

ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Розглядаються економічні та правові аспекти взаємодії залізничного та морського транспорту. Пропонуються заходи щодо підвищення економічної ефективності залізничних перевезень.

Рассматриваются экономические и правовые аспекты взаимодействия железнодорожного и морского транспорта. Предлагаются мероприятия по повышению экономической эффективности железнодорожных перевозок.

In the paper the economic and legal aspects of interaction between railway and sea transport modes are considered. The measures for improving the economic efficiency of combined transportation are proposed.

В начале административной реформы в области управления транспортным комплексом Украины под контролем Министерства транспорта Украины как единого органа исполнительной власти функций государственного регулирования и контроля за деятельностью всех видов транспорта создаются предпосылки для успешного решения задач по ускорению товародвижения через украинские морские и речные порты, созданию равноконкурентных условий для различных участников перевозочно-го процесса в смешанном железнодорожно-водном сообщении, в эффективной координации их деятельности и повышению взаимной экономической ответственности.

В настоящее время из-за несогласованности подвода судов под погрузку или недостаточных перерабатывающих способностей отдельных портов, а также по другим причинам железнодорожные подходы к ним занимают большим количеством «брошенных» поездов, что приводит к «омертвлению» товарной массы, замедлению оборачиваемости капитала, а также к непроизводительному увеличению расходов Украинизации. Таким образом, решение проблемы скоординированной работы портов, морских перевозчиков, железных дорог имеет большое государственное значение. Решение этой проблемы позволит значительно ускорить товародвижение, снизить стоимость товарной массы на «колесах», повысить привлекательность международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины, ускорить ее интеграцию в Евроазиатскую транспортную систему [1].

В сложившихся условиях именно Минтранс Украины призван устранить межотраслевые барьеры и возглавить деятельность по регулированию и синхронизации работы морских и речных портов, судоходных компаний и железнодорожных перевозчиков, созданию

благоприятных экономических условий для развития единой транспортной системы Украины на основе минимизации совокупных издержек представителей всех видов транспорта без ущемления интересов украинских предприятий и предприятий – участников внешнеэкономической деятельности.

Переключение части экспортно-импортных грузопотоков с погранпереходов на украинские порты, вызванное первым этапом унификации тарифов в 1999 г., создало экономически благоприятные условия для развития отечественного портового комплекса. По истечении трех лет с момента первого этапа унификации можно констатировать, что преференции, оказанные украинским портам, обеспечили достижение поставленной цели – роста перерабатывающей способности украинских портов и объемов перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении. Вместе с тем надо признать, что в течение этого периода времени наблюдалась ориентация многих украинских портов на экстенсивный путь развития, что выразилось в нежелании администрации портов внедрять новые технологии переработки грузов (например, использование вагоноопрокидывателей вместо грейферов). Это приводит к замедлению перевалки грузов «на воду», а в некоторых случаях – к порче и увеличению износа и повреждений железнодорожного подвижного состава. Дополнительные финансовые средства, полученные портами от значительного прироста объемов переработки, не были в полной мере направлены на развитие перерабатывающих способностей и внедрение новых перегрузочных технологий.

Следует отметить непропорциональность грузопотоков в направлении морских портов, выразившуюся в переориентации грузопотоков с одного порта на другой, а в некоторых случаях – с одного водного бассейна на другой в течение корот-

кого периода времени (с Черного моря в Азовское и на Дунай). Непропорциональная загрузка портов приводит к тому, что в некоторых портах перевалка грузов «на воду» может вообще не вестись в течение одного–двух месяцев, вследствие чего создается избыток не востребовавшихся перерабатывающих способностей, а на подходах к другим морским портам наблюдается скопление «брошенных» поездов вследствие полного исчерпания перерабатывающих мощностей.

Проблему улучшения координации работы в транспортных узлах, объединяющих грузо-владельцев, экспедиторов, порты, судоходные, стивидорные и другие компании, а также железные дороги, следует рассматривать в разрезе экономических и правовых аспектов [1].

При отсутствии скоординированного подхода судов и вагонов порты минимизируют свои издержки, предпочитая задерживать вагоны, прибывшие в адрес припортовых станций, так как платы за простой судов и за хранение груза на складе порта значительно превышают плату за пользование вагонами. В связи с этим портам выгоднее замедлять оборот железнодорожных вагонов, чем увеличивать непроизводительные простои морских судов или использовать собственные складские мощности.

В некоторых случаях портовики стремятся использовать прямой вариант перевалки грузов «на воду» по схеме «вагон-судно», минуя складские мощности, что минимизирует их расходы на погрузочно-разгрузочные операции. Это удовлетворяет Укрзалізницю только в том случае, если за период накопления судовой партии и ожидания вагонами подачи под разгрузку на предпортовых станциях порт платит железной дороге за вагоно-часы простоя под накоплением и ожиданием подачи дополнительный сбор по отдельному договору.

Зачастую украинские порты, на территории которых имеется большое количество стивидорных организаций, превращаются в своего рода биржи, осуществляющие торговлю перевозимыми на экспорт грузами. Это приводит к тому, что в случае колебания цен на международных товарных рынках трейдеры, дожидаясь благоприятной ценовой конъюнктуры, не заинтересованы в ускорении товародвижения. При этом они замедляют торги доставленными в адрес порта грузами и приостанавливают отгрузку в порту.

Дополнительным фактором, замедляющим движение грузов через порт, является то, что в течение постсоветского периода значительно увеличилась доля поставки товара на условиях FOB (франко-борт судна) по сравнению с условиями CIF (стоимость товара, страхование и фрахт без выгрузки) [2].

При этом под условиями FOB очень часто скрываются условия FAS (франко вдоль борта судна). Эти условия поставки обеспечивают продажу товаров без погрузки на судно (FAS) – либо с погрузкой на него (FOB), но не продажу товара на условиях, гарантирующих его доставку морским транспортом в порт назначения.

Использование поставки на условиях CIF позволяет значительно ускорить товарооборот в порту и грузооборот порта, так как стивидоры будут заинтересованы в том, чтобы как можно раньше доставить груз в пункт назначения. Частично можно эту проблему решить путем возврата украинских морских и речных судов под украинские флаги (в настоящее время практически все или многие из них осуществляют плавание под флагами офшорных государств, что минимизирует налоговые отчисления судоходных компаний).

В соответствии со ст. ст. 41, 46, 116, 119 Устава железнодорожного транспорта Украины за непроизводительные задержки и простои, хранение груза в вагонах по вине грузоотправителей, грузополучателей и владельцев путей необщего пользования перевозчиком взимается плата за пользование вагонами «...при условии, что задержка ... привела к нарушению сроков доставки грузов».

В случае доставки груза в адрес припортовой станции раньше срока и его последующего непринятия портом Укрзалізниця не имеет юридических оснований начислять плату за пользование вагонами. Таким образом, ускорение оборота вагона на всем пути следования к порту теряет свой экономический эффект и даже может вызывать убытки из-за непроизводительного использования инфраструктуры и локомотивов в районе примыкания к портам.

Ст. 121 Устава железнодорожного транспорта Украины освобождает грузоотправителей, грузополучателей и владельцев путей необщего пользования от платы за пользование вагонами в случае действия обстоятельств непреодолимой силы. При этом многие климатические обстоятельства, которые, как правило, относятся к форс-мажорным, являются предсказуемыми, что позволяет представителям портов и судоходных компаний, а также грузоотправителям планировать свою работу при организации перевозок в международном смешанном железнодорожно-водном сообщении по обеспечению разгрузки железнодорожных вагонов, заблаговременно резервируя складские помещения, емкости и территории. Однако на деле это не практикуется.

Наличие на территории порта большого числа стивидорных, складских, экспедиторских, лоцманских, буксировочных и других компаний значительно усложняет производительное использование складских мощностей порта, так как при перевозке грузов в адрес получателя, исчерпавшего свои возможности по складированию, может возникнуть ситуация, когда выгрузка вагонов в порту приостановлена при наличии незанятых складских помещений других получателей. При этом сам порт, имеющий договорные отношения с железной дорогой, не может повлиять на вышеперечисленные субъекты транспортного рынка с целью оперативного маневра в продуктивном использовании складских территорий порта.

Предложения по усилению взаимной экономической ответственности участников перевозок в международном смешанном железнодорожно-водном сообщении

Для увеличения доходности Укрзалізничці за счет развития логистических услуг, в том числе на базе крупных терминальных комплексов, целесообразно проведение следующих мероприятий:

1. В договорах о взаимной экономической ответственности между Укрзалізничці (или железными дорогами) и портами необходимо предусмотреть штрафные санкции за задержку вагонов в гораздо большем размере, чем существующая плата за пользование вагонами. Тарифную ставку за простой вагонов (либо арендную плату за складирование груза в вагоне) следует определять на основе себестоимости и рентабельности, рассчитанных по приведенным затратам.

2. В договорах о взаимной экономической ответственности необходимо предусмотреть более высокие размеры штрафов за порчу железнодорожного подвижного состава, вызванную применением устаревшей технологии разгрузки вагонов в портах (разгрузка грейферами и т. п.).

3. Необходимо предусмотреть возможность внесения поправок в Устав железных дорог Украины, обеспечивающих повышение экономической ответственности грузоотправителей, грузополучателей и владельцев путей необщего пользования в случае неправильного планирования своей работы, а также непроизводительного использования железнодорожных вагонов.

4. Очевидно, следует внести изменения в Устав железных дорог Украины в следующем виде: «Момент прибытия груза на предпортовые станции Укрзалізничці до истечения срока доставки является окончанием ответственности

железнодорожной за обеспечение доставки груза в установленный срок и началом ответственности порта за использование железнодорожного подвижного состава». При этом порт принимает решение: либо накапливать судовую партию (по схеме перегрузки «вагон-судно»), либо осуществлять выгрузку на складские территории, либо использовать вагоны как «склады на колесах» с адекватной оплатой сверхнормативного простоя.

Критерием оптимизации работы экономической системы, в которую входят участники внешнеэкономической деятельности и представители различных видов транспорта, является минимизация затрат всех участников перевозочного процесса. Поэтому Минтранс Украины, как орган государственной власти, должен разработать типовой договор о взаимной экономической ответственности между Укрзалізничці, железными дорогами и представителями портов.

Портовая инфраструктура должна развиваться в соответствии с согласованной Минтрансом Украины оптимальной схемой капитальных вложений в транспортную инфраструктуру, исключающей диспропорции в развитии отдельных видов транспорта, отставание развития одного вида транспорта от другого.

Также необходимо предусмотреть механизмы воздействия Минтранса Украины (или его подведомственных органов исполнительной власти) на владельцев портов и представителей портовых администраций с целью оптимизации количества стивидорных организаций, осуществляющих деятельность в одном порту, а также координации их работы по наиболее эффективному использованию территории порта.

Возврат морских грузов судов под украинские флаги позволит ускорить товарооборот в порту за счет увеличения поставок товаров на условиях CIF и формирования своеобразного «сквозного тарифа», включающего не только стоимость груза в порту погрузки, но и стоимость его доставки в пункт назначения и стоимость страхования. Для этого надо пересмотреть законодательную базу для морских перевозок.

Портам Украины целесообразно рассмотреть возможность применения технологии скользящей специализации складских емкостей, чтобы не допускать задержки выгрузки груза одному клиенту из-за заполнения выделенной ему складской территории при наличии свободных площадей и другого клиента.

Перевозка большинства грузов, находящихся в простаивающих на подходах к портам вагонах, осуществляется в дефицитном в настоящее время подвижном составе – полувагонах.

Поэтому их исключение на длительный период из обращения приводит не только к значительному сокращению перевозочных мощностей железнодорожного транспорта, но и к невозможности завоза угля на электростанции для обеспечения данной продукцией отопительного периода. В то же время мощности других портов: Херсон, Белгород-Днестровский, Жовтневая, Рени и др. – используются не более чем на 50 %. Поэтому целесообразно рассмотреть возможность перевалки данных грузов и провести специализацию всех портов Украины.

Также Укрзалізниця целесообразно рассмотреть вопрос оказания традиционных для моряков и нетрадиционных для железнодорожников услуг. Для этого необходимо:

- строительство собственных причалов и терминальных комплексов для перевалки внешнеторговых грузов;

- выкуп, приобретение и строительство складских емкостей, перегрузочного оборудования;

- приобретение лицензий на право заниматься декларированием, экспедированием и другими видами деятельности в области транспортного бизнеса;

- приобретение в лизинг собственных морских и речных судов, а также судов смешанного «река-море» плавания;

- приобретение акций при приватизации портов.

Право на оказание услуг по передаче внешнеторговых грузов с железнодорожного транспорта на морской (речной) и обратно позволит снизить суммарную сквозную ставку за счет оказания соответствующих услуг по более низким ценам, что повысит доходность и устойчивость функционирования Укрзалізниця на транспортном рынке.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Левицкий И. Е. Оценка качества транспортного обслуживания грузовладельцев // Экономические инновации: Современные трансформации производственных, транспортных и коммуникационных систем. – Одесса, 2004. – Вып. 18. – С. 127–133.
2. Официальные правила интерпретации торговых терминов МТП «Инкотермс 2000» (ICC Publication № 560 / Russian-English version: ISBN 952-9815-23-9) – [Вводятся в действие 01.01.2000]. – К., 2001. – 231 с.

Поступила в редколлегию 16.02.2006.