

УДК 656.614.073.235(262.5) + 656.615(262.5)

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОЙ ФУНКЦИИ УКРАИНЫ ЧЕРЕЗ ТЕРМИНАЛЫ ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА

Винников В.В.

Розглянуто загальні підходи та питання підвищення транзитності України шляхом інтеграції у Європейську транспортну логістичну систему – як одне з стратегічних напрямків розвитку держави.

Интеграция Украины в европейскую транспортно-логистическую систему – одно из стратегических направлений развития страны.

Повышение эффективности системы продвижения товаров - одна из главных задач, которые стоят перед предприятиями Украины. Большие расходы на перевозку, усиление конкурентной борьбы за рынки сбыта, рост требований потребителей к качеству обслуживания – всё это обусловило изменение управленческой философии при определении стратегической роли сферы управления материальными потоками.

Логистика имеет огромное значение в современных условиях. Так, 12-й Международный конгресс по логистике (Хельсинки, 1997 г.) использовал лозунг «Логистика объединяет людей, рынки и материки». Логистические операции играли большую роль в международных связях, но редко выходили на трансконтинентальный уровень, хотя издавна известны пути «из варяг в греки» и «Большой шёлковый путь». Они пересекались на территории Украины, создавая «Большой транспортный крест». Научно-технические достижения на транспорте, в связи и в промышленности привели к революции в логистике, и она приобрела массовый характер на транс- и межконтинентальном уровнях. Международный рынок логистики характеризуется большими объемами (12% валового мирового продукта) и динамикой (5% роста в год). На нем лидируют страны ЕС (27,5 %), Северной Америки (26,7 %), Азиатско-Тихоокеанского региона (19 %). Стратегия координации транспортной логистики стран ЕС получила название еврологистики и рассматривается как важнейшая составляющая процесса евроинтеграции.

За последние годы существенно усилились тенденции глобализации экономики, в связи с чем повысились темпы роста транснациональных транспортных потоков на направлениях, связывающих Западную Европу с Восточной, со странами Азиатского континента, Тихоокеанского бассейна, Африки. Именно это в решающей степени определяет сейчас транспортную политику стран Европейского Союза, других государств Европы, стратегическим направлением которых стало развитие трансевропейских коммуникаций. В частности, II Общевропейской конференции по вопросам транспорта (Крит, 1994 г.) были определены 9 приоритетных международных транспортных коридоров (МТК) с учётом существующих и перспективных направлений перевозок грузов и пассажиров, [1] 1.

Украина имеет реальные перспективы в отношении усиления своей роли как транзитного государства. Этому способствуют объективные факторы - геополитическое и геоэкономическое положения нашей страны и наличие в ней мощного транспортного комплекса.

Благодаря своему географическому положению, Украина на протяжении целого тысячелетия служит мостом между Европой и Азией, Севером и Югом. Кроме того, она покрыта густой сетью транспортных дорог.

По данным английского института «Рендел», по коэффициенту транзитности (т.е. по развитости всех видов транспортных связей и соответствующей им инфраструктуры) Украина занимает первое место в Европе. [2] 2.

Однако перспективы интеграции нашей страны в мировое хозяйство и усиления транзитных функций государства требуют высокого качества, регулярности и надёжности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозок пассажиров, роста скорости и уменьшения стоимости доставки, т.е. высокого уровня функционирования украинского транспортного комплекса, который по объёмам и тоннажу пассажирских и грузовых перевозок, пропуску и оформлению транзитных грузов, а также по наличию крупных магистральных газо - и нефтепроводов, международных энергосистем является одним из ведущих в Европе.

Известно, что транспорт соединяет время и пространство, разделяющее производителей, покупателей и продавцов. В экономическом плане он ослабляет временной и пространственный разрывы между производством и потреблением. Транспортный фактор занимает важное место в теории размещения, региональной экономике, международной экономике и теории внешней торговли [3].

По мере интеграции Украины в мировое хозяйство, развития торгово-экономических связей с другими странами, значительно возрастут поступления платежей за перевозки грузов различными видами транспорта, за обслуживание и ремонт подвижного состава, а также от различных сборов. При этом абсолютного роста расходов связанных с транспортировкой иностранных грузов по территории Украины, следует ожидать как в результате увеличения физического объёма экспорта, импорта и транзита, так и вследствие повышения тарифов и ставок. Существенно повлияет на уровень транспортных расходов в межгосударственной торговле также состояние конъюнктуры рынков транспортных услуг (прежде всего - цены на перевозку грузов).

В транспортной системе Украины, в выполнении им транзитной роли важное значение имеют все составляющие её транспортного комплекса: автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, водный, воздушный и космический виды транспорта.

Главную роль в обеспечении транзитного государства играет водный транспорт. Украина по праву считается крупной морской державой. Она имеет мощные торговый и рыболовецкий флоты, разветвленную сеть береговой инфраструктуры. Сегодня морской грузовой флот нашей страны насчитывает 240 судов. Судами государственных судоходных компаний и морских портов Украины ежегодно перевозится свыше 7,5 млн. т. грузов из которых 95%

приходиться на экспортно-импортные грузы. При этом грузооборот составляет 8,5 млрд. тонно-миль.

Основной проблемой водного транспорта Украины является значительный моральный и физический износ (свыше 15 лет и их малая тоннажность (её средний показатель ниже в 3-5 раз аналогично в США, Японии, Греции и Либерии) [4]. Её решение требует реструктуризации судостроительной отрасли, налаживания выпуска судов различного назначения на конверсионных заводах в Николаеве, Херсоне, Керчи и Феодосии, а также на 8 судоремонтных заводах.

Каких объемов контейнерных перевозок следует ждать в 2012-м Украине?

Главными «двигателями» украинского контейнерного рынка является идущая на подъем экономика страны и развивающаяся внешняя торговля Украины (Украина принята в ВТО). Экономика Украины обладает немалым потенциалом развития. Средние темпы роста валового внутреннего продукта в стране с 2001-го по 2006 год составили 7,7 %, и это несмотря на то, что в 2005 году ВВП вырос из-за последствий «оранжевой» революции лишь на 2,6 %. Рост ВВП за 8 месяцев 2007 года был также вполне солидным – 7,5 %.

Многие эксперты отмечают, что рост мирового ВВП на 1 % обеспечивает в последние годы рост мировой торговли на 2–2,5 %. А рост перевозок грузов в контейнерах при этом еще значительнее. Связано это с процессом глобализации в мировой экономике (когда, например, европейские электронные компоненты отправляются на заводы в Китай и возвращаются назад в составе готовых изделий), и с дальнейшей контейнеризацией грузопотоков, подталкиваемой значительным удешевлением контейнерных перевозок.

Так, с середины 70-х годов прошлого века стоимость транспортировки грузов в контейнерах снизилась в разы и в некоторых случаях составляет менее 25 % той стоимости, что была 30 лет назад. Кроме того, сделаны огромные шаги в техническом и технологическом развитии всей структуры контейнерных перевозок – от ввода в строй все более крупных судов-контейнеровозов до строительства более высокопроизводительных терминальных мощностей.

В Украине в последние годы товарные объемы внешней торговли росли высокими темпами: в 2001 – 2006 годах в среднем более чем на 12 % в год (в денежном исчислении).

Другая важная составляющая развития контейнерных перевозок – активная контейнеризация грузов внешней торговли. Уровень контейнеризации тарно-штучных грузов в международной торговле сегодня достиг 55 %. Доля грузов в контейнерах, в общем объеме тарно-штучных грузов, переработанных в морских торговых портах Украины, выросла с 3% в 2001 году до 16,85 % в 2006-м.

Действие всех этих факторов привело к стабильно высокому росту переработки контейнеров в Украине, как уже отмечалось выше. При среднем росте ВВП в 7,7 % в Украине с 2001-го по 2006 год объемы переработки грузов в контейнерах ежегодно росли на 27,8 % в тоннах и на 34,8 % в TEU.

Существенное превышение в Украине темпов роста переработки контейнеров в TEU против темпов роста в тоннах связано с дисбалансом между

экспортом и импортом, а также с необходимостью вывозить из Украины все большее число порожних контейнеров.

Переработка в портах импорта в контейнерах в 2006 году составила 3,96 млн. т, или 65 % всех объема контейнерных грузов. Экспорт в 2006 году составил 28,7 % общей переработки контейнерных грузов, или 1,75 млн. т. Огромный разрыв между объемами импорта и экспорта привел к тому, что из украинских портов в 2006 году было вывезено более 280 тыс. TEU порожних контейнеров – 78,5 %.

Экономисты прогнозируют рост ВВП в Украине, в ближайшие два-три года на уровне 5–7 % (в случае сохранения хотя бы относительной политической стабильности). Кабинет министров Украины прогнозирует рост ВВП на 7,6 % в 2008 году, на 7 % - в 2009-м и на 6,5 % – в 2010 году.

Мировой же банк прогнозирует рост ВВП в Украине осторожнее: в 2008 году на уровне 5,5 %, а в 2009 году – 5 %.

Как показывает приведенная выше статистика, последние шесть лет 1 % роста ВВП в Украине в среднем давал 3,6 % роста контейнерных грузопотоков через порты Украины в тоннах и 4,5 % в TEU. Это дает возможность прогнозировать на ближайшие годы устойчивый рост переработки контейнерных грузопотоков в Украине в тоннах на уровне 22% и в TEU на уровне 27%, если предположить, что в среднем ВВП будет увеличиваться на 6% в год.

Если ежегодный рост переработки контейнеров в 2008–2010 годах будет на уровне 22 % в тоннах и на уровне 27 % в TEU, а в следующие 2011–2012 годах, на уровне 20% в тоннах и на уровне 25 % в TEU, тогда можно прогнозировать, что в 2012 году переработка контейнеров в украинских портах превысит 20 млн. т и 3 млн. TEU.

Таблица 1

Прогноз роста оборота контейнеров в портах Украины до 2012 г.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Тыс. т	6096	7734	9435	11510	14042	16850	20220
Тыс. TEU	729,3	992	1259	1598	2029	2536	3170

Можно нарисовать более пессимистические сценарии: слишком многие факторы, в том числе политические, могут обрушить все наши ожидания на стабильный рост контейнеризированных грузов в Украине.

Например, прогнозы компании «НРС Hamburg Port Consulting GmbH» более осторожны – на 2012 год ожидается переработка контейнеров в Украине примерно на уровне 2,2 млн. TEU.

Вместе с тем мировой опыт свидетельствует, что введение в строй таких крупных мощностей, как в Ильичевском морском торговом порту, может дать взрывной эффект в наращивании контейнерных объемов. И действительно, за 9 месяцев 2007 года в порту Ильичевск переработали на 57,7 % больше контейнеров, чем за аналогичный период прошлого года. И это, при том, что соседи в Одесском порту почти не снизили за 9 месяцев прежних высоких темпов роста — 34,1 % (в 2006 году рост составил 37, 2 %). Уже в 2007 году

рост переработки контейнеров в Украине составил выше 45%, а общий объем превысил 990 тыс. TEU и приблизился к миллиону.

На 2008 год, по расчетам Национальной контейнерной компании (НКК), контейнерооборот терминала «Укртрансконтейнер» в Ильичевске вырастет еще на 56 % – до 750 тыс. TEU. Но затем последует снижение темпов роста до 20–22 % в 2009–2010 годах и до 14–10 % в 2011–2012 годах.

Мощности украинских контейнерных терминалов к середине 2007 года оценивались в 1171,8 тыс. TEU. (Суммированы данные руководства самих терминалов).

Если принять общий объем переработки контейнеров в украинских портах в 2007 году 990 тыс. TEU. То процент загрузки терминалов, теоретически, составит около 84 %. В действительности, если говорить о крупнейших терминалах, эта цифра куда больше, ведь условные контейнерные мощности портов Измаил, Николаев, Бердянск, где реально нет специализированных терминалов, сегодня почти не используются. А мощности Мариупольского порта используются менее чем на 20 %.

В итоге, если все планы, отмеченные в таблице, реализуются, то в 2012 году мощность украинских контейнерных терминалов может составить более 8 млн. TEU, притом что спрос на переработку контейнеров будет на уровне 3,6 млн. TEU (с учетом возможного транзита). Это означает, что загрузка терминалов будет на уровне 45 %.

Таблица 2

Баланс мощностей по переработке контейнеров и спроса на их переработку, млн TEU

	2005	2010	2015
Западное Средиземноморье			
Мощности	12.67	23.74	30,78
Спрос	10.51	16.81	24.03
Загрузка терминалов	82.9%	70.8%	78.1 %
Центральное Средиземноморье			
Мощности	15,53	24.42	29,37
Спрос	12.06	18 18	26.32
Загрузка терминалов	77.7 %	74.5 %	89.6 %
Восточное Средиземноморье и Чёрное море			
Мощности	15.53	24.42	29,37
Спрос	12.30	21.22	32.83
Загрузка терминалов	92.0 %	83.2 %	112.4 %

Суммарный грузооборот стран Кавказа и Центральной Азии составляет более 300 млн. т грузов в год, из этого количества более 20 % (66 млн. т) – это грузы в направлении Европейского Союза. В течение пяти лет с 2000 по 2005 годы транспортировка грузов в этом направлении выросла в два раза, при этом увеличилась доля грузов перевозимых в контейнерах. Но на сегодняшний день ввиду отставания в развитии транспортной инфраструктуры этот потенциал не использован полностью.

Согласно существующим прогнозам, потребность в переработке грузов в контейнерах к 2015 году в регионах Восточного Средиземноморья и *Черного* моря составит более 32 млн. TEU в год, в то время как ожидаемая мощность портов составит 29 млн. TEU в год. То есть загрузка контейнерных терминалов региона уже на сегодняшний день находятся на критическом уровне – более 80 %. (Напомню, загрузка уже в 75 % требует срочных мер для развития дополнительных мощностей).

Украина занимает исключительно выгодное географическое положение, которое объективно создает условия для привлечения в Украину серьезных грузопотоков транзита. Однако ее транзитный потенциал используется слабо из-за нехватки терминальных мощностей, неблагоприятной нормативно-правовой системы, касающейся транзита, и других причин.

Таблица 3

Динамика контейнерного транзита через порты Украины в 2001-2006 гг.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Транзит, тыс. т	297,6	227,2	293,2	295,5	301,3	372,9
Рост в %		- 23,7	29	- 0,3	3	23,7

Транзит в контейнерообороте портов Украины в 2006 году составил всего 6,1 %. Хотя это уже большой шаг вперед, поскольку в 2006 году в отличие от предыдущих двух лет произошел заметный рост транзита – на 23,7 %.

Расширение контейнерных мощностей Ильичевского порта в нынешнем году почти до 1 млн. TEU, со способностью принимать одновременно несколько судов вместимостью по 6000 TEU, с одной стороны, и начало строительства нового контейнерного терминала компанией «Трансинвестсервис» в порту Южный, масштабные планы строительства терминалов в других портах, создают условия для увеличения, как транзита в контейнерах, так и траншипмента.

Серьезной предпосылкой для этого является также «жестокий дефицит», как выразился один из экспертов, пропускных способностей в российских портах, как на Балтике, так и на Черном море. И этот дефицит, по данным НКК, может сохраниться до 2015-го, и даже 2020 года.

Например, в Новороссийске задержки судов к постановке к причалу летом 2007 года, по данным компании «Global Container Service», составляли до 4–5 суток, задержки контейнеров на складах портов – до 2 недель и больше. При этом в октябре 2007 года стоимость перевалки контейнеров на ряде терминалов Новороссийска поднялась до 350–450 USD за контейнер.

Наконец, важную роль в развитии железнодорожного контейнерного транзита должно сыграть выравнивание в России железнодорожных тарифов на российские и зарубежные (украинские) порты, которое планируют завершить к 2009 году.

Но о каких объемах транзита, который может пойти через Украину, стоит сегодня говорить? Эта тема требует отдельного исследования. Можно сослаться на расчеты НКК, прогнозирующем в 2012 году контейнеропоток на

Ильичевский порт в объеме 1380 тыс. TEU, из которых на долю транзита придется 365–370 тыс. TEU. Причем, если часть транзита будет траншипментом (выгрузка с одного судна и погрузка на другое), то, естественно, соответствующую цифру траншипмента нужно умножать на два. В целом же, по мнению ряда экспертов, при благоприятных обстоятельствах, в Украину вполне могут быть объемы транзита с траншипментом, к 2012 году, на уровне 500—600 тыс. TEU.

Таким образом, интеграция ТДК Украины в европейскую и мировую транспортные системы через систему МТК приведет к:

- осуществлению поэтапного перехода на начала международной транспортной политики, принятой ЕЭК ООН, важными элементами которой являются переход на рыночные основы функционирования ТДК, приватизация, демонополизация, развитие конкурентной среды;

- чрезвычайно большому объёму работ по строительству и реконструкции сети путей сообщения, терминалов, пунктов пропуска транспорта через границу, обновлению подвижного состава, технико-технологической модернизации;

- совершенствованию и согласованию деятельности системы транспортно-экспедиционного обслуживания при межгосударственных перевозках на принципах международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA);

- ускорению развития интермодальных перевозок, внедрению гармонизированных с западноевропейскими систем электронного обращения документов по перевозкам грузов, систем резервирования мест и продажи билетов на пассажирский транспорт международного сообщения;

- проведению активной государственной политики для использования высокого транзитного потенциала Украины как важного источника получения дополнительных валютных поступлений в бюджет государства. В этом плане целесообразно максимальное расширение экономического сотрудничества с государствами на всех уровнях. Кроме вопросов чисто технического плана (условия, скорость, сохранность грузов, сервис), должны рассматриваться также такие, как создание совместных транзитных компаний, совместное участие в инвестициях и прибылях от эксплуатации транзитных систем, проходящих через морские порты и территорию Украины;

- развитию сотрудничества в сфере создания совместных транспортно-технологических и логистически-терминальных систем на направлениях МТК;

- формирования общих (согласованных) научно-технических программ развития и технико-технологической модернизации национальных транспортных систем, производства новой транспортной техники для выхода на уровень мировых стандартов;

- повышению межгосударственного рейтинга Украины за счет комплексного внедрения мер по обеспечению быстрого, непрерывного, безопасного продвижения внешнеторговых и транзитных грузов.

Литература:

1. Един О., Цветков Ю., Соколов Л. Транспортная политика в Украине // Экономика Украины. - 2000. - №1. - С. 24 - 34.
2. Пирожков С. Украине пора бы воспользоваться своим коэффициентом транзитности // Зеркало недели. - 1998. - №9.
3. Хахлюк А. Украина - транзитное государство // Экономика Украины. - 2001. - №1. - С. 26 -33.
4. Хахлюк А. Транспортна полгтика пострадянських держав // Дшовий вюник. - 1999. -№6.-С. 19.
- 5.Щ. Холт Дж. Стратегия реформ в транспортном секторе Российской Федерации. -Вашингтон, Мировой банк, том 2. - 1999. - С. 151.

Abstracts

V.Vinnikov

Increase of tranzit Ukraine through the terminals of the black Sea region

General approaches and questions of increase of tranzitnosti Ukraine are considered by integration in the European transport logistic system – as one of strategic directions of development of the state