностранных государств, которые конкурируют с украинскими. Осуществление гибкой тарифной политики с целью привлечения грузов для следования территориями Украины;
- 9) разработка и внедрение методик установления гибких тарифов на транспортирование нефти, природного газа и аммиака магистральными трубопроводами Украины с учетом мировых цен на энергоносители [9].

С целью усовершенствования организации транзитных перевозок представляется целесообразным:

- 1) повышение качества организации транзитных перевозок к уровню, который отвечает европейскому стандарту качества ISO, широкое внедрение на базе новых информационных технологий принципов транспортной логистики в организацию транспортного и транспортно-экспедиторского обслуживания международного транзита;
- 2) развитие смешанных (комбинированных) перевозок; разработка и внедрение на основных направлениях транзитных перевозок комплексных транспортно-технологических систем пропуска грузопотоков с обеспечением взаимодействия всех видов транспорта, терминалов, пунктов пропуска грузов через государственную границу Украины на основе согласованных графиков движения, режимов работы, технологий перевозок, переработки и контроля грузов;
- 3) разработка единой информационной сети, систем связи и передачи данных для участников процесса доставки транзитных грузов (первый этап);
- 4) разработка и внедрение систем электронного обмена данными и электронной обработки данных с созданием условий защиты информации (первоочередные работы);
- 5) усовершенствование системы транспортно-экспедиторского обслуживания транзитных перевозок, повышение роли международных экспедиторов в обеспечении ими предоставления владельцам груза услуг, финансовых гарантий, в организации доставки транзитных грузов, учреждений операторских компаний смешанных(комбинированных) перевозок;

- б) создание на основных направлениях транзитных перевозок в смешанном соединении комплексных транспортно-технологических систем пропуска грузопотоков с обеспечением взаимодействия всех видов транспорта, терминалов, пунктов пропуска грузов через государственную границу Украины на основе сквозных тарифов, согласованных графиков движения, режимов работы, технологий;
- 7) создание в основных приморских транспортных узлах наблюдательных советов с включением в них представителей администраций морских портов, стивидорных компаний, железных дорог и других видов транспорта, экспедиторов и владельцев груза для обеспечения их четкого взаимодействия, гармонизации интересов обеспечения оптимальных технологий накопления судовых партий;
- 8) проведение исследований и экспериментальной проверки на базе Илличевского, Одесского и Ренийского морских портов, а также Закарпатского транспортного узла (г. Чоп) эффективности деятельности и дальнейшего расширения сети логистических товарораспределительных центров;
- 9) исследование и подготовка предложений относительно перспективного развития комбинированных перевозок: контейнерных, контрейлерных;
- 10) разработка комплексных планов развития морских (речных) портов и припортовых железнодорожных станций; реализация этих планов;
- 11) разработка и реализация мероприятий по увеличению объемов транзита грузов на украинском участке реки Дунай и организации смешанных (железнодорожно-водных) перевозок с использованием р.Тиса;
- 12) обеспечение приоритетного пропуска поездов с транзитными грузами за направлениями основных массовых перевозок, сокращение их простоев на станциях, организация движения экспрессных поездов с транзитными грузами; повышение на 30 % скорости доставки транзитных грузов;
- 13) установление для всех видов транзитных перевозок гарантированных сроков доставки грузов;
- 14) создание соответственно мировому опыту конкурентной среды на рынке услуг относительно гарантирования доставки подакцизных грузов в таможни назначения;
- 15) создание в пунктах пропуска через государственную границу Украины информационно-справочной компьютерной системы;
- 16) внедрение типичного проекта автомобильного пункта пропуска модульного типа соответственно европейским стандартам.[10].

Литература:

1. www.regnum.ru/news/
2. www.slavzerno.org/news/
3. www.efi-trans.ru/novosti-saita/
4. www.tbu.com.ua/articles/
5. www.zn.ua/
6. www.vitrenko.at.ua/

7. Украина как транзитное государство: Каталог «Импортеры и экспортеры Украины» - 2000.
8. www.korrespondent.net/business/economics/
9. www.niurr.gov.ua/ru/
10. Колесников А. Перспективы для транзита: Порты Украины /А. Колесников.- 2000 -№1.

Анотація

Транзитний потенціал України: проблеми та перспективи

Кисельов В.В., аспірант

Харьковський національний університет імені В.Н.Карзіна

Стаття присвячена дослідженню стану транзиту в Україні, виявленню основних проблем транзиту та перспективи розвитку транзитного потенціалу України.

Ключові слова: транзитний потенціал, транзитні доходи, транзитна ставка, транзитні коридори, транзитний груз, газотранспортна система.

Summary

Transit potential of the Ukraine: a problems and prospects

Kiselev V.V., graduate student

V. N. Karazin Kharkiv National University

The article is dedicated to study of the condition of the transit in Ukraine, revealing the main problems of the transit and prospects of the development of the transit potential of the Ukraine.

Key words: transit potential, transit incooms, transit rate, transport corridors, transit cargo, gas-transport system.