

И. В. ПОЗНАНСКАЯ (ИПРЭЭИ НАНУ)

## ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ВТО

У статті розглядаються можливі наслідки вступу в ВТО для морського транспорту України, враховуючи сьогоденний стан економіки країни і глобалізації світової економіки.

В статье рассматриваются возможные последствия вступления в ВТО для морского транспорта Украины, учитывая сегодняшнее состояние экономики страны и глобализации мировой экономики.

In the article the possible consequences of entry are examined in VTO for the marine transport of Ukraine, taking into account the today's state of economy of country and globalization of world economy.

**Введение.** Развитие мировой экономики привело к взаимозависимости всех сфер во многих сферах деятельности. Успешное развитие экономики каждой страны в отдельности не может осуществляться без учета требований межгосударственных торговых объединений. Основным из таких объединений на сегодняшний день является ВТО. Необходимость членства в этой организации предполагает, однако извлечение из этого соответствующих выгод и преимуществ, которые могут быть достигнуты только посредством проведения определенных экономических преобразований в стране и обществе. Транспорт, являясь одной из наиболее перспективных сфер украинской экономики, может оказаться наиболее уязвимым в условиях жестокой конкуренции и, соответственно, понесенные при этом потери и неиспользованные возможности могут оказаться невосполнимыми, что соответствующим образом отразится и на экономике страны в целом.

Однако, бесспорно то, что Украина должна быть подготовлена к такому шагу, чтобы вступить в ВТО полноправным членом и иметь возможность на достойном уровне конкурировать на мировом рынке. Успешное проведение преобразований в целях создания стратегической программы социально-экономического развития морского транспорта, как основного обеспечивающего звена внешнеторгового и транзитного потенциала государства, могло бы обеспечить такой уровень.

Вступление в ВТО по-разному отразится на различных видах деятельности морского транспорта, среди которых сегодня выделяются судоходство, портовая и обеспечивающая – сервисная деятельность. Таким образом, оценка последствий, перспектив и проблем вступления в ВТО для отдельных видов деятельности морского транспорта Украины является **целью** настоящей работы. В данной постановке состоя-

ние и результаты деятельности составляющих **Трамповое судоходство.** Украина не имеет необходимого тоннажа под национальным флагом, который мог бы принимать существенное участие в перевозках национальных и транзитных грузов на локальных рынках, которые замыкаются на Черноморско-Азовский бассейн. Подам.

На сегодня Украиной применяется вариант заключения двусторонних соглашений о судоходстве на принципе свободы мореплавания и свободной конкуренции на коммерческой основе. Такой вариант применяется и в большинстве двусторонних соглашений о судоходстве, действующих в мире, аналогичный режим используется также и в целом ряде развивающихся стран, и требует обеспечения следующих условий:

- свободу перевозок как в обслуживании двусторонней торговли, так и в качестве кросс-трейдеров;
- свободу от какого-либо распределения грузов и дискриминации в отношении иностранного перевозчика;
- свободу от несправедливой ценовой практики и преференциального режима для национального перевозчика.

Этот режим не противоречит принципам ВТО, более того, он соглашается с целями и задачами прогрессивной либерализации, однако, с изменением системы ведения хозяйства в стране и переходом внешнеэкономической деятельности в сфере услуг на принципы ВТО появится необходимость адаптации двусторонних соглашений о судоходстве, заключенных Украиной, к режиму который регулируется ВТО, что не приведет к их кардинальному изменению, поскольку они в наибольшей степени отвечают этому режиму.

При одинаковом режиме доступа к рынку, иностранные компании, будут иметь значи-

тельные преимущества, благодаря, хотя бы длительному опыту, и связям с основными фрахтователями, которые нарабатываются годами. При таких условиях, само судоходство как самостоятельный вид деятельности будет в Украине за короткий срок будет потеряно, а соответствующее направление развития национальной экономики так и останется нереализованным.

В этой связи, еще до вступления в ВТО Украине необходимо создать предпосылки для развития национального судоходства по мировым стандартам, обеспечить инвестиционную привлекательность, прежде всего, для национальных экспортеров, вложения средств в строительство собственного флота, что позволит им повышать конкурентоспособность своих товаров на основных рынках сбыта. Однако эксплуатация тоннажа при условии отсутствия спроса национальной внешней торговли на услуги по морской перевозке грузов, несовершенства в стране института морского права, транспортной логистики, фрахтования судов, действия налоговых механизмов, слабости национальной финансово-кредитной системы, постепенной потери обществом морских традиций, не может быть достаточно эффективной и обеспечить высокий уровень стабильности функционирования национального судоходства.

Это подтверждается тем обстоятельством, что с 33 места в рейтинге мировых морских держав, которое занимала Украина на 1 января 2005 года, она переместилась в 2006 году приблизительно на 50-е [3].

Те компании, которые в период бурного роста фрахтового рынка (ФР) в 2003–2004 годах приобрели флот суммарным дедвейтом почти 1 млн т, с 2005 года, когда по всем ожиданиям предполагалось падение ставок на фрахтовом рынке, начали от него интенсивно избавляться. В условиях стабилизации на ФР, для успешной эксплуатации флота необходимо наличие развитой фрахтовой деятельности.

Поэтому, сегодня крайне необходимо разработать систему мер по устранению этих сдерживающих факторов, одними из основных должно стать создание конкурентоспособного механизма эксплуатации флота под украинским флагом и институализации фрахтовой и логистической деятельности в Украине, содействие созданию единого логистически-фрахтового центра.

### **Линейное судоходство**

Известно, что основным международным инструментом в области линейного судоходст-

ва, разработанным и принятым ЮНКТАД до настоящего времени являлась Конвенция о кодексе поведения линейных конференций. Ее перспектива во многом будет зависеть от того, в какой степени международный режим в судоходстве станет регулироваться генеральным соглашением по торговле услугами. Большинство развивающихся стран все еще рассматривает Кодекс как жизненно важный инструмент для развития сети национальных судоходных линий своих стран, доля их грузов, перевезенных линейными конференциями, должна расти и наоборот, доля кросс-трейдеров - сокращаться. Кроме того, развивающиеся страны видят в применении положений Кодекса возможность для улучшения своих платежных балансов. В целом значение Кодекса расценивается ими в контексте развития внешней торговли и собственной экономики. Таким образом, заложенный в Кодексе преференциальный режим оценивается как соответствующий целям развития [2].

Сегодня большинство экономически развитых стран видит в Конвенции существенный сдерживающий фактор на пути дальнейшей прогрессивной либерализации судоходства. В первую очередь это относится к практике деятельности линейных конференций. Сегодня Евросоюз настаивает на необходимости полного распространения антитрестовского законодательства на их деятельность. К чему это приведет: Вот вопрос. На сегодняшний день большинство линейных тарифов построены по принципу "What the traffic will bear". В результате чего в определенной мере сегодня перевозка морем сырьевых товаров покрывается перевозкой готовой продукции. Тем самым экономика развивающихся стран существенным образом дотируется странами развитыми в экономическом отношении.

Все развитые страны ВТО, прежде всего Евросоюза, США активно вытесняют с рынка линейных перевозок развивающиеся страны, одновременно защищая свой рынок от посягательства конкурентов, дифференцируя определенным образом структуру услуги и, соответственно, тарифы, что дает возможность операторам линейного судоходства устанавливать сквозные ставки и вмешиваться в национальные рынки, однако, только вне границ Евросоюза.

Для нашего государства, которое потеряло практически все позиции в линейном секторе судоходства, это означает невозможность, не только их воссоздание в будущем, но и в перспективе постепенное сокращение поступлений в Государственный бюджет от транспортировки грузов территорией Украины. Выходом могло бы, например, стать создание в стране усло-

вий для развития деятельности национальных NVOCC.

### **Судоходство малого тоннажа и внутренние водные перевозки**

В 2003 году страны Евросоюза открыли свой рынок каботажных перевозок, поскольку конкуренция со стороны соседних государств, прежде всего постсоветского пространства была практически полностью прекращена. Были разработаны основные стандарты судоходства малого тоннажа, которых судовладельцы должны придерживаться при строительстве соответствующего флота. Одновременно ЕС внедрил программы поддержки судоходства малого тоннажа, основной из которых является «Марко Поло». Расширение ЕС и приближение его к границам Украины при соблюдении этих стандартов всеми нашими морскими соседями кроме России и Грузии, требуют адекватного решения этого вопроса и для Украинских судоходных компаний. К сожалению, на сегодня ни одно из построенных для наших компаний судов полностью этим стандартам не отвечает. Пока внутренние воды Украины остаются относительно закрытыми для иностранного флага, это не имеет существенного значения, но в условиях ВТО/ГАТС судовладельцы из других стран будут иметь благодаря этому существенное преимущество перед украинскими в доступе к грузовой базе на перевозках на/из стран ЕС, что тоже представляет собой существенную угрозу национальным интересам. Кроме того, существующие преференции по оплате портовых сборов для национальных перевозчиков придется упразднить.

В этой связи, очень важное значение приобретает создание в стране экономического механизма приближающего экономико-правовые условия эксплуатации отечественного тоннажа к тем, которые действуют в основных странах конкурентах. Одной из первоочередных мер в этом отношении должно стать принятие Закона Украины «О международном реестре судов в Украине».

**Портовая деятельность** относительно независима от вступления Украины в ВТО по причине невозможности осуществлять этот вид услуг с территории другого государства. Открытость национальной экономики и отмена таможенных ограничений в принципе должны обеспечить увеличение грузопотока в портах за счет роста поступлений импортных товаров на украинские рынки. Открытость внутренних водных путей для иностранного тоннажа может, в незначительной мере, способствовать оживлению деятельности портов Запорожье и

Днепропетровск. Однако, не следует ожидать и существенных изменений в тенденциях транзитных перевозок через украинские порты после вступления страны в ВТО, так как основная их масса приходится на страны СНГ.

К угрозам в этом виде деятельности можно отнести вероятность проникновения на отечественный рынок терминальных услуг иностранных линейных операторов и посредством использования сквозных тарифов вывоза прибыли, что, соответственно, уменьшит поступления в Государственный бюджет. Кроме того, возможны попытки переработки грузов, которые существенно загрязняют окружающую среду и т.п. Однако, все эти угрозы не следует рассматривать как результат непосредственно вступления в ВТО.

Повышения эффективности работы порта может быть достигнуто путем создания условий для свободной конкуренции между частными коммерческими предприятиями, занимающимися портовой деятельностью, свободное установление цен на портовые услуги, пресечение мер недобросовестной конкуренции. В интересах национальной экономики перед вступлением в ВТО, должны быть реализованы такие задачи, как повышение конкурентоспособности портов за счет высокой производительности перегрузочных комплексов; рост нормы прибыли на капитал путем повышения эффективности деятельности при стабилизации, или даже снижению уровня цен на портовые услуги (вместо их повышения как об этом говорится сегодня), безопасность международных перевозок, улучшения условий труда и социальной защищенности рабочих, увеличения транзитных грузопотоков.

### **Сервисная деятельность на водном транспорте**

Больше всего вступление в ВТО отразится на деятельности экспедиторских и агентских компаний Украины, поскольку эти виды услуг могут стать неотъемлемой частью грузо- и судопотоков. Вступление в ВТО создаст для иностранного трейдера благоприятные условия для привлечения к транспортной экспедиции грузов и агентирования зафрахтованных им судов собственных экспедиторских и агентских компаний, которые постепенно будут вытеснять независимых национальных субъектов с украинского рынка сервисной деятельности. В конечном счете это приведет к полному исчезновению независимых экспедиторов и судовых агентов и превращения экспедиторской и агентской деятельности в придаток трейдерства. В результате эти виды деятельности не бу-

дут эффективно развиваться, поскольку будут выполнять для трейдера не более чем необходимые функции, к тому же за минимальное вознаграждение. Это не только уменьшит поступление в Государственный бюджет Украины, но и негативно отразится на квалификации специалистов и мировом имидже предприятий сервисной деятельности Украины.

Принятая ЕС программа реализации единой транспортной политики (Белая и Зеленая книги) предусматривает создание в самом недалеком будущем глобальной межгосударственной логистической макросистемы, которая при условии стандартизации большинства аспектов транспортной и экономической деятельности стран ЕС, практически полностью основанных на информационных технологиях и других достижениях НТП, станет самораспространяющимся организмом, который постепенно будет поглощать соседние экспедиторские и логистические системы. Уже сегодня в поле зрения логистических компаний ЕС находятся территории Причерноморья, Кавказа, Прикаспийский и другие регионы. При условии потери в Украине самостоятельности в сервисной деятельности, противодействовать этой экспансии будет некому.

Основными мероприятиями противодействия должна стать институализация в стране логистической и фрахтовой деятельности, как это записано во всех вариантах разрабатываемой Концепции морской политики Украины и разработка механизма ценообразования на услуги линейных операторов, портов и субъектов сервисной деятельности, в котором должна выделиться структура услуг, которые будут предоставляться соответствующими субъектами хозяйствования, принципы дифференциального ценообразования для каждой из них, возможные варианты и правила агрегирования цен по группам услуг, порядок вступления в силу тарифов, порядок их изменения.

Из анализа ситуации, сложившейся на сегодняшний день в морском транспортном комплексе, следует сделать **вывод**, что назрела необходимость кардинальных действий со стороны государства в направлении разработки и проведения программы подготовки транспортной системы Украины к вступлению в ВТО. Учитывая состояние экономики страны, для морского транспорта более целесообразным было бы развитие системы двусторонних соглашений и повсеместного расширения практики доставки внешнеторговых грузов украинской стороной при выборе морского перевозчика исключительно на конкурентной основе; постепенное изменение такого режима, по мере развития национальной логистико-фрахтовой деятельности, в сторону расширения участия в перевозках в кросс-трейде и расширения экспорта транспортных услуг, когда принципы Всемирной торговой организации и Генерального соглашения по торговле услугами будут не тормозить, а способствовать развитию национальной транспортной системы.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Развитие смешанных перевозок и логистические услуги // Доклад секретариата ЮНКТАД // TD/V/COM.3/EM.20/2 – Женева, сентябрь 2003, 32 с.
2. Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences. <http://www.gulf-news.com/Arkhive/docs.asp>, 1973 – 31тр.
3. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2005 Report by the UNCTAD secretariat // UNCTAD/RMT/2005// UNITED NATIONS New York and Geneva, 2005, P. 4.

Поступила в редколлегию 17.05.2007.