**Введение**

Тема работы «Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, перспективы для Украины».

В работе рассмотрено место и роль транзита грузов через морские торговые порты Украины в экономическом развитии государства, проанализированы причины уменьшения транзита, ухудшение его структуры, раскрыты пути увеличения объемов грузовых транзитных перевозок в ближайшей перспективе.

Транспортный комплекс является важной составляющей в структуре национальной экономики, фактором реализации имеющегося у Украины геостратегического потенциала и роста ее роли в международном разделении труда.

**Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, проблемы, перспективы для Украины**

Доля объемов продукции предприятий транспорта и связи в ВДС страны составляет 11%, а удельный вес их основных средств производства в общей стоимости производственного потенциала по первоначальной стоимости – 38,4% и по остаточной – 17% (к концу 2008 г. уровень изношенности основных средств производства транспортной отрасли достиг 84,4%). В структуре транспортного комплекса Украины доля морского транспорта по среднесписочной численности работников занимает 10,5%, в экспорте транспортных услуг – 17,1%. в общем объеме перевозок грузов – 0,4% (по данным 2008 г.). В том же году в морских торговых портах (МТП) было переработано 169,6 млн. т грузов, 66,3 млн. т (или 39%) из которых составляли транзитные. По географии происхождения (отправки) транзитных грузов 93,1% приходятся на страны СНГ (в том числе 67,1% – на РФ, 21,6% – на Казахстан и 3,1% – на Беларусь), 2,1% – на страны ЕС, 1,8% – на страны Азии и 2,3% – на страны Америки.

Приведенное территориальное разделение транзитных грузов по географии происхождения является достаточно устойчивым, тогда как их объемы изменяются под влиянием разнообразных экономических и политических причин, среди которых в последние годы ведущую роль сыграл мировой финансово-экономический кризис. Под его влиянием в Украине в 2009 г. объемы транзитных перевозок грузов морским транспортом сократились до 1,94 млн. т (или на 44,4% по сравнению с 2008 г.), их доля в общих перевозках транзитных грузов – с 1,1% до 0,6%, объемы переработки транзитных грузов – на 21,4%, а количество переработанных контейнеров – на 60%, что в целом значительно превышает аналогичные показатели уменьшения транзита в других черноморских странах (см. табл. 1).

Вообще, когда мы анализируем положение дел в отношении операций с транзитными грузами, то следует иметь в виду, что МТП (как и другие объекты транспорта) могут непосредственно заниматься перевозками транзитных грузов (см. табл. 2) или их переработкой (касается, прежде всего, водного транспорта). При этом, как утверждают эксперты, сегодня подавляющее большинство (97%) мировых торговых связей осуществляется морем.

Таблица 1. Влияние финансово-экономического кризиса на объемы ВВП и переработки контейнеров в портах отдельных черноморских стран

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страны | Годы | ВВП (млрд. дол.) (по ППС) | Реальный годовой прирост ВВП (%) | ВВП на душу населения (дол.) | Переработано контейнеров (тыс. TEU) | Прирост объемов контейнерной переработки (%) |
| Болгария | 2008 | 93,6 | 6 | 12341 | 192 | 20,4 |
|  | 2009 | 92,6 | -7 | 12296 | 151 | -21 |
| Грузия | 2008 | 21,4 | 7,8 | 4863 | 254 | 33,8 |
|  | 2009 | 21,8 | -4 | 4957 | 203 | -20 |
| Румыния | 2008 | 270,3 | 7,1 | 12580 | 1381 | 5,8 |
|  | 2009 | 261,6 | -4,1 | 12214 | 966 | -30 |
| Российская | 2008 | 2260,9 | 7,1 | 15922 | 462 | 41,9 |
| Федерация | 2009 | 2145,8 | -6,5 | 15176 | 312 | -33 |
| Украина | 2008 | 336,9 | 5,7 | 7347 | 1253 | 28,5 |
|  | 2009 | 312,8 | -8 | 6873 | 496 | -60 |

Таблица 2. Динамика перевозок Украиной транзитных грузов в 2006–2009 гт. по видам транспорта (млн. т)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Виды транспорта | Годы | Темп |
|  | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | (%) |
|  | объем | удельный вес (%) | объем | удельный вес (%) | объем | удельный вес (%) | объем | удельный вес (%) |  |
| Автомобильный | 1,6 | 0,7 | 4,5 |  | 4,9 | 1,5 | 3,4 | 1,0 | 212,5 |
| Железнодорожный | 75,1 | 33,7 | 99,9 | 25,8 | 93,4 | 28,7 | 63,6 | 18,9 | 84,7 |
| Морской | 2,5 | 1,1 | 2,7 | 0,7 | 3,5 | 1,1 | 1,9 | 0,6 | 76,0 |
| Трубопроводный. | 143,7 | 64,5 | 279,8 | 72,3 | 223,5 | 68,7 | 267,8 | 79,5 | 186,4 |
| Вместе | 222,9 | 100 | 386,9 | 100 | 325,3 | 100 | 336,9 | 100 | 151,1 |

Динамику переработки грузов в МТП Украины в 2009 г. по сравнению с предыдущим годом отражают данные таблицы 3.

Привлекает внимание большая пестрота темпов падения или роста транзита по разным отечественным МТП (см. табл. 4), что может объясняться не только географией их расположения, но и уровнем технической оснащенности, тарифной политикой, степенью организованности работ.

Среди крупных МТП Украины в 2009 г. наибольшие потери транзитных грузов понесли Николаевский (на 32,3%), Измаильский (на 35,2%), Одесский (на 36,7%) и Мариупольский (на 45,9%). Лучше, чем в среднем по отечественным МТП, ситуация была в Ренийском (на 28,1%), Ильичевском (на 22,1%) и Керченском (на 12,6%), а в Феодосийском наблюдался даже рост объемов переработки транзитных грузов. В этом порту свыше 99,9% транзита составили нефть и нефтепродукты, хотя с 2006 г. здесь многое сделано для приема крупных грузовых судов – в частности, сооружены причалы глубиной 11 м, что позволяет принимать и обрабатывать различные навалочные и тарно-штучные грузы. В Одесском порту доля наливных грузов (преимущественно нефти и нефтепродуктов) в общем транзите тоже достигла свыше 80%, тарно-штучных (металлов и металлопродукции) – 15%, а сыпучих (сахара, хлебных) – 4,8%. По номенклатуре грузов, проходящих через МТП Украины транзитом, на первом месте – сыпучие (17815,2 тыс. т, или 49,1%), а на втором – наливные (13670 тыс. т, или 37,7%); далее идут тарно-штучные грузы (4802,3 тыс. т, или 13,2%) (см. табл. 5). Привлекают внимание уменьшение доли угля и нефти, поступающих преимущественно из РФ, и рост удельного веса нефтепродуктов. Это свидетельствует об изменениях в политике этой страны, где сегодня стимулируется вывоз продуктов переработки нефти вместо сырья.

Среди МТП Украины своей масштабностью выделяются те, которые формируют так называемую «Большую Одессу» (Одесский, Ильичевский, «Южный»). Поданным 2008–2009 гг., их общая доля в переработке транзитных грузов составляет почти 2/3 (около 64,5%) всех переработанных в Украине транзитных грузов. Именно «Большая Одесса» (с учетом направлений грузопотоков) может составить реальную конкуренцию румынской Констанце, если в названных портах и дальше будут осуществляться техническая модернизация и развитие контейнерных терминалов, совершенствоваться система экономических отношений с заказчиками перевозок (прежде всего, через тарифную политику), укрепляться мощности железнодорожных станций, обслуживающих порты. Именно при таких условиях в Украине может быть прекращен дальнейший спад общих объемов переработки грузов (и в том числе транзитных).

Таблица 3. Динамика переработки грузов на водном транспорте (в том числе перевалки) (тыс. т)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Государственные МТП | Речные порты | Морские рыбные порты | Другие предприятия | Вместе |
|  | 2009 г. | % к 2008 г. | 2009 г. | % к 2008 г. | 2009 г. | % к 2008 г. | 2009 г. | % к 2008 г. | 2009 г. | % к 2008 г. |
| Переработано (всего) | 121004,4 | 88 | 4430 | 36,7 | 4713,9 | 109,6 | 32198,2 | 105 | 162346,5 | 87,9 |
| экспорт | 72573,9 | 133,3 | 1275,4 | 68,7 | 1912,9 | 112,9 | 13722,7 | 126,9 | 89484,9 | 114,1 |
| импорт | 7543,1 | 48,9 | 132,9 | 14,9 | 958,7 | 150 | 4400,8 | 85 | 13035.5 | 58,9 |
| транзит | 37196,8 | 70,6 | 146,7 | 76,8 | 1741,3 | 95,3 | 13226,3 | 111,9 | 52311,1 | 78,6 |
| каботаж | 3509,3 | 66 | 2794,7 | 31,2 | 99,7 | 74,2 | 709,2 | 2,6 | 7112,9 | 41,4 |
| Грузы, не связанные |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| с морским и речным |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| грузооборотами | 181,3 | 89,9 | 80,3 | 51,8 | 1,3 | 25,5 | 139,2 | 1,9 | 402,1 | 92,7 |

Как утверждают аналитики, недостатки существующей в Украине тарифной системы тормозят рост транзитных перевозок. В частности, в 2008 г. тарифы на осуществление погрузочно-разгрузочных работ в портах были повышены на 43,96%, а размеры целевых портовых сборов – на 58%. В целом стоимость судозахода в украинские порты стала в среднем в 1,5–2 раза выше, чем в портах других стран Черноморского бассейна. С одной стороны, это способствовало сохранению отечественных портов как функциональных единиц, а с другой – стимулировало направление транзитных грузов (да и в целом грузопотока) в порты других государств. Так, если за 2009 г. в украинских портах объемы переработки грузов сократились на 13,2%, то в российских грузооборот вырос на 9,2%, а в южномбассейне РФ – на 13,7%. Из общих объемов российских грузов, в 2009 г. прошедших через порты РФ, Украины и Балтии (597,13 млн. т), через российские порты транспортировано 496,42 млн. т (или 83,1%, тогда как в 2008 г. – 79,6%). Следовательно, мы наблюдаем концентрацию перевозок грузов Российской Федерации в ее национальных портах и уменьшение – в иностранных. Такая же» картина наблюдается и с чисто внешнеторговыми российскими грузами: в 2009 г. через порты Российской Федерации их перевезено 82% (тогда как в 2008 г. – 78,5%), а через украинские – 6,6% (тогда как в 2008 г. – 10%) (сокращение произошло практически по всем важнейшим грузовым группам). Остальные грузы прошли через порты Балтики, где соответствующие объемы уже почти вдвое превышают украинские, проявляя тенденцию к дальнейшему росту.

Нельзя исключить, что повышение Украиной тарифов и других портовых сборов активизировало действия РФ по наращиванию темпов развития мощностей по переработке грузов в портах Новороссийск, Тамань, Темрюк, Железный Рог и др. По нашему убеждению, это является угрозой для МТП Украины с учетом дальнейшего сокращения объемов переработки российских транзитных грузов. Ведь, по экспертным данным, лишь за первые 9 месяцев 2009 г. украинские МТП утратили 12,4 млн. т таких транзитных грузов. Можно лишь надеяться на то, что новая страница в украинско-российских экономических отношениях, начало которой положено в 2010 г., будет способствовать уменьшению направления грузопотока РФ от портов Украины. В этом контексте следует отметить, что только в сентябре 2009 г. был издан приказ Минтранссвязи Украины о поощрении собственников грузов к транзитным перевозкам через морскую территорию Украины на основании введения к установленным в предыдущем году аккордным ставкам скидок в размере 18–50%.

Таблица 4. Динамика транзита в МТП Украины за 2008–2009 гг. (тыс. т)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименования портов | 2009 г. | % к 2008 г. |
| Бердянский………………….Белгород-Днестровский | 86,6 | 32,8 |
| 9,5 | 54,6 |
| Евпаторийский…………….Измаильский……………….Ильичевский……………….Керченский………………….Мариупольский……………Николаевский………………Одесский…………………….«Октябрьский»…………….Ренийский……………………Севастопольский………….Скадовский………………….Феодосийский…………….Херсонский………………….«Южный»…………………….Всего…………………………. | 164,4 | 92,9 |
| 1430,4 | 64,8 |
| 3628,9 | 77,9 |
| 2921,2 | 87,4 |
| 1627,3 | 54,1 |
| 3095 | 67,7 |
| 11003,5 | 63,3 |
| 27,9 | 45,4 |
| 1777,5 | 71,9 |
| 27,9 | 22,9 |
| 119,6 | 79,2 |
| 1560 | 132 |
| 242,2 | 43,2 |
| 8576 | 78 |
| 36287,5 | 70,9 |

По подсчетам Минэкономики Украины, введение таких скидок удешевляет перегрузочные работы с транзитными грузами: зерновыми – на 10–24%, металлопродукцией – на 30–40%, углем – на 42–47%, продукцией химической промышленности – почти вдвое. Между тем такие скидки установлены лишь для 9 портов, что явно противоречит условиям осуществления экономической конкуренции.

Таблица 5. Изменения в структуре транзитных грузов, переработанных в МТП Украины за 2006–2009 гг. (тыс. т)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | 2009 г. в |
|  | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | % к 2006 г. |
| Грзы(всего)……………уголь……………………удельный вес (%)…. | 43455,3 | 51943,2 | 51357,2 | 36287,5 | 83,5 |
| 12476,2 | 12178,7 | 11629,0 | 8062,4 | 64,6 |
| 28,7 | 23,4 | 22,6 | 22,2 | -6,5 п. п. |
| нефть……………………удельный вес (%)…. | 8368,0 | 10612,2 | 10443,0 | 5517,4 | 65,9 |
| 19,3 | 20,4 | 20,3 | 15,2 | -4,1 п. п. |
| нефтепродуктыудельный вес (%)…. | 1493,6 | 2794,3 | 5916,8 | 5158,2 | 345,4 |
| 3,4 | 5,4 | 11,5 | 14,2 | 10,8 п. п. |
| химические………….удельный вес (%)…. | 7519,0 | 8339,2 | 6332,3 | 4645,7 | 61,8 |
| 17,3 | 16,1 | 12,3 | 12,8 | -4,5 п. п. |
| руда…………………….удельный вес (%)…. | 4173,7 | 4864,8 | 3162,5 | 3905,0 | 93,6 |
| 9,6 | 9,4 | 6,2 | 10,8 | 1,2 п. п. |
| черные металлыудельный вес (%)…. | 4115,6 | 4013,1 | 4884,3 | 3529,3 | 85,8 |
| 9,5 | 7,7 | 9,5 | 9,7 | 0,2 п. п. |
| зерновые………………удельный вес (%)…. | 1593,6 | 3249,4 | 2687,9 | 2088,8 | 131,1 |
| 3,7 | 6,3 | 5,2 | 5,8 | 2,1 п. п. |
| другие………………….удельный вес (%)…. | 3715,8 | 5891,5 | 6301,4 | 3380,7 | 91,0 |
| 8,6 | 11,3 | 12,3 | 9,3 | 0,7 п. п. |

Впрочем, даже такие меры способствовали существенному снижению темпов падения объемов транзитных грузовых перевозок в МТП Украины, что стало основанием для продления срока их действия до конца 2010 г.

На наш взгляд, приведенная ситуация еще раз подтверждает актуальность и целесообразность введения в Украине независимого регулятора транспортных перевозок (Национальной комиссии регулирования транспорта), которое бы могло позволить принимать меры по совершенствованию тарифной политики на транспорте, упрощению механизмов контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины для морского сообщения, а также поощрению общих и транзитных грузоперевозок через ее территорию. Проект соответствующего закона подготовлен Минэкономики Украины и представлен в Верховную Раду Украины. Конечно, он не поддерживается отраслевым ведомством, усматривающим в нем опасность определенной утраты своих «полномочий». Именно поэтому очень важно, чтобы при формировании устава и полномочий этого нового государственного органа исключалось влияние на величину тарифов со стороны не только Минтранссвязи Украины, но и крупных собственников груза – металлургии, угольной отрасли, АПК и др.

Возвращаясь к операциям с транзитными грузами в МТП Украины, следует отметить, что наше государство теряет не только объемы переработки транзитных грузов – оно все больше уступает свои позиции на рынке транспортных услуг в целом, о чем свидетельствуют опережающие темпы наращивания импорта транспортных услуг по морским грузовым перевозкам по сравнению с их экспортом, а также соотношение этих показателей, в котором уже в 2008 г. импорт превысил экспорт (см. табл. 6).

Таблица 6. Динамика экспорта и импорта транспортных услуг грузовым морским транспортом Украины за 2000–2008 гг. (млн. дол.)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Доля в общем экс- |  | Доля в общем импорте | Соотношениеэкспорта и |
| Годы | Экспорт | порте транспортных | Импорт | транспортных услуг (%) | импорта транс портных |
|  |  | услуг (%) |  |  | услуг |
| 2000 | 79,96 | 2,74 | 19,44 | 7,69 | 4,11:1 |
| 2001 | 43,18 | 1,46 | 7,39 | 3,24 | 5,84:1 |
| 2002 | 60,19 | 1,78 | 9,49 | 3,57 | 6,34:1 |
| 2003 | 71,50 | 2,03 | 3,59 | 1,10 | 19,92:1 |
| 2004 | 64,22 | 1,59 | 3,78 | 0,83 | 16,99:1 |
| 2005 | 59,2 | 1,32 | 39,2 | 6,25 | 1,51:1 |
| 2006 | 59,5 | 1,11 | 27,6 | 3,50 | 2,16:1 |
| 2007 | 65,9 | 1,08 | 19,5 | 0,44 | 3,38:1 |
| 2008 | 57,7 | 0,76 | 73,5 | 4,43 | 0,78:1 |
| Темп (%) | 72,2 | -1,98 п. п. | 378,1 | -3,26 п. п. | X |

Анализируя приведенные данные (по нашему мнению, в 2009 г. соответствующие показатели не улучшились, но официальная статистика пока отсутствует; согласно источникам Государственной таможенной службы Украины, отслеживающей процесс транзитного перемещения грузов через отечественные МТП, в I квартале 2010 г. оно выросло на 20,8% по сравнению с тем же периодом 2009 г.), можно утверждать о практически полной утрате Украиной роли морской державы, поскольку у нее отсутствует собственный морской флот, а то, что от него осталось, не может конкурировать с современными судами ведущих мировых государств. Не случайно раньше нами были приведены данные Госкомстата Украины об уровне изношенности основных средств производства транспортной отрасли (84,4%). Общий уровень изношенности подвижного состава отечественных транспортных компаний составляет почти 70%. Что касается отечественных судов, то до 80% их общего состава эксплуатируются сверх нормативного срока, причем их средний возраст превышает 25 лет.

Преобладающая часть флота, контролируемого украинскими судовладельцами, зарегистрирована в иностранных судовых реестрах, что угрожает независимости транспортного обеспечения внешней торговли нашего государства. Сегодня суда под украинским флагом перевозят лишь 5–6% грузов, перерабатываемых в отечественных портах (в частности, по данным Госкомстата Украины, в 2008 г. в морские (речные) порты (причалы) на судах иностранных флотов поступило (отправлено) 90,9% экспортных грузов, 94,3% импортных и 97% транзитных).

В 2009 г. в государственных МТП Украины было обработано 17306 судов (или 76% по сравнению с 2008 г.), из них под иностранными флагами – 13502, то есть 78% (или 78,8% по сравнению с 2008 г.). Таким образом, количество судов под национальным флагом сокращается быстрее, чем общее количество судов, обрабатываемых в украинских МТП, то есть на отечественном морском транспорте ощущается открытая экспансия иностранных государств. Отечественное судостроение не работает на собственные нужды (они не финансируются), а выполняет преимущественно экспортные заказы, причем в большинстве случаев строит лишь каркасы, наполняемые иностранным оборудованием самими заказчиками. Это вызвано, прежде всего, тем, что технологическая, испытательная да и научная база украинского судостроения отстала от мировых достижений, то есть морально устарела.

Потенциальные возможности наших портов существенно ограничиваются неудовлетворительным техническим состоянием около трети причального фронта. Почти 70% площади открытых складских площадок нуждаются в ремонте или реконструкции. Технологическое оборудование в портах в большинстве своем морально устарело и физически изношено. Ощущаются диспропорции в развитии важнейших сфер деятельности МТП Украины и дефицит вспомогательного портового флота. При отсутствии необходимого государственного финансирования (ведь все МТП в Украине являются государственными) и при недостаточных инвестициях портовое хозяйство не успевает за потребностями в обработке отечественных и транзитных грузов. Сегодня около 40% перевалки грузов осуществляется на морских терминалах негосударственной формы собственности, не имеющих статуса порта. Это, наряду с несовершенной законодательной базой, сдерживает стремление инвесторов вкладывать денежные средства в развитие технологий, техники и организации производства на терминалах, а также в обеспечение безопасности мореходства. Одновременно в крупных МТП и терминалах Украины все активнее проявляются намерения российских компаний установить собственную монополию на операции с грузами, и прежде всего – транзитными из Российской Федерации.

Как утверждают специалисты Института проблем рынка и эколого-экономических исследований НАЛУ, в сфере транзита грузов в Украине искусственно созданы условия, при которых отечественные экспортеры и импортеры не заинтересованы в наиболее выгодной транспортировке грузов. Украина экономически не привлекательна для транзита грузов через ее МТП, внутренние водные пути и автомобильные пересечения, вследствие чего транзитные перевозки не только уменьшаются по объемам, но и ухудшаются по структуре в сторону постоянного увеличения доли дешевых и вредных веществ.

В свою очередь, включение Украины в глобальные грузопотоки, а также расширение использования иностранного флота при выполнении операций с транзитными грузами требуют осовременивания оперативных технических и технологических аспектов в рамках требований ВТО, упрощения таможенного контроля грузов и транспортных средств их перевозки, не оставляя в стороне проблемы усиления контроля безопасности перевозок, противодействия контрабанде, транзита вредных веществ и т.п. В этой связи возникает проблема создания унифицированной системы национальных правил организации смешанных схем перевозок транзитных грузов при участии морского транспорта, железной дороги, автомобильного транспорта, то есть постепенного перехода к внедрению признанных в мире транспортно-технологических схем (ТТС) (в частности, нефтеналивной, контейнерной, хлебно-зерновой, угольной, рудной, паромно-ролкерной и др.). В Отчете Всемирного банка «Украина: исследование в отношении содействия торговле и транзиту» отмечается, что 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. Интермодальные перевозки в целом и контейнерные перевозки в частности сталкиваются с серьезными очередями контейнеров и судов в крупных портах, особенно в Одессе. Главным образом, это обусловлено требованием физического осмотра 100% единиц в сочетании с неограниченными полномочиями таможенных и других приграничных ведомств. По мнению авторов отчета, это создает серьезный барьер для развития украинской торговли, что, в свою очередь, оказывает косвенное негативное влияние на секторы импорта и экспорта, а также на развитие международных транспортных коридоров (МТК). Как подчеркивается в отчете, уровень развития транспортной инфраструктуры Украины намного ниже стандартов ЕС и не соответствует целесообразным условиям безопасности, значительная часть дорожной сети «находится в плохом состоянии», а финансирование строительства и ремонта дорог до настоящего времени было весьма ограниченным. Эти высказывания полностью относятся и к операциям с транзитными грузами.

Аналогичную оценку состояния транспортной инфраструктуры Украины (в том числе при операциях с транзитными грузами в ее МТП) дает СНБОУ. В его Решении «О мерах по обеспечению развития Украины как морской державы» от 16.05.2008 г. (которое введено в действие Указом Президента Украины от 20.05.2008 г. №463/2008) отмечается, что почти треть причального фронта находится в неудовлетворительном техническом состоянии, а это ограничивает потенциальные возможности отечественных портов. Система обеспечения безопасности мореходства морально устарела и физически изношена. Уровень использования имеющегося потенциала морской отрасли признан неудовлетворительным и не отвечающим интересам национальной безопасности.

В силу ситуации, сложившейся на морском транспорте, СНБОУ считает необходимым реализовать комплекс мер, которые бы прекратили дальнейшее разрушение морской отрасли и способствовали возрождению Украины как морской державы, в которой бы росли транспортные услуги и выручка от их предоставления. Особое место в необходимых мерах занимают полномасштабное развитие глубоководного судового хода (ГСХ) Дунай – Черное море, развитие МТК на территории Украины, существенное расширение сети морских терминалов, согласование перевозных способностей с мощностями для хранения грузов между автомобильным, железнодорожным и водным транспортом в схемах комбинированных (интермодальных) перевозок. Все это в комплексе позволит эффективнее конкурировать за транзитные грузопотоки, соблюдая требования ВТО, увеличивать поступления в бюджеты разных уровней, возродить украинское Придунавье (прежде всего, возобновив масштабное судоремонтное производство и судовое снабжение, а также развивая туризм). Возрождение активного судоходства украинских судов по Дунаю может стать весомым рычагом реализации евроинтеграционного процесса. Передвижение грузов по реке Дунай за счет развития украинского ГСХ будет способствовать повышению уровня использования провозной мощности этой водной артерии, которая сегодня загружена лишь на 10–13%. Кроме того, следует указать на возможную интеграцию внутреннего водного пути Украины по реке Днепр в МТК №7, который объединяет 18 европейских стран и проходит по системе рек Рейн, Майн, Дунай из Северного моря в Черное.

Говоря о перспективах переработки и перевозок транзитных грузов на морском транспорте Украины, следует отметить, что особенно актуальным становится развитие мощностей по переработке контейнеров, и прежде всего – крупногрузовых. Даже в кризисном 2008 г. количество контейнеров, переработанных, в частности, на предприятиях Одесской железной дороги, выросло на 35%. К сожалению, Одесская железная дорога оказалась исключением, поскольку в 2009 г. (по сравнению с 2008 г.) общий оборот контейнеров (516712 TEU) сократился на 58,8%, в том числе в экспортном варианте – на те же 58,8%, в импортном – на 61,2% и только в транзитном – на 25,8%. Вместе с тем дальнейшее развитие этого направления (эксперты считают, что к 2015 г. объем переработанных контейнеров в МТП Украины может достичь 5 млн. TEU) требует реализации системы мер по так называемой «активной наступательной транзитной политике», которая должна быть направлена на дальнейшее развитие транзитных инфраструктурных мощностей, обновление и модернизацию подвижного состава, внедрение современных мировых технологий организации перевозок и переработки транзитных грузов, расширение информационного обслуживания заказчиков перевозок, введение электронного документооборота и др.

Поэтому, по нашему убеждению, абсолютно взвешенным является решение Кабинета Министров Украины о приоритетном инвестиционном развитии контейнерных терминалов уже с 2010 г. Строительство (расширение) контейнерных (или универсальных) терминалов предполагается, в частности, в Бердянском МТП (на причале №10, стоимостью 111,9 млн. грн.); в Одесском МТП (на Карантинном молу, стоимостью 3852,4 млн. грн.; на Андросовском молу, стоимостью 290,8 млн. грн.); в Скадовском МТП (первая очередь причала №6 для контейнеров и легковых автомобилей, стоимостью 114,5 млн. грн.); в Ильичевском МТП (контейнерный терминал с причалами №1 и №2, стоимостью 1395,6 млн. грн.; мультимодальный пятый терминал для перегрузки контейнеров, стоимостью 440,6 млн. грн.; новый терминал для контейнеров и обработки судов, стоимостью 2803,5 млн. грн.); в Херсонском МТП (контейнерный терминал в заводи №2, стоимостью 126 млн. грн.); в Евпаторийском МТП (контейнерный терминал, стоимостью 1240,7 млн. грн.). В целом предусмотрена реализация 43 проектов на общую сумму 5,2 млрд. грн., из которых 944 млн. грн. должны вложить порты, а остальное – другие инвесторы.

Между тем это только одна сторона проблемы. Другая заключается в том, чтобы эти контейнеры «нашли путь» в страны Европы, в том числе на дорогах контейнерных и контрейлерных перевозок. Известно, что с 2003 г. по договоренности с Литвой регулярно курсирует поезд «Викинг», соединяющий два МТП – Ильичевский на Черном море и Клайпедский на Балтийском (поезд находится в пути всего 56 часов 30 минут). В 2009 г. «Викинг» признан Комиссией ЕС лучшим проектом организации международных перевозок грузов. Для расширения его грузовой базы очень важно привлекать грузы из других черноморских портов Украины, решать аналогичный вопрос на Балтийском море, активнее развивать транспортную инфраструктуру портов. В этом контексте привлекают внимание начатые летом 2010 г. переговоры между Херсонским и Клайпедским МТП о возможном присоединении Херсона к формированию и функционированию контейнерного поезда «Викинг», а также участии литовского бизнеса в развитии инфраструктуры Херсонского МТП.

Следует отметить, что к наиболее развитым маршрутам перевозки транзитных контейнеризованных грузов относятся: МТК Европа – Кавказ – Азия (TRACECA); Средиземное море – Босфор – черноморские порты Украины, Российской Федерации и Румынии (дальше – железнодорожными паромами и железной дорогой до Беларуси, РФ и Казахстана); Балтика – Черное море от портов Германии, Польши, Литвы, Эстонии, Латвии до Одессы, Ильичевска, «Южного» (дальше – паромами до портов Грузии и Турции); Дунайская водная магистраль – черноморские порты Украины, Румынии, Грузии и РФ – Средиземное море. Существенно расширить географию поступления контейнеров для их транспортировки через Украину в Европу можно путем присоединения к проекту TRACECA Турции, что позволит привлекать к транспортировке грузы из Ирака, Ирана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии и других стран. Рассматривается также возможность продлить эту трассу на Север до Латвии и Эстонии (в Минске «Викинг» может соединиться с поездом «Зубр», курсирующим между Минском, Ригой и Таллинном).

«Укрзалізниця» присоединилась к этому контейнерному поезду в 2009 г., с выводом его на контейнерные порты Украины (Одесский и Ильичевский) через маршрут Удрицк (Ривненская область) – Ильичевск – Одесса. В результате сэкономить можно не только время, но и деньги, поскольку стоимость перевозки контейнера от Ильичевска до Таллинна поездом составит 1420 дол. (в расчете на 20-футовый), а автотранспортом – 2500–2800 дол. Кроме того, для Украины реализация такой меры может способствовать дополнительному привлечению транзитных грузов из Финляндии (прежде всего, бумаги) для доставки их в Турцию, о чем речь идет уже многие годы, но только на бумаге. Одновременно следует полностью реализовать меры, намеченные постановлением Кабинета Министров Украины «Вопросы повышения эффективности использования транзитного потенциала Украины» от 16.12.2009 г. №1391, которое предусматривает ввести во время транзита грузов и использовать в качестве таможенной декларации международно признанные единые унифицированные накладные УМВС (СМГС) или ЦИМ (СИМ), а также реализовать требования Стратегии развития морских портов Украины на период до 2015 года, одобренной Распоряжением Кабинета Министров Украины от 16.07.2008 г. №1051 – р».

Анализируя перспективы операций с транзитными грузами на морском транспорте, целесообразно остановиться на роли паромных железнодорожных перевозок. Недавно исполнилось 30 лет признанной в мире переправе Ильичевск – Варна. Но в последнее время в ее функционировании наблюдаются определенные противоречия, которые негативно влияют на реализацию транзитного потенциала Украины. С разгосударствлением болгарской компании «Болгарский морской флот» эта паромная переправа была исключена из состава компании. По утверждениям украинских СМИ, ее новые собственники выступили инициаторами денонсации межправительственного соглашения между Болгарией, Грузией и Украиной, что было поддержано также нашей стороной. Отечественные эксперты утверждают, что только за 2009 г. грузооборот по маршруту этой паромной переправы упал на 62,8% и составил лишь около 70 тыс. т. Одновременно увеличиваются грузовые перевозки между портами Украины и Грузии по новой паромной линии Керчь – Поти (в планах – ежегодно транспортировать до 500 тыс. т). Их объемы могут расти, если будет реализован проект развития через Керченский пролив между его российскими и украинскими берегами полноценной транспортной переправы (экспертами рассматриваются несколько ее вариантов).

Очень важно постепенно (параллельно с развитием перегрузочных мощностей МТП) решать проблемы железнодорожного обеспечения ввоза и вывоза грузов, принимать меры по ликвидации так называемых «брошенных» поездов, когда вагоны размещены на путях в ожидании перегрузки на суда (только на Одесской железной дороге в 2008 г. таких «брошенных» поездов было 748, что нанесло ей около 15 млн. грн. убытков). Главной причиной ситуации, складывающейся вокруг припортовых железнодорожных станций, является их недостаточная пропускная способность, которую целесообразно увеличивать в соответствии с перспективными планами портов. Одновременно следует оптимизировать маршруты движения транзитных, экспортно-импортных и каботажных грузов между портами региона, что будет способствовать более рациональной загрузке как самих портов, так и железнодорожной инфраструктуры, их обслуживающей. Многие вопросы перспективного развития МТП должен решить Закон Украины «О морских портах», проект которого изучается уже 10 лет.

При реализации намеченных Украиной планов развития черноморских МТП ее транзитная роль на этой магистрали может существенно укрепиться. Обязательным должно стать формирование ответвления от кольцевого МТК вокруг Черного моря вглубь Украины через Измаил – Рени – Одессу. Одновременно должны быть ликвидированы административные и другие препятствия на путях движения транзитных грузов через территорию Украины, прежде всего тех, которые перемещаются морским транспортом. В частности, ослаблению конкуренции со стороны Констанцы может способствовать участие Украины в консорциуме по строительству ширококолейной (1520 мм) железной дороги Москва – Вена (на самом деле это трасса Транссиб – Дунай), прежде всего на участке Кошице – Братислава – Вена. По расчетам специалистов, ввод этого участка (который будет сооружаться в 2010–2017 гг.) в эксплуатацию позволит увеличить транзит грузов в Европу по территории Украины не менее чем на 23 млн. т. Определенная часть такого транзита будет поступать морем из стран АТР, РФ и др.

Как уже отмечалось, росту объемов перевозок и переработки транзитных грузов на водном транспорте в большой степени мешает слабая развитость железной дороги на некоторых направлениях. Это касается «Южного» и Ильичевского портов. Для многих портов (прежде всего, «Южного») проблема заключается в их дальнейшем развитии, поскольку земли вокруг них уже успели приватизировать. До сих пор не решен вопрос укладки второго пути на отрезке Волынская – Николаев – Херсон – Джанкой, что, прежде всего, должно приблизить поезда к МТП и не позволит уменьшить грузовые перевозки в курортный сезон.

**Заключение**

По мнению экспертов, целесообразно внести изменения в действующий Закон Украины «О транзите грузов» в части создания условий для введения в портах трансшипмента (требование коносамента, в соответствии с которым морской перевозчик может в любое время и по любой причине выгрузить с судна груз или любую его часть, складировать их на берегу или перегрузить на другое судно – независимо от того, принадлежит оно перевозчику или нет). В августе 2009 г. в Верховную Раду Украины уже представлен проект соответствующего закона.

В дальнейшем совершенствовании нуждается и работа таможенных служб (некоторые связанные с этим вопросы решаются постановлением Кабинета Министров Украины «Вопросы повышения эффективности использования транзитного потенциала Украины» от 16.12.2009 г. №1391). Между тем остаются нерешенными отдельные проблемы таможенного контроля, хотя в Верховной Раде Украины уже давно зарегистрирован проект соответствующего закона. Кроме того, разработаны и введены в действие перечень товаров, экспорт и импорт которых подлежат лицензированию, а также размеры квотирования на 2010 г. в соответствии с требованиями ВТО. Реализация перечисленных и других мер будет способствовать возрождению Украины как морской державы, где важнейшее место в ее деятельности будут занимать операции с транзитными грузами.

**Использованы источники**

1. «Порты Украины» №8,2009, с. 14
2. Михайлова В. Падение в кризисном году. «Порты Украины» №1, 2010, с. 32.
3. Шевченко М. Транзитные страсти. «Порты Украины» №3, 20
4. Соболев А. Грузы России: через чьи порты? «Порты Украины» №4,2010, с. 48–50.
5. Скидки на транзит. «Порты Украины» №8, 2009, с. 6.
6. Хоменко В. Ми приречені на розвиток портової діяльності. «Голос України» от 23 сентября 2008 г.
7. От «Викинга» до «Зубра». «Порты Украины» №10, 2009, с. 24.
8. Морські порти Херсона і Клайпеди з'єднає «Вікінг». «Голос України» от 8 июня 2010 г.
9. Шевчук І. З варяг у греки через Україну. «Урядовий кур'єр» от 5 декабря 2009 г.
10. Постанова КМУ «Питання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України» від 16.12.2009 р. №1391. «Урядовий кур'єр» от 6 января 2010 г.
11. Воронков В. Пором розбрату, або Чому сотні тисяч тонн вантажів можуть піти повз нас? «Голос України» от 24 июля 2009 г.
12. Распоряжение №100-р по поводу денонсации Соглашения между Болгарией, Грузией и Украиной о совместной эксплуатации железнодорожной паромной переправы Варна – Поти / Батуми – Ильичевск от 17 апреля 1999 г. «Урядовий кур'єр» от 27 января 2010 г.