

МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ СВЯЗИ: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

УДК 656.025.4

Д. П Р Е Й Г Е Р,
профессор, доктор экономических наук,
Я. Ж А Л И Л О,
кандидат экономических наук,
Заслуженный экономист Украины,
О. С О Б К Е В И Ч,
кандидат экономических наук,
Е. Е М Е Л Ь Я Н О В А

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Проаналізовано динаміку транзитних перевезень вантажів територією України за видами транспорту, країнами відправлення, номенклатурою. Розкрито причини втрати нашою державою значних обсягів транзиту. Науково обгрунтовано можливі шляхи зростання транзитних перевезень залізницею та морським транспортом.

“Движение – как музыка, которую играет симфонический оркестр, музыка, которая звучит, не зная границ, музыка, которая соединяет людей и делает так, чтобы понятия границ и расстояний перестали для них существовать”, – так высказался о движении (понимаем – транспорте) известный менеджер по логистике К. Габрелян.

Известно, что транспорт является одной из ведущих форм общественного производства, социальным фактором, от качества функционирования которого зависят состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства и обороны страны, а также в значительной степени благополучие и удобство жизни населения. Процессы интеграции и гармонизации мировой экономики, создание межгосударственных и транснациональных производственных объединений предъявляют к транспортной системе новые требования, реализовать которые в рамках отдельного государства уже невозможно. В то же время для налаживания эффективных международных перевозок необходимо активно устранять административные и инфраструктурные препятствия, создавать условия для роста привлекательности не только инфраструктуры, но и транспортно-логистического бизнеса в целом.

Развитие рынков сбыта товаров и углубление международного разделения труда расширили территориальные расстояния между производителями и потребителями продукции, что, в свою очередь, обуславливает рост объемов и расширение номенклатуры транснациональных грузопотоков. Наблюдается глобализация транспорта: усиливается взаимодействие всех его видов по всей цепочке поставки товаров; происходит интеграция транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную сеть, обслуживающую грузопотоки между странами и континентами; отрабатываются единые (международные) стандарты и требования к техническим параметрам транспортных средств и оборудования; налаживается процесс электронной идентификации товаров и транспортных средств, их отслеживания и сопровождения с использованием спутниковой связи.

Транспортная система Украины включает свыше 22 тыс. км железнодорожных путей (которые выходят за границы, взаимодействуют с железными дорогами 7 соседних стран и на которых функционирует 40 международных железнодорожных переходов), около 170 тыс. км автомобильных дорог, 30 аэропортов (где действует 130 взлетных полос), 18 государственных МТП (общей технологической мощностью свыше 170 млн. т), 4 рыбных порта, 13 частных портовых пунктов и причалов, свыше 42 тыс. км нефтегазопроводов. Ежедневно отечественная транспортная система перевозит около 2,2 млн. т грузов и свыше 19 млн. пассажиров.

Значительную долю грузовых перевозок составляет транзит, что обусловлено выгодным геополитическим расположением нашего государства, активным развитием на его территории МТК, наличием в Украине мощностей по переработке транзитных грузов в МТП и для доставки трубопроводным транспортом транзита углеводородного сырья Российской Федерации в европейские страны и Турцию, постепенным улучшением состояния отечественных автомобильных дорог, возрождением украинской авиационной отрасли.

Следует заметить, что в последнее время органы государственной исполнительной власти Украины уделяют больше внимания вопросам реализации и дальнейшего развития транзитного потенциала нашего государства. Эти задачи входят в состав трех важнейших рамочных направлений реализации национальных проектов (таких, в частности, как “Дунайский коридор”, строительство LNG-терминала), на выполнение которых предусматривается привлечь около 10 млрд. дол. частных инвестиций.

Понятие “транзит грузов” определено в Законе Украины “О транзите грузов”: “Транзит грузов – перевозка транспортными средствами транзита транзитных грузов под таможенным контролем через территорию Украины между двумя пунктами или в пределах одного пункта пропуска через государственную границу Украины”¹.

Таким образом, под транзитом следует понимать свободное перемещение (ст. V Соглашения ГАТТ/ВТО) через территорию страны грузов третьих стран под контролем таможенных органов государства без взимания пошлины, налогов и без применения к товарам мер тарифного и нетарифного регулирования. Транзит – это разновидность экспорта транспортных услуг, предоставляемых грузовладельцу и перевозчику. Значительная доля транзитных грузов перевозится в контейнерах, что требует наличия специализированного подвижного состава и соответствующих пунктов переработки (таких, как порт, станция, пункт пропуска на таможенной границе), использования информационных и логистических технологий, согласованного взаимодействия экспедиторов разных стран.

Как отмечается в Программе экономических реформ Президента Украины на 2010–2014 годы “Богатое общество, конкурентоспособная экономика, эффективное государство”, транзитный потенциал страны недоиспользуется: грузопоток между Европой и Российской Федерацией через Беларусь в 5 раз больше, чем через Украину. Как следствие, не создаются новые рабочие места, а государственный бюджет не получает дополнительных источников дохода. В таблицах 1–4 проиллюстрированы динамика общего объема транзитных перевозок грузов (в том числе по видам транспорта, а также странам отправления и назначения) и изменение структуры грузов, транспортируемых через страну транзитом.

Приведенные данные свидетельствуют об отсутствии стабильности в объемах транзитных перевозок: их резкое падение в отдельные годы, такое же резкое увели-

¹ См.: Закон України “Про транзит вантажів”. “Відомості Верховної Ради України” № 51, 1999, ст. 446.

чение (в частности, в 2 раза в 2007 г. по сравнению с 2005 г.), опять падение в 2009–2010 гг. При этом, исключив из расчетов наиболее стабильные объемы транзита углеводородного сырья трубопроводным транспортом (табл. 2–4), мы имеем еще более пеструю картину.

Таблица 1*

Динамика внешнеэкономических транзитных грузопотоков через границы Украины за 2000–2010 гг.

Годы	Объем транзита (тыс. т)	% к 2000 г.	Годы	Объем транзита (тыс. т)	% к 2000 г.	Годы	Объем транзита (тыс. т)	% к 2000 г.
2000	184000,5	100	2004	185629,8	100,9	2008	325423	176,9
2001	183633,5	99,8	2005	205565,2	111,7	2009	178134,1	96,8
2002	181608	98,7	2006	222948,1	121,2	2010	152353,8	83,0
2003	218964	119,0	2007	386956,6	210,3			

* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України – 2009. Статистичний збірник. К., 2010, с. 79; Транспорт і зв'язок України – 2010. Статистичний збірник. К., 2011, с. 78.

Таблица 2*

Динамика транзитных перевозок грузов (внешнеэкономических грузопотоков) по территории Украины за 2005–2010 гг.

Показатели	Г о д ы				2010 г. в % к 2005 г.
	2005		2010		
	масса груза (тыс. т)	% к итогу	масса груза (тыс. т)	% к итогу	
Транзит (в целом) **	77643,3	100	52913,5	100	68,2
в том числе транспортом:					
автомобильным.....	636,1	0,82	4649,1	8,79	703,9
речным.....	10,1	0,01	–	–	–
железнодорожным...	73221	94,3	44511,8	84,2	60,8
морским.....	3765,5	4,85	3660,4	6,92	97,2
авиационным.....	1,4	0,0	1,6	0,0	114,3
прочим.....	9,2	0,01	90,6	0,17	985

* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України – 2005. Статистичний збірник. К., 2006, с. 85; Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 80; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 79.

** Без трубопроводного транспорта.

В целом наблюдается стремительная утрата Украиной позиций на рынке международных транзитных перевозок железнодорожным, морским и речным транспортом.

За анализируемые 6 лет Украина потеряла почти 25 млн. т транзита (прежде всего, на железнодорожном транспорте (–28,7 млн. т), на морском (–105,1 тыс. т) и полностью – на речном). При этом расширены перевозки транзитных грузов автомобилями (более чем в 7 раз), авиационным и прочими видами транспорта. Конечно, такие тенденции не вписываются в парадигму экологизации транспортных перевозок, где грузы рекомендуется переводить на более экологически безопасные виды транспорта – железнодорожный и водный. В этом контексте определенный интерес представляют данные таблицы 3.

Приведенные расчеты свидетельствуют о постепенной концентрации в грузовых транзитных перевозках по нашей территории грузов, отправленных из стран СНГ. И особенно это ощутимо для железнодорожного транспорта: если в 2005 г. их

доля составила 65,3%, то в 2010 г. — уже 96,2%. В то же время транзит из стран ЕС на этом виде транспорта сократился более чем в 3 раза, а их доля — соответственно, с 4,5% до около 2%.

Таблица 3*

**Изменение географии транзита грузов (по странам отправления)
за 2005–2010 гг.**

Транзит грузов	Г о д ы							
	2005				2010			
	всего	страны СНГ	страны ЕС**	другие страны	всего	страны СНГ	страны ЕС	другие страны
Тыс. т.....	77622,6	50850,2	3891,6	22880,8	52820,3	45107,7	3301,0	4411,6
Доля (%).....	100	65,5	5,0	29,5	100	85,4	6,2	8,4
Автомобильный транспорт.....	636,1	246	158,6	231,5	4649,1	1762,4	1922,7	964,0
Железнодорожный транспорт.....	73221	47774,7	3297,3	22149	44511,8	42810,5	976,0	725,3
Морской транспорт.....	3765,5	2829,5	612,7	323,3	3659,4	534,8	402,3	2722,3

* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України – 2005, с. 102–104; Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 97–100; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 96–99; без трубопроводного транспорта.

** С учетом Болгарии и Румынии.

Таблица 4 говорит об изменении структуры грузовых транзитных перевозок в Украине.

Таблица 4*

**Изменение номенклатуры грузовых транзитных перевозок в Украине
за 2005–2010 гг.**

Номенклатура грузов (тыс. т)	Г о д ы							
	транзит (в целом)	2005			транзит (в целом)	2010		
		А	Ж	М		А	Ж	М
Живые животные; продукты животного происхождения...	509,6	133,6	371,9	2,9	99,4	74,1	0,8	24,5
Продукты растительного происхождения.....	2601,6	32,7	1460	1108,7	1910,2	935,8	800,0	173,9
Жиры и масла животного или растительного происхождения.....	352	1,8	349,7	0,5	278,1	21,4	116,9	134,8
Готовые пищевые продукты.....	2546,1	94,8	2255,4	195,6	1471,2	569,6	430,4	453,4
Минеральные продукты.....	177100,6	69	49274,2	1776,6	133114,1	187,7	32611,9	2629,7
Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности.....	10247,8	27,9	7696,9	566,5	8467,8	246,5	6288,1	38,8

Полимерные материалы, пластмасса и каучук.....	704	23	680,1	0,9	608,4	360,0	227,6	18,7
Древесина и изделия из древесины....	801,4	27,2	771,8	2,3	415,3	333,2	81,2	0,5
Масса из древесины или других целлюлозных материалов	1041,2	18,8	1002,7	19,6	386,8	193,4	192,2	1,0
Изделия из камня, гипса, цемента, керамики, стекла.....	1515,2	31,3	1481,4	1,7	335,7	163,3	153,7	18,1
Недрагоценные металлы и изделия из них.....	7291	25,1	7199,4	65,9	3908,1	448,6	3368,0	90,8
Механическое оборудование.....	292,8	37,6	240,2	14,9	481,0	389,7	52,6	37,4
Транспортные средства и дорожное оборудование...	388,8	43,5	336,2	8,9	283,8	165,8	76,9	35,3

* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 99–101; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 94–97.

Виды транспорта: А – автомобильный; Ж – железнодорожный; М – морской.

За исключением перевозок механического оборудования, объемы транзита по нашей территории утрачены по всем ассортиментным позициям. В наибольшей степени их падение присуще для группы живых животных и продуктов животного происхождения (в 5 раз), изделий из камня, гипса, цемента, керамики, стекла (почти в 5 раз), драгоценных металлов и изделий из них (в 2 раза). По нашему мнению, это является следствием изменения структуры торговли между европейскими странами (и в том числе РФ) и азиатскими, в которые транзитные грузы следуют через Украину, а также постепенного увеличения дорогостоящих товаров конечного потребления, перемещаемых в контейнерах, значительная доля которых, в свою очередь, перевозится автотранспортом.

Можно констатировать, что украинская территория (прежде всего, отечественные железнодорожный транспорт и МТП) все меньше пользуется вниманием отправителей транзитных грузов из стран ЕС, поскольку они ищут пути, минующие наше государство (в частности, чаще предпочитая более северные и более южные маршруты).

Чтобы преодолеть последствия финансово-экономического кризиса 2008–2009 гг. и обеспечить антикризисную стабильность национальной экономики, необходимо целенаправленно создавать механизмы использования всего спектра потенциальных ресурсов развития, доступных для Украины. К таким ресурсам, несомненно, относится транзитный потенциал нашего государства.

Для преодоления указанных негативных тенденций в развитии транзитного сектора Украины важно совместно с Россией, а также с другими странами СНГ и ЕС совершенствовать нормативно-правовую базу с целью упрощения процедуры таможенного оформления товаров; внедрять прогрессивные технологии оценки результатов анализа рисков доставки товаров до таможни назначения и контроля за

их перемещением (в том числе через государственную границу); развивать современные информационные технологии. Внутри каждой страны-транзитера нужно формировать благоприятный нормативно-правовой климат, который бы согласовывался с международными правами и конвенциями, формировать “прозрачное” и гибкое таможенное законодательство. Верховной Радой Украины принят закон о предварительном документальном контроле², в соответствии с которым функции осуществления государственного санитарно-эпидемиологического, ветеринарно-санитарного, фитосанитарного, экологического контроля и контроля за перемещением культурных ценностей возложены на должностных лиц таможенных органов в пунктах пропуска через государственную границу Украины. Следует заметить, что таможенные органы в пунктах пропуска будут осуществлять контроль в форме предварительного документального контроля лишь по отношению к отдельным товарам, ввозимым на таможенную территорию Украины (в том числе с целью транзита). Как утверждают в Государственной таможенной службе Украины, под действие этого закона подпадает около 95% всех товаров, перемещаемых через ее государственную границу³.

На железнодорожном транспорте в модернизации нуждаются не только состав и качество технических средств (в ближайшие 6 лет Украина должна полностью заменить железнодорожный подвижной состав) перемещения грузов (с этим связано также постепенное размежевание пассажирских и грузовых перевозок при значительном росте средней скорости движения), но и такая организация перевозок, которая бы отвечала требованиям европейских стандартов. Необходимо создать современную систему транспортно-логистических центров (в частности, вернуться к вопросу формирования логистического центра “Интерпорт Ковель”, а также мощного центра на переходе Чоп – Захонь).

1. Кроме того, уже до конца 2012 г. целесообразно ввести практику электронного документооборота при транзитных перевозках (с 2011 г. она используется при внутренних грузовых перевозках). Это касается и железнодорожных администраций стран ЕС, с которыми следует наладить электронный обмен данными в объеме перевозочных документов (некоторые работы в этом направлении уже проведены с Польшей, Словакией и Венгрией; с ОАО “РЖД” такое сотрудничество осуществляется уже в течение 7 лет; заключено трехстороннее соглашение об электронном обмене данными по перевозке грузов между “Укрзалізницею”, ОАО “РЖД” и АО «НК “Казахстан Темир Жолы”») ⁴, а также активизировать процесс присоединения Украины к условиям Конвенции о единой транзитной процедуре (Женева, 1987 г.).

² См.: Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України”. “Відомості Верховної Ради України” № 33, 2011, ст. 326.

³ См.: Су л и м а С. Професіоналізм – категорія економічна. “Голос України” от 4 октября 2011 г.

⁴ “Укрзалізниця”, совместно с Государственной таможенной службой Украины, работают над формированием в электронном виде грузовой таможенной декларации в режиме транзита с целью интеграции национальной системы контроля за доставкой грузов с европейской системой NCTS. Проведен эксперимент при участии Литовской таможенной службы в части электронного документирования перевозок грузов от ОМТП до Вильнюса поездом “Викинг”. Следующим этапом эксперимента станет переход к оформлению в электронном виде транзитных деклараций на все железнодорожные пункты пропуска (не только на конечные станции, но и на промежуточные). Дальнейшие пути развития комбинированных (интермодальных) перевозок определены на Одесском семинаре (июнь 2011 г.) “Концепция “единого окна” и интеграция режимов железнодорожных перевозок при упрощении процедур торговли на территории общеевропейского пространства”. На повестке дня были два вопроса: возможность введения в Украине принципа “единого окна” при организации взаимодействия участников торговых опе-

2. Нужно устранить технические препятствия на пути транзитных грузовых перевозок из Европы в Азию через территорию Украины. Эксперты указывают на несовершенство отечественного дорожного хозяйства (прежде всего, при пересечении территории Карпатского региона). Поэтому очень важно ускорить начатое строительство двухколейного Бескидского тоннеля, что, в свою очередь, позволит значительно ускорить транзит грузов по железной дороге в страны ЕС. Кроме того, целесообразными усматриваются реализация мер по интеграции железных дорог Украины в транспортную сеть ЕС за счет активного сотрудничества нашего государства в развитии колеи 1520 мм на территории Западной Европы, а также модернизация существующего в Украине пути европейского образца, пролегающего до Ковеля.

3. Перспективными направлениями сотрудничества Украины и ЕС являются привлечение дополнительных объемов транзитных грузопотоков через территорию Украины и разветвление сети МТК за счет новых направлений движения: Европа – Кавказ – Азия с разветвлением автомобильной магистрали Будапешт – Белгород-Днестровский – Одесса с выходом через Керченскую переправу на Юг России и на Кавказ; ТРАСЕКА (Великий Шелковый путь); Черное море – Балтийское море с привлечением дополнительных грузопотоков из Турции (в прямом направлении) и из Скандинавских стран (в обратном направлении); использование водных путей Днепра и выхода через Волго-Донское направление к Каспийскому морю; участие в реализации МТК “Север – Юг”. В этом контексте следует обратить внимание на украинско-латвийское сотрудничество в сфере транзитных перевозок. 31 августа 2011 г. Кабинет Министров Украины принял постановление “Об утверждении Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о транзитных перевозках с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры”, которое определяет основные принципы сотрудничества и устанавливает конкурентоспособные условия для осуществления таких перевозок. Регламентируются также пути сотрудничества в рамках международных транспортных объединений, к которым относятся стороны.

4. Необходимо полностью реализовать задачи по обновлению подвижного (в частности, локомотивного) парка на период до 2016 г., определенные в постановлении Кабинета Министров Украины от 1 августа 2011 г. № 840. В соответствии с требованиями документа, за эти годы должны быть приобретены 509 единиц тягового парка (на общую сумму 28,67 млрд. грн.), в том числе уже в 2012 г. – 66 (на 3 млрд. грн.), в 2013 г. – 104 (на 5,2 млрд. грн.), в 2014 г. – 110 (на 6,1 млрд. грн.), в 2015 г. – 114 (на 6,8 млрд. грн.), в 2016 г. – 115 (на 7,4 млрд. грн.). Одновременно должны осуществляться обновление и пополнение грузового вагонного парка (который сегодня насчитывает лишь 120 тыс. вагонов), а также дальнейшая электрификация железной дороги⁵. Согласно программе электрификации отечественных железных дорог на 2011–2016 гг. (утвержденной приказом по “Укрзалізниця” от 10 июня 2011 г. № 274-Ц) (ориентировочной стоимостью свыше 17,3 млрд. грн.), дополнительно будет электрифицировано 1562 км (в том числе в 2011 г. – 372 км) эксплуатационной протяженности железных дорог на тех участках, которые подлежат переводу на скоростной режим эксплуатации, и на тех, которые входят в сферу размежевания грузового и пассажирского движения. Прежде всего, имеются в виду

раций и контролирующих органов; развитие торговли и привлечение новых транзитных потоков по направлениям осей МТК “Север – Юг” и “Европа – Азия” (в том числе при содействии механизма расширения практики применения унифицированной электронной накладной (CIM/SMGS)).

⁵ Сегодня из 22 тыс. км железных дорог электрифицировано 10,5 тыс. км (или 45,5% их общей протяженности). Доля электротяги в общем грузообороте составляет около 90%.

участки Полтава – Червоноград – Лозовая протяженностью 176 км, Николаев – Колосовка протяженностью 105 км (это части стратегически важного международного направления Тополи – Купянск – Основа – Люботин – Полтава – Кременчуг – Бурты – Коростовка – Знамянка, электрификация которых будет способствовать ускоренной доставке грузов из России, Казахстана и других азиатских стран в Одессу и в другие крупные МТП), Волынская – Николаев – Херсон – Вадим – Джанкой протяженностью 394 км и др. Кроме того, это позволит ежегодно экономить около 200 тыс. т дизельного топлива, которое сегодня расходуется тепловозами. Как свидетельствуют эксперты ⁶, реализация такой меры будет способствовать ускорению перемещения в первую очередь транзитных грузов, следующих в черноморские порты Украины (на треть), и снижению себестоимости перевозок (на 35%).

5. Украине важно присоединиться к новой Трансъевропейской транспортной сети, которая в настоящее время формируется на территории ЕС, и обеспечить ее полную реализацию. Разработаны план расширения этой сети до 2020 г., а также карта основных маршрутов – мультимодальных осей, которые соединяют страны – члены ЕС с новыми странами-соседями и регионами. Реализация соответствующих мер с целью создания общего европейского транспортного рынка на принципах отказа от фрагментированных национальных транспортных систем практически не возможна без участия регионов Украины и нашего государства в целом. Еврокомиссией определены и утверждены 5 основных приоритетных направлений европейских транспортных осей: северная, центральная, юго-восточная, юго-западная и водные магистрали между европейскими МТП. По территории Украины проходят центральная ось, в рамках которой определены основные маршруты: Катовице – Львов – Киев, Будапешт – Львов, Минск – Киев, Киев – Харьков, Москва – Киев – Одесса, а также водная ось, соединяющая зону Черного моря с Атлантикой (Средиземным, Балтийским, Баренцевым, Красным морями и Суэцким каналом) и включающая внутренние водные пути: Беларусь – Киев (по Днепру) с выходом к Одесскому и Ильичевскому МТП. Существует проект ТАСИС “Поддержка интеграции Украины в панъевропейскую транспортную сеть ТЕМ-Т” – наиболее масштабный из проектов ЕС, бюджет которого составляет 6 млн. евро.

6. Нужно активизировать развитие в Украине мультимодальных перевозок. Следует напомнить, что одним из наиболее распространенных видов комбинированных перевозок являются контейнерные и контрейлерные составы, формирующиеся на территории как Украины (“Викинг”, “Зубр”, “Ярослав”), так и других государств (в первую очередь, Российской Федерации). Развитию контрейлерных перевозок способствуют, прежде всего, сезонные ограничения движения крупногрузовых автомобилей (по мнению экспертов, передвижение по автодороге 1 грузового автопоезда наносит экологический ущерб, равный ущербу от прохождения до 160 тыс. легковых автомобилей), ограничение времени пребывания водителей за рулем автомобиля, требования к безопасности перевозки груза.

В последнее время в работе комбинированного поезда “Зубр” наблюдаются определенные трудности (в частности, в 2010 г. Украина и Эстония не использовали его для перевозки своих грузов; в целом он ощущает жесткую конкуренцию со стороны автомобильных перевозчиков контейнеров), которые можно преодолеть за счет дополнительного привлечения заказов как из Скандинавских стран, так и из Турции, упрощения процедуры прохождения контрольных проверок груза (это крупногабаритные контейнеры), полной координации работы всех участников перевозок. В этой сфере уже действуют специальные (межгосударственные) тарифные

⁶ См.: Дацюк Л. Зі Львова до Донецька з вітерцем. “Урядовий кур’єр” от 25 ноября 2011 г.

условия и упрощенные процедуры таможенного досмотра контейнеров. Впрочем, оптимальные соотношения между стоимостью перевозок, комплексным обслуживанием “от дверей до дверей” (между конечными пунктами), временем доставки груза и возврата пустых контейнеров еще не достигнуты. В частности, расстояние в 2162 км поезд преодолевает за 83,5 часа (или со средней скоростью лишь 26 км в час), тогда как автотранспорт тратит на прохождение этого пути от 50 до 150 часов, из которых до 7 часов занимают контрольные процедуры ⁷.

Если говорить об известном поезде “Викинг” (который впервые был отправлен из Ильичевска в Клайпеду 6 февраля 2003 г.; протяженность маршрута – 1733 км; время пребывания в пути – 59 часов; в последние годы перевозит, главным образом, контейнеры: за 2008 г. их перевезено 34128, за 2009 г. – 39517, за 2010 г. – 41804), то проблема для Украины в том, что поезд практически не осуществляет сообщение между Черным и Балтийским морями, а выполняет функцию приоритетного транспортного сообщения между Беларусью и Литвой. Ведь из почти 42 тыс. контейнеров, перевезенных в 2010 г., 19 тыс. транспортированы из Литвы в Беларусь, 19,5 тыс. – из Беларуси в Литву, тогда как из Литвы в Украину перевезено лишь 973 контейнера, а из Украины в Литву – ни одного. Серьезной проблемой остается продолжительный осмотр поезда украинскими таможенными службами. Если эту проблему не решить внесением необходимых изменений в Таможенный кодекс Украины, то состоявшееся присоединение к указанному маршруту Грузии и Турции не даст ожидаемого эффекта. В этом контексте целесообразно подчеркнуть, что в июле 2011 г. Кабинет Министров Украины принял проект распоряжения «Об утверждении плана мер по повышению эффективности использования поезда комбинированного транспорта “Викинг”». В частности, предусмотрено улучшить технологию и организацию работы поезда; усовершенствовать механизм контрольных процедур по отношению к транзитным грузам в пунктах пропуска в МТП; обеспечить гармонизацию и упрощение таких процедур в пунктах пропуска через государственную границу; усовершенствовать порядок таможенного оформления грузов, перевозимых через МТП и сухопутные переходы ⁸.

Как свидетельствует анализ, мультимодальные перевозки не получили в Украине необходимого развития по ряду следующих причин.

Несовершенство нормативно-правового урегулирования вопросов смешанных перевозок, неопределенность стратегических основ их развития. Так, в Транспортной стратегии Украины на период до 2020 года (одобренной распоряжением Кабинета Министров Украины от 20 октября 2010 г. № 2174-р) вопросы развития мультимодальных перевозок не получили должного освещения. Нет упоминания о взаимодействии разных видов транспорта и в Воздушном кодексе Украины (от 19 мая 2011 г.).

Диспропорции между уровнями развития мощностей МТП по переработке грузов и примыкающей к ним железнодорожной инфраструктуры, что, в свою очередь, тормозит развитие контейнерных и контейнерных перевозок. Например, Ильичевский МТП может за 1 сутки обработать 1388 вагонов, а припортовая железнодорожная станция – 755 (диспропорция составляет 633 вагона), ОМТП – соответственно, 713, а железнодорожная станция – лишь 432, Николаевский МТП – 531, а железнодорожная станция – 310 вагонов ⁹.

Высокие риски мультимодальных операторов при организации мультимодальных перевозок на значительные расстояния при участии двух и более видов

⁷ См.: <http://www.magistral-uz.com.ua>.

⁸ См.: Уряд затвердив план заходів з підвищення ефективності використання поїзда “Вікінг”. Урядовий портал (http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244386434).

⁹ См.: Петров А. Прем’єр у морській столиці. “Порти України” № 8, 2010, с. 9.

транспорта. Проблемным аспектом является необходимость для экспедитора (оператора) брать на себя ответственность за действия третьих сторон в международном сообщении и нести высокие риски, обеспечивая коммуникацию и синергию в рамках сетей логистических центров МТК.

7. Резервом сокращения времени пребывания контейнеризованных транзитных грузов в пути при железнодорожных перевозках¹⁰ является постепенный отказ от его 100-процентного таможенного досмотра и внедрение мирового опыта, в соответствии с которым непосредственному таможенному досмотру подлежат не более 10% товаров. Контроль должен ограничиться внешним осмотром контейнеров и лишь в чрезвычайных ситуациях – полным досмотром груза. Конечно, такое решение должны согласовать страны, через территорию которых транспортируются транзитные контейнеры. В существующих условиях доля железных дорог в перевозках этих контейнеров не велика (в частности, “РЖД” перевозит лишь 2,06% общего объема транзитных контейнеров, а остальное делят между собой автомобильный и морской транспорт России). Вместе с тем выгоды от использования железных дорог очевидны. Значительные резервы открываются для железных дорог через распространение практики перевозок сжиженного природного газа в танк-контейнерах¹¹ (Российская Федерация наладила транспортировку таких контейнеров от Сургута до Чехии). На повестке дня – более широкое использование флекситанков¹² и других современных видов транспортировки транзитных грузов по железной дороге.

8. Нуждается в решении вопрос размежевания хозяйственных функций и функций государственного управления “Укрзалізниці” с целью повышения эффективности управления железнодорожным транспортом. На сегодня утверждена Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010–2019 гг., которой, в частности, предусмотрено, что государственное регулирование железнодорожного транспорта будет осуществлять Министерство инфраструктуры Украины, хозяйственную деятельность будет вести ГАО “Укрзалізняця” (при этом запрещаются его приватизация и продажа магистральных объектов), а тарифами займется Национальная комиссия регулирования транспорта, для создания которой целесообразно разработать отдельный закон. На ГАО будут распространяться требования Закона Украины “Об акционерных обществах”, применяемые к публичным акционерным обществам (в частности, в части раскрытия информации и обеспечения “прозрачности” деятельности).

Преимущество такого реформирования заключается в том, что “Укрзалізняця” сможет свободно получать кредиты (ведь МФО отказываются от финансирования этой компании без ее корпоратизации: в частности, этого требуют и ЕБРР, и Всемирный банк). При этом объем инвестиционных ресурсов будет зависеть от капитализации, прибыльности и финансовой “прозрачности” деятельности компании.

¹⁰ В I полугодии 2011 г. транзитные перевозки контейнеров по железной дороге составили 58,6 тыс. единиц (или на 48% больше, чем за соответствующий период 2010 г.) (см.: Дацюк Л. Віртуальні документи на реальні вантажі. “Урядовий кур’єр” от 15 сентября 2011 г.).

¹¹ Контейнер-цистерна является специализированным транспортным оборудованием, предназначенным для безопасной перевозки сжиженных углеводородных газов автомобильным, железнодорожным, речным и морским транспортом. Преимущество применения такого контейнера в том, что его можно доставлять от железной дороги (морского порта) автотранспортом в любой населенный пункт. Габариты контейнера (на примере типа UN T 50): длина – 6058 мм, ширина – 2438 мм, высота – 2591 мм. Максимальный вес брутто – 30480 кг, емкость – 25 тыс. л газа. На железнодорожную платформу помещается два контейнера.

¹² Флекситанк – это вкладыш-камера, который разработан для 20-футового контейнера и является безопасной емкостью для перевозки жидких наливных грузов. Флекситанк не является утвержденной формой упаковки для перевозки по морю опасных грузов, указанных в “Maritime Dangerous Goods Code”.

В то же время реальные изменения согласно этапности выполнения намеченных мер и объемам финансирования произойдут лишь на конечном этапе реализации программы (с 2016 по 2019 г.), что, в свою очередь, снизит их эффективность и актуальность. Кроме того, есть опасность неготовности региональных бюджетов содержать соответствующие объекты и финансировать меры по выполнению программы.

На водном транспорте¹³ наблюдается иная, чем на железнодорожном, тенденция: стремительно уменьшаются абсолютные объемы транзита грузов из стран СНГ (прежде всего, из Российской Федерации¹⁴) и ЕС, а возрастают – из других государств мира. Но сначала следует отметить, что доля транзита в общем грузообороте украинских МТП снижается: если в 2002 г. она составляла 44%, в 2005 г. – 36%, то в 2010 г. – только 30,4%. Ухудшение положения Украины в транзитной сфере может приобрести необратимый характер, если современные негативные тенденции не будут учитываться на общегосударственном уровне – при разработке национальной транспортной политики и осуществлении конкретных мер государственными органами, имеющими отношение к ее реализации.

1. Кроме того, целесообразно улучшать тарифную политику в МТП при переработке транзитных грузов. Как отмечается в Отчете Всемирного банка¹⁵, “стоимость обработки контейнеров в украинских портах выше по сравнению с международными тарифами, даже не учитывая неофициальных платежей, однако эффективность деятельности портовых служб, принимая во внимание срок выполнения работ, остается низкой”. По мнению авторов документа, это создает серьезный барьер для развития отечественной торговли, что тоже оказывает косвенное негативное влияние на секторы импорта и экспорта, а также на развитие МТК. Полагаем, что в документы по совершенствованию деятельности МТП следует включать и работы с транзитным грузом.

2. Необходимо наращивать усилия по созданию конкурентоспособных условий для функционирования МТП Украины, прежде всего, в бассейне Черного моря, где ощущается большая конкуренция со стороны как российских, так и румынских и даже молдавского портов. К сожалению, в Украине до сих пор не созданы все необходимые условия для превращения ее в крупное конкурентоспособное транзитное государство. В Дунайской водной магистрали более весомую роль играет Констанца (и в некоторой степени молдавский порт Джурджулешты). Однако при реализации намеченных нашим государством планов развития черноморских МТП его транзитная роль на этой магистрали может существенно укрепиться. Обязательным должно стать формирование ответвления от кольцевого транспортного коридора вокруг Черного моря вглубь Украины через Измаил – Рени – Одессу. Одновременно должны быть ликвидированы административные и другие препят-

¹³ По данным ЧерноморНИИпроекта, общая протяженность причального фронта основных 20 МТП Украины превышает 38 км, из которых 11 км предназначены для навалочных и насыпных грузов, около 15 км – для всех видов генеральных грузов, 4,5 км – для пассажирских операций, 1,5 км – для наливных грузов и 4 км – для вспомогательных операций. В последние годы Украина имеет резерв (свыше 20 млн. т) пропускной способности портового хозяйства.

¹⁴ Если в 2005 г. российские внешнеторговые грузы, переработанные в портах Украины, составили 38 млн. т (или 7,8% их общего объема), то в 2010 г. – 37,8 млн. т (или 6,1%). Грузы отправляются в порты других стран (прежде всего, Балтии: в 2005 г. здесь переработано 66,1 млн. т российского внешнеэкономического грузооборота, а в 2010 г. – уже 70,3 млн. т), хотя Россия пытается постепенно переводить их в собственные порты (см.: Петров А. Уйдет ли российский транзит? “Порты Украины” № 10, 2011, с. 36).

¹⁵ См.: Україна: дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту (Підготовлено Світовим банком у рамках Голландського гранту “Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі і транзиту”). К., 2010, с. 87.

ствия на путях транзитных грузов через территорию Украины (прежде всего, перемещаемых морским транспортом).

3. Важно продолжать работу по совершенствованию системы нормативно-законодательного обеспечения деятельности МТП. Следует отметить, что без внесения соответствующих изменений в законодательные нормативно-правовые акты невозможно привлечь дополнительные объемы транзитных грузов, которые бы перемещались через территорию Украины разными видами транспорта. С целью возрождения Украины как морской державы и реализации положений Морской доктрины целесообразно, прежде всего, подготовить (то есть принять наработанные проекты) комплекс законодательных актов по регулированию морской деятельности (в частности, “О морской политике”). Необходимо также разработать и утвердить национальную (государственную) программу развития морского транспорта до 2015 г. (активнее использовать отечественные мощности судостроения, применяя нормативы государственно-частного партнерства в соответствии с требованиями Закона Украины от 1 июля 2010 г. № 2404-VI); Закон Украины “О судоходстве на внутренних водных путях Украины”; Государственную программу “Безопасность судоходства в Украине” (Положение о Государственной системе управления безопасностью судоходства утверждено постановлением Кабинета Министров Украины от 7 октября 2009 г. № 1137); Программу модернизации внутренних водных путей Украины на период до 2020 года, предусмотренную Транспортной стратегией Украины на период до 2020 года и проектом Государственной целевой программы безопасной эксплуатации водных путей и судоходных шлюзов Украины на 2012–2016 годы; другие отраслевые программы, которые бы предусматривали перспективное развитие элементов инфраструктуры МТП и морехозяйственного комплекса, связанное с переработкой транзитных грузов, и создание нового информационно-логистического центра в Дунайском транспортном узле; и т. п.

4. Нужно активнее развивать прогрессивные, испытанные в мировой практике технологии переработки транзитных (прежде всего, контейнеризованных) грузов в МТП. Отдельные примеры в этом отношении уже существуют, однако их следует как можно быстрее распространять на всю систему технологий переработки грузов. В 2010 г., по инициативе Министерства инфраструктуры Украины и ОМТП, в этом порту введена система “траншшипмент” — когда грузы в контейнерах не выходят за пределы одного пункта пропуска, каким является территория МТП. Кроме того, таможенное оформление происходит без подачи грузовой таможенной декларации и без применения мер гарантирования доставки. По состоянию на конец года, в ОМТП в таком режиме обработано свыше 1000 контейнеров. Иначе говоря, траншшипмент — это введение практики “зеленого коридора”, что способствует созданию в портах благоприятных условий для перемещения или хранения контейнеров (прежде всего, транзитных).

5. Необходимо в дальнейшем расстраивать инфраструктуру МТП, что позволит им привлекать транзитные грузы, перевозимые современными морскими судами (в том числе с большой (до 15–20 м) осадкой), увеличивать площадь их переработки и хранения. В первую очередь, это касается МТП “Южный”, в г. Одесса, Ильичевск, Херсон, Белгород-Днестровский и некоторых других.

В частности, в Одессе начато (на принципах государственно-частного партнерства) сооружение нового контейнерного терминала на Карантинном молу (площадь — 19 га; длина причальной стенки — 650 м; глубина подхода — 15 м). Объект должен быть введен в эксплуатацию в 2013 г., при финансировании со стороны как ОМТП (на сумму 600 млн. грн.), так и немецкого предприятия “ГПК Украина”,

доля которого составит 55% всего объема финансирования. Мощность терминала достигнет 600 тыс. TEU, благодаря чему порт сможет принимать современные судаконтейнеровозы, которые сегодня в большинстве случаев заходят в Констанцу или Новороссийск. По условиям договора, через 30 лет эксплуатации терминал перейдет в собственность нашего государства.

В МТП “Южный” целесообразно увеличить подходные глубины и каналы акватории до 21 м, что позволит принимать суда с осадкой 19,5 м и тем самым существенно расширить арсенал обрабатываемых в порту судов (прежде всего, с транзитным грузом), в том числе дедвейтом до 200 тыс. т (теперь такие суда обслуживаются на рейде, с чем связаны значительные материальные затраты и увеличение времени пребывания судна в порту).

В Херсонском МТП, включенном в систему интермодальных перевозок в рамках ОЧЭС, с целью расширения грузопереработки необходимо соорудить новый терминал для приема судов большей (чем существующая – 32 тыс. т) грузоподъемности. Это, в свою очередь, требует углубления морского канала (фарватера Днепра) от лимана до Антоновского моста по Днепро-Бугскому лиману протяженностью в 21 морскую милю и еще 15 миль по Днепру, Рвачу и Ольховому Днепру (с существующей глубины 7,6–10 м на 2 м, что позволит заходить в порт грузовым судам в 50 тыс. т). Стоимость соответствующих работ оценивается в 500 млн. грн.¹⁶ При этом очень важным является сохранение экологических параметров морского канала и рек, где он и будет углубляться.

6. Следует совершенствовать товарную номенклатуру транзитных грузов, перерабатываемых в морских и речных портах (причалах). В 2010 г. из общего объема таких грузов (44,2 млн. т) 20,5 млн. т (или 46,4%) составили наливные, 18,8 млн. т (или 42,5%) – сыпучие, 3,2 млн. т (или менее 7%) – тарно-штучные. В контейнерах (а именно эти грузы преимущественно формируют мультимодальные и контейнерные составы) переработано лишь 0,6 млн. т грузов (или 1,3%), на пароме – 0,9 млн. т (или 2%), на понтонах и прицепах – 0,2 млн. т (или 0,5%). Конечно, указанная номенклатура транзитных грузов формируется с учетом наличия (отсутствия) собственного морского флота и потребностей их отправителей. Контейнерные и комбинированные перевозки во внутреннем сообщении водными путями носят случайный характер и практически не осуществляются, хотя в странах ЕС они составляют основной грузопоток. Положительным примером в этом отношении является значительное распространение комбинированных Ро-Ро перевозок при участии судоходных компаний (река – море) в бассейнах рек Рейн – Дунай по территориям Германии, Австрии, Венгрии, Словакии и Румынии, которые тоже имеют связь с Днестром через морские маршруты Черного моря и в дальнейшем могут развиваться с участием Украины.

По нашему убеждению, реализация поставленных задач по развитию перевозок транзитных грузов по железной дороге и переработке их в МТП может стать основой для постепенного возрождения Украины как значимой транзитной державы, существенно расширить бюджетные поступления за предоставление транзитных услуг, сыграть важную роль в ускорении послекризисного восстановления национальной экономики и эффективном включении нашего государства в новую систему разделения труда в посткризисном мире.

Статья поступила в редакцию 26 декабря 2011 г.

¹⁶ См.: Яновський С. “Втопимо” у Дніпрі півмільярда? “Голос України” от 11 ноября 2011 г.