

9. Закон України «Про спеціальну економічну зону туристсько-рекреаційного типу «Курортполіс «Трускавець» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/514-14>.

10. Каленюк І., Сакун О. Розвиток технопарків в Україні: історія та проблеми становлення / І. Каленюк, О. Сакун // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2011. – №2 (10). – С. 9 – 15.

11. Покотилова В.І. Технологічні парки України: стан, проблеми, перспективи розвитку / В.І. Покотилова // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – №19. – С.21-23.

12. Продіус О. Інноваційний розвиток промисловості: реалії та перспективи / О. Продіус // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – №1, Т. 1. – С.106 – 109.

13. Чудаєва І.Б. Ефективність функціонування технопарків України / Чудаєва І.Б. // Європейський вектор економічного розвитку. - 2011. - № 2 (11). – С.247-254

УДК 339.565(477)

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

*А.Г. Тихонова, И.В. Хаджинов*

*Резюме.* Статья посвящена исследованию текущего состояния и перспективных направлений развития транзитного потенциала Украины, выявлению причин снижения объемов транзитных перевозок через Украину и пути решения данной проблемы.

*Ключевые слова:* транзитный потенциал, показатель транзитивности, транзитные грузопотоки, транзит грузов, международные транспортные коридоры.

**Введение.** Украина находится в центральной части Восточной Европы, ее территорию пронизывают стратегически важные транспортные пути, которые соединяют между собой Европу и Азию, страны Скандинавии и страны Средиземноморского региона. Наша страна имеет широкий выход к Черному морю, длина береговой линии которого, только в рамках границ, составляет 1,5 тыс. км. Длина газо- и нефтепроводов, которые проходят по территории Украины, составляет 42,05 тыс. км. Это позволило ей занять пятое место в мире по протяженности магистральных трубопроводов, уступая лишь таким странам как США, Россия, Канада и КНР [1].

Кроме того, представители международных организаций присвоили Украине один из наибольших показателей транзитивности в Европе – 3,75. Этот факт свидетельствует о том, что наша страна имеет значительные потенциальные возможности для дальнейшего развития и увеличения своего транзитного потенциала.

Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались. Для Украины развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение поступлений в бюджет, является одним из реальных источников финансирования транспорта. Инфраструктура транзита энергоносителей является ключевым стратегическим активом для Украины, обусловленным преимуществами географического расположения страны. Трубопроводы для транзита нефти и газа пополняют как бюджет страны, являясь весомым источником дохода для Украины, так и энергетическую безопасность государства, обеспечивая поставки нефти и газа на внутренний рынок. Геополитически украинский транзит также является неотъемлемой частью энергетической безопасности Европы в большей степени в снабжении газом и в меньшей степени при экспорте нефти. На сегодняшний

день транзит российской нефти через Украину хоть и уменьшается, но всё ещё составляет достаточно весомые 14%-15% от общего потока [2].

Среди весомых научных достижений транспортно-транзитного потенциала Украины можно выделить результаты исследований ведущих отечественных и зарубежных ученых в данной области, среди которых: Т. Войченко, А. Новикова, О. Минина, О. Собкевич, С. Шаповал, В. Белозубенко, А. Расторгуев [3], С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук [4], Т. Блудова [5], Е. Жуков, Г. Недокушева [6], М. Макаренко, М. Цветов [7] и др.

**Основной раздел.** Украина имеет свою нишу в мировом транзитном бизнесе, поступления от обслуживания транзитных грузопотоков в Украине превышают 5 млрд. грн., несмотря присущие недостатки в организации перевозок и в отношениях между экспедиторами и транспортными ведомствами. На транзитную часть общего грузооборота транспорта страны приходится более 20 % [6]. Оплата этих услуг производится иностранными владельцами товаров, поэтому принципы налогообложения должны стимулировать этот поток.

В последние годы наблюдаются тенденции к некоторому снижению транзитных перевозок (рис. 1. [3]). Основные транзитные грузопотоки через территорию Украины – это транспортировка газа, нефти и нефтепродуктов магистральными газо- и нефтепроводами из России, на которую приходится около 80 % объемов всего транзита в европейские страны. Почти 95 % транзитных потоков входит в Украину через железнодорожные переходы. В основном это экспортные грузы из России, Беларуси, Казахстана (железная руда – 36 %, каменный уголь – 16 %, нефтепродукты – 10 %), которые направляются в Словакию, Венгрию, Австрию, Чехию, Румынию, а также через порты в другие страны мира. Автомобильные транзитные перевозки в основном осуществляются по автомагистралям, которые проходят по направлениям: Северо-Восточная Европа – запад Украины – Россия, Беларусь; морские порты Украины – Россия, Беларусь, Кавказ, Молдова и другие страны. В номенклатуру грузов, которые перевозятся, входят продукты питания, одежда, обувь, мебель, фармацевтическая продукция, контейнерные грузы, в том числе те, которые прибыли через морские порты.

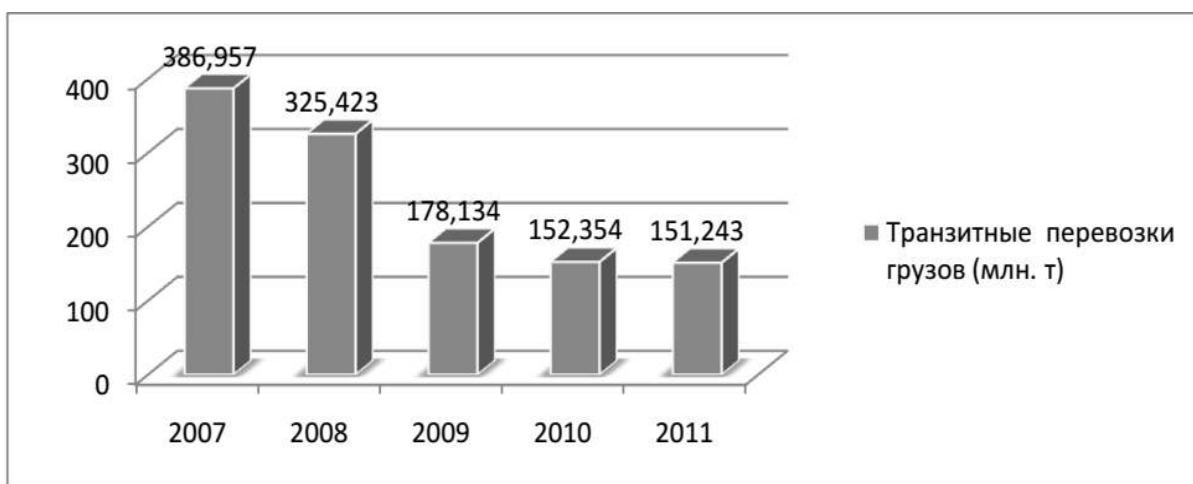


Рис. 1. Динамика транзитных перевозок грузов через Украину за 2007-2011 гг., млн. т. [3]

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

зерна – на порты Украины; черных металлов – на порты "Большой Одессы" (Одесский, Ильичевский, Южный МТП).

Согласно проведенному анализу, основой транзита грузов территорией Украины являются сырьевые материалы и товары первичной переработки. Удельный вес высокотарифных, в частности, контейнерных грузов остается низким. Транзитные потоки главным образом формируются в странах СНГ. Наши ближайшие соседи: Россия, Беларусь, страны Прибалтики - проводят скоординированную транзитную политику, направленную на увеличение грузопотоков через собственную территорию. Значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, пошли в обход через Беларусь на Прибалтику, Новороссийский морской порт [8].

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

По данным Минтрансвязи Украины, российские грузы сегодня формируют 70% объема транзитных перевозок через украинскую территорию. Удельный вес российско-украинских грузов в международных перевозках по территории Украины составляет 43%. Такие данные приводит Минтрансвязи Украины. Как подчеркивает министерство, российские грузы превалируют в структуре транзита через Украину, формируя 70% его объема [4].

Основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине, кроются в неустроенности системы контроля грузов на границе, в оплате высокой стоимости услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами, в многочисленных бюрократических преградах при оформлении транзитных перевозок, низкой скорости доставки грузов, неблагоприятной криминальной обстановке, недостатке комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита, в отсутствии комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их экспедиционное обслуживание[3].

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

1) осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзита (внедрение единого сбора, сквозных тарифов, тарифных уступок и т.п.);

2) исследование, разработка критериев и осуществление интегрированной оценки доходов и затрат при международном транзите грузов территорией Украины на основе общей для всех участников транзита маркетинговой стратегии ценообразования;

3) снижение стоимости услуг, сопутствующих транзитной перевозке;

4) подготовка и представление в установленном порядке предложений относительно льготного налогообложения операций по предоставлению услуг, связанных с перевозкой (перемещением) грузов и пассажиров транзитом через территорию Украины;

5) подготовка нормативно-правовых актов относительно тарифов (включая сквозные) по направлениям прохождения транспортных коридоров;

разработка методики формирования сквозных тарифов на перевозку транзитных грузов;

6) осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзитных контейнерных перевозок;

7) усовершенствование организации охраны и сопровождения подакцизных товаров, которые перемещаются транзитом через таможенную территорию Украины, разработка и внедрение экономически обоснованных тарифов на сопровождение этих товаров со скидкой на 20-30 %;

8) создание системы мониторинга тарифов и цен относительно предоставления услуг по перевозкам и переработке транзитных грузов на железных дорогах и в портах иностранных государств, которые конкурируют с украинскими. Осуществление гибкой тарифной политики с целью привлечения грузов для следования территорией Украины;

9) разработка и внедрение методик установления гибких тарифов на транспортирование нефти, естественного газа и аммиака магистральными трубопроводами Украины с учетом мировых цен на энергоносители [4].

С целью усовершенствования организации транзитных перевозок представляется целесообразным:

1) повышение качества организации транзитных перевозок к уровню, который отвечает европейскому стандарту качества ISO, широкое внедрение на базе новых информационных технологий принципов транспортной логистики в организацию транспортного и транспортно-экспедиторского обслуживания международного транзита;

2) развитие смешанных (комбинированных) перевозок; разработка и внедрение на основных направлениях транзитных перевозок комплексных транспортно-технологических систем пропуска грузопотоков с обеспечением взаимодействия всех видов транспорта, терминалов, пунктов пропуска грузов через государственную границу Украины на основе согласованных графиков движения, режимов работы, технологий перевозок, переработки и контроля грузов;

3) разработка единой информационной сети, систем связи и передачи данных для участников процесса доставки транзитных грузов (первый этап);

4) разработка и внедрение систем электронного обмена данными и электронной обработки данных с созданием условий защиты информации (первоочередные работы);

5) усовершенствование системы транспортно-экспедиторского обслуживания транзитных перевозок, повышение роли международных экспедиторов в обеспечении ими предоставления владельцам груза услуг, финансовых гарантий, в организации доставки транзитных грузов, учреждений операторских компаний смешанных(комбинированных) перевозок; 6) создание на основных направлениях транзитных перевозок в смешанном соединении комплексных транспортно-технологических систем пропуска грузопотоков с обеспечением взаимодействия всех видов транспорта, терминалов, пунктов пропуска грузов через государственную границу Украины на основе сквозных тарифов, согласованных графиков движения, режимов работы, технологий;

7) создание в основных приморских транспортных узлах наблюдательных советов с включением в них представителей администраций морских портов, стивидорных компаний, железных дорог и других видов транспорта, экспедиторов и владельцев груза для обеспечения их четкого взаимодействия, гармонизации интересов обеспечения оптимальных технологий накопления судовых партий;

8) проведение исследований и экспериментальной проверки на базе Илличевского, Одесского и Ренийского морских портов, а также Закарпатского

транспортного узла (г. Чоп) эффективности деятельности и дальнейшего расширения сети логистических товарораспределительных центров;

9) разработка комплексных планов развития морских (речных) портов и припортовых железнодорожных станций; реализация этих планов;

10) разработка и реализация мероприятий по увеличению объемов транзита грузов на украинском участке реки Дунай и организации смешанных (железнодорожно-водных) перевозок с использованием р.Тиса;

11) обеспечение приоритетного пропуски поездов с транзитными грузами за направлениями основных массовых перевозок, сокращение их простоев на станциях, организация движения экспрессных поездов с транзитными грузами; повышение на 30 % скорости доставки транзитных грузов;

12) установление для всех видов транзитных перевозок гарантированных сроков доставки грузов;

13) создание соответственно мировому опыту конкурентной сред на рынке услуг относительно гарантирования доставки подакцизных грузов в таможенные назначения;

14) создание в пунктах пропуска через государственную границу Украины информационно-справочной компьютерной системы;

15) внедрение типичного проекта автомобильного пункта пропуска модульного типа соответственно европейским стандартам [1].

**Выводы.** Реализация транзитного потенциала Украины является многовекторной, ориентируется на разные экономические пространства. Поэтому, чтобы охватить все имеющиеся возможности, необходимо обеспечить сочетание и согласование разных векторов географической направленности в области интересов и преимуществ. Географическая направленность транзитного потенциала определит и политические, и экономические ориентиры. Поэтому многовекторность формирует определит принципиально новые условия в обеспечении синергизма международных транспортных пространств.

Сложности согласования различных географических векторов использования транзитного потенциала возникают в политическом плане, а также в сфере управления (оптимизация географии транспорта и транзитного потенциала; вопросы реформирования транспорта и инфраструктуры; определение направлений развития транзитного потенциала; организация схем перевозок и взаимодействия). Все это объективно требует совершенствования механизмов управления развитием транзитного потенциала.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины /О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев// Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т.3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – №3. – С. 101-106.
2. Список країн за довжиною магістральних трубопроводів [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
3. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. – К.: НІСД, 2011. – 37с.
4. Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів (17.05.2010р.) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12>
5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>
6. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: [учебн. для высш. учебн. завед.] / Лимонов Э. Л. – [3-изд.]. – М.: Модуль, 2006 – 600 с.
7. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном рынке морской торговли / [Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачев Н. Н.]; под ред. Н. Т. Примачева. – Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.
8. Порты Украины. – 2011. - № 1. - С. 38-41.