

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 338.47:656.025.4

ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК КЛЮЧОВЕ ПІДГРУНТЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИНАМІКИ В КРАЇНІ

Данько М.І., д.т.н., професор, ректор (УкрДАЗТ)

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг створюють усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія».

Проте сучасна транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку. Існуюча структура управління транспортно-дорожнім комплексом, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують реформування та модернізації.

Транзит становить суттєву частку (до 40 %) у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що прямують через кордони України. Це обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів.

Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. забезпечила зміцнення транзитного потенціалу України. У докризовий період (у 2007 р.) фактичні обсяги транзитних перевезень склали 386,9 млн т, що більше ніж вдвічі перевищило рівень 2000 р. Проте внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи транзитний вантажопотік у період з 2007 по 2012 роки скоротився більш ніж утричі.

Обсяги транзитних перевезень залежать від геополітичної ситуації та зовнішньоекономічних контрактів, що були укладені вітчизняними підприємствами. Загалом залізниці України здатні

пропустити до 100 млн тонн транзитних вантажів, проте у 2011 році обсяг транзиту склав 51 млн тонн, а в 2012 скоротився до 41,9 млн тонн. У 2013 році скорочення транзиту зафіксовано за всією номенклатурою вантажів. Найбільше скорочення спостерігалось у обсягах перевезень нафти та нафтопродуктів (-1,18 млн т або – 28,6 %), кам'яного вугілля (-0,74 млн т або – 33,6 %), чорних металів (-0,23 млн т або – 23,1 %), хімічних та мінеральних добрив (-0,18 млн т або – 18,9 %). Серед причин такої негативної картини – стагнація світової економіки, переорієнтація вантажовласників на російські транспортні потужності, діяльність Митного Союзу.

Залізничники, разом з іншими учасниками перевізного процесу, працюють над залученням додаткових обсягів транзитних вантажів. Укрзалізниця підвищує пропускну здатність окремих дільниць та швидкість транспортування; вводить автоматизовані системи, спрямовані на скорочення і полегшення перевізного процесу; переходить на електронний обмін документами з вантажовласниками; гнучко реагує на зміни у зовнішній кон'юктурі та вносить корективи у тарифне керівництво тощо.

З метою залучення транзиту Укрзалізниця ввела прийнятні тарифні умови на перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України на 2013 фрахтовий рік. Зокрема, з метою залучення додаткових обсягів перевезень кам'яного та бурого вугілля в напрямку українських портів встановлюються диференційовані тарифні ставки, залежно від консолідації вантажопотоків, за маршрутами на адресу морських портів «Південний», Іллічівський, Маріупольський. Так само знижки надаються на перевезення нафтопродуктів – тариф на перевезення нафти сирової, що відправляється з Казахстану шляхом розширення географії казахських відправників (невеликі нафтовидобувні компанії, нове велике родовище Казахстану – Кашаган), в тарифних умовах на 2013 рік відсутня прив'язка до станцій відвантаження. Також, з метою підтримки конкурентоспроможності українського напрямку на транзитні перевезення чорних металів, у порівнянні з російськими портами в тарифних умовах на 2013 рік в напрямку портів Великої Одеси встановлена тарифна ставка без умови виконання гарантованих обсягів перевезень.

Важливим фактором збільшення обсягів транзиту є введення наскрізних тарифів на перевезення вантажів з іншими залізничними адміністраціями на всьому шляху проходження транзиту, в тому числі на перевезення транзитних вантажів через морські торгові порти України. Проте

в існуючій ситуації тарифна гнучкість не має вирішального значення для вантажовласників. Створення сприятливого комфортного середовища на усьому шляху прямування вантажів – ключове питання для вантажовідправників. Тому необхідно створення сприятливого транспортного середовища, зокрема спрощення митного та інших видів контролю при перетині кордонів, зменшення кількості документів дозвільного характеру. Є необхідність обов'язкового надання митним органам фінансових гарантій при перевезенні вантажів транзитом та вирішення питань щодо затримки товарів, які не є підакцизними, на кордоні для оформлення митної декларації. Законодавством України встановлено, що для перевезення окремих вантажів (радіоактивних, отруйних, небезпечних відходів, вантажів тваринного походження, харчових та ін), відправник повинен мати дозвіл (ліцензію) компетентного органу. Для спрощення дозвільної системи при транзитному перевезенні вантажів необхідно скоротити терміни видачі окремих дозвільних документів і продовжити терміни їх дії.

При падінні ринку та постійному зростанні конкуренції транспортникам потрібно створювати комфортний та гнучкий сервіс для вантажовласників. Адже ключовий суб'єкт перевізного процесу – це вантажовласник від нього залежить добробут власника інфраструктури, експедиторів, портовиків та залізниць. І вирішальним є комфортне транспортне середовище, що створюється не просто тарифами, а й митними службами та загалом сервісом для вантажовласника. На сьогодні одним з основних напрямків роботи щодо залучення транзитних вантажопотоків в Україну є забезпечення максимально якісного та комфортного процесу їх обслуговування на території нашої держави.

Україні необхідно зробити усе можливе для того, щоб стимулювати вантажовласників працювати саме з використанням українських транспортних потужностей.

Нині на заваді ефективному розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей України постає низка системних проблем, які потребують комплексного вирішення на державному рівні. Серед них:

1) невідповідність якості послуг транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам (не завершено формування мережі доріг, колій та логістичної інфраструктури європейського рівня);

2) низька частка інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25 – 30 %, в результаті чого рівень зношення основних виробничих засобів зріс до 79,9 % (активної їх частини – рухомого складу – до 85,4%). Одним із лідерів інвестування у розвиток транспортної системи є міжнародні фінансові інститути, насамперед, Європейській банк реконструкції та

розвитку (на оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці перераховано інвестицій у сумі 62,5 млн дол. США). Проте такі інвестиції мають і негативний аспект – зростання зовнішнього боргу України;

3) низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, домінування галузевого, а не комплексного (секторального) підходу. Зокрема, питання розвитку інтермодальних перевезень недостатньо представлене у Транспортній стратегії України до 2020 р.;

4) високий рівень конкуренції щодо використання транспортно-транзитного потенціалу з боку іноземних конкурентів. Зокрема, у результаті підвищення транзитних ставок з 2008 по 2011 рр. Укрзалізницею, транзит через Україну російських вантажів став скорочуватися і відходити на транзитні потоки через країни Балтії (частка транзиту російських вантажів у 2011 році через українські порти становила 29 %, а через Прибалтійські порти – 71 %).

Останнім часом Уряд України приділяє значну увагу питанням реалізації та розвитку транзитного потенціалу країни, і уже сьогодні можна стверджувати про реалізацію конкретних практичних заходів у цьому напрямі. До найважливіших на залізничному транспорті слід віднести наступні:

- забезпечується розбудова сучасної системи транспортно-логістичних центрів;

- прийнято та реалізується програму електрифікації залізниць на 2011-2016 рр., реалізація якої дозволить зменшити собівартість перевезень на 55 %;

- впроваджено електронний документообіг при транзитних перевезеннях з країнами ЄС, зокрема робота у цьому напрямі здійснювалася з Росією, Польщею, Словаччиною, Угорщиною;

- реалізуються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля;

- активізується розвиток мультимодальних перевезень. Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» з січня 2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України.

Проте незважаючи на комплекс заходів, що реалізуються Урядом України щодо нормативно-правового, організаційно-технічного, технологічного та інших напрямів удосконалення системи управління транзитними перевезеннями в Україні, існують проблеми, які гальмують розвиток транзитного потенціалу України, а саме:

- недосконала транспортна інфраструктура перевезень, що призводить до зростання конкуренції з боку РФ, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для

України і нових транзитних потоків. Наприклад, Стратегією розвитку транзитного потенціалу Білорусі на 2011-2015 рр. передбачено проведення реконструкції і модернізації транзитної інфраструктури і доріг, розширення транспортних, комунікаційних і фінансових коридорів. Планується будівництво 18 транспортно-логістичних і 10 логістичних центрів Республіканським унітарним підприємством «Белтаможсервіс», з них 22 - на II і IX Пан'європейських транспортних коридорах. За прогнозами, реалізація цих планів дозволить збільшити надходження від транзиту у 5 і більше разів. У порту Джурджулешти (Молдова) відкрито термінал для контейнерних та генеральних вантажів, обладнаний 70-тонним мобільним портовим краном, з рампою Ро-Ро, що дозволить вантажним автомобілям та іншим автотранспортним засобам заїздити на судно з нового терміналу. Термінал дозволяє обробляти усі типи вантажів;

- неефективна тарифна політика на транспорті, про що свідчить факт скасування знижок на переробку транзитних вантажів у портах України у період кризи – на початку 2008 р. З другого півріччя цього ж року знижки було відновлено, проте транзитні вантажопотоки вже були спрямовані в обхід України і так і не відновилися. Надмірні ставки портових зборів у порівнянні з іншими чорноморськими портами стримують нарощування обсягів обробки транзитного вантажу у вітчизняних МТП на користь морських портів Румунії, Молдови та інших країн чорноморського басейну;

- тривала лібералізація митних процедур на прикордонних станціях при перевезенні транзитних вантажів. Протягом 2010-2012 рр. відбулися певні зрушення у напрямку спрощення і модернізації процедур у пунктах пропуску на митному кордоні України, проте на даний час рівень фізичного догляду вантажів складає 6 %, що вдвічі перевищує відповідні умови митного кодексу країн ЄС, де вказаний показник становить до 3 %;

- відсутність гарантій захисту прав інвесторів при вкладенні коштів у розвиток транспортної інфраструктури та її модернізацію.