

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

У статті проаналізовані вантажопотоки, що проходять через порти України. Запропоновані шляхи розвитку ефективного використання транзитного потенціалу України в сучасних умовах міжнародної інтеграції.

В статье проанализированы грузопотоки, проходящие через порты Украины. Предложены пути развития эффективного использования транзитного потенциала Украины в современных условиях международной интеграции.

The traffics of goods, which pass through ports of Ukraine, are analysed in the article. The ways of development of the effective use of transit potential of Ukraine are offered in the modern terms of international integration.

Введение

В настоящее время формируется глобальная транспортная система, которая предъявляет ряд требований и стандартов ко всем участкам и звеньям, входящим в ее каркас. По территории Украины проходит ряд международных транспортных коридоров (МТК), которые были приняты на Критской конференции, в частности это 3, 5, 7 и 9 коридоры. Необходимо отметить тот факт, что для функционирования МТК необходимо соответствие участков транспортных коридоров, проходящих через территорию нашего государства, международным стандартам.

Морские порты являются активной частью транспортной системы и играют роль сегмента, соединяющего межнациональные транспортные магистрали. В связи с этим и уровень портовых услуг должен соответствовать международным стандартам и быть расширен до уровня этих стандартов.

Преобразовательные процессы, проходящие в мировой транспортной системе, в полной мере затрагивают интересы Украины.

Постановка задачи

Цель статьи рассмотреть необходимость интеграции Украины, как в ЕС так и в ЕЭП. Определив наметившиеся тенденции и подходы к этой проблеме, необходимо учесть имеющийся международный опыт, проанализировать мероприятия, направленные на реализацию мер по улучшению использования транзитного потенциала Украины.

Результаты

Морские порты Украины имеют очень важную особенность – выгодное экономико-геог-

рафическое положение по отношению к стратегическим направлениям грузопотоков, близость к европейским и ближневосточным рынкам. Они обладают развитой инфраструктурой, достаточными глубинами, незамерзаемой водной поверхностью практически в течение года, высоким уровнем механизации погрузочно-разгрузочных работ. Такие характеристики позволяют рассматривать морские порты Украины в качестве удобных пунктов перевалки транзитных грузопотоков по направлениям Запад–Восток, Север–Юг. Анализ грузов, переработанных в морских портах Украины в 2005 г., свидетельствуют о том, что основная их масса представлена сыпучими грузами, они составляют 53 % общего объема. Затем перерабатываются тарно-штучные грузы, они составляют 29 % и наливные грузы – 18 %. Объем контейнерных грузов, перерабатываемых в портах Украины, остается очень низким, он составляет – 3,5 % при уровне контейнеризации в зарубежных портах к 2006 г. 50...55 % и прогнозе на увеличение этого показателя до 70 % [5].

На рис. 1 показана динамика обработки экспортно-импортных и транзитных грузов в портах Украины [4; 5]. При анализе транзитных грузопотоков, проходящих через порты Украины, мы констатируем следующую динамику: нефть и нефтепродукты занимают в объеме переработки транзитных грузов 30 %, сыпучие грузы – 80 %: из них уголь – 10 %; химические и минеральные удобрения – 12 %; металлы – 7 % [6].

Анализ тенденций, характерных для перевалки грузов через морские торговые порты страны показывает потерю транзитных грузов. Видно, что транзит играет очень большое значение в структуре суммарного грузооборота морских портов, он даже более значим, чем экспорт. В то время как экспорт продукции ограничен ее производством, транзит зависит от благо-

приятных условий, которые предоставляет данное государство для привлечения транзитных грузов как экономических, так и политических. Долгое время портовикам удавалось добиваться увеличения транзитных грузопотоков, однако с 2004 г. происходит падение транзитных грузов. Это произошло в связи с решением руководства украинских железных дорог повысить тарифы на перевозку нефти и нефтепродуктов. Если тарифная политика в отношении транзитных грузов не

изменится, то Украина потеряет свой очень выгодный ресурс – использование своей территории в качестве транзитного потенциала. Нефтепродукты – 86 млн т, которые потеряли украинские порты в 2006 году, были отправлены через российские комплексы на Балтике, 23 млн тонн грузов ушло на румынский порт. Констанца – это говорит уже о более сложной борьбе за транзитные грузопотоки [2].

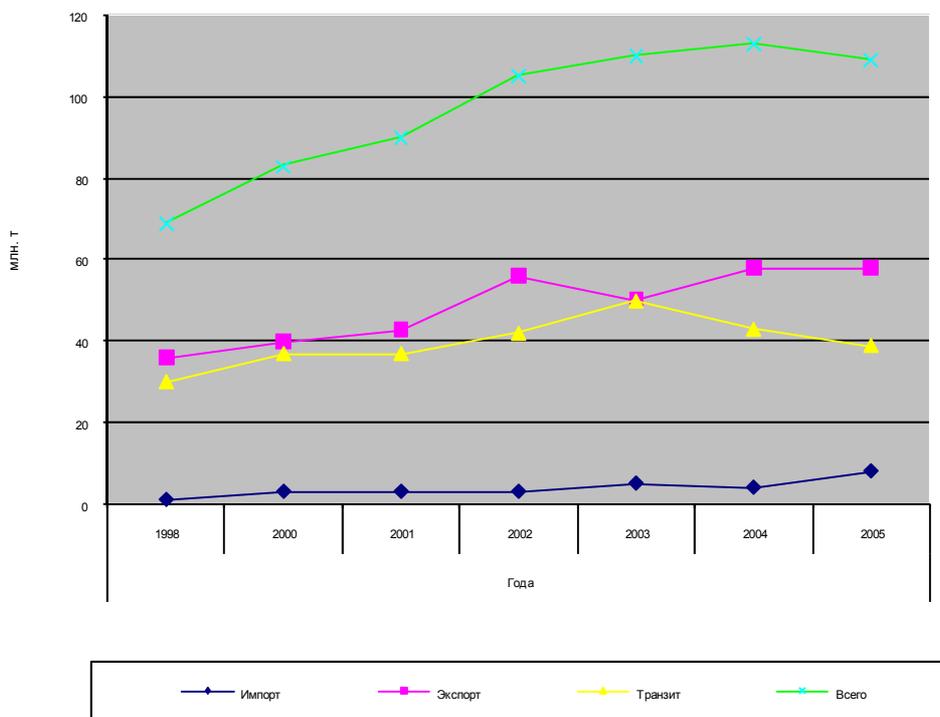


Рис. 1. Динамика переработки импортных, экспортных, транзитных грузов в морских торговых портах Украины (1998–2005 гг.)

Наши ближайшие соседи Российская Федерация, Беларусь и страны Прибалтики проводят скоординированную транзитную политику на увеличение грузопотоков через собственную территорию.

Анализ внешнеторговых связей между государствами, расположенными на направлениях «Запад-Восток», которые примыкают к зонам МТК и проходят по территории Украины, свидетельствует о возможностях роста объемов транзитных перевозок грузов в этом направлении.

В связи с этим необходимо вести правильную транспортную политику, которая способствовала бы возврату потерянных и привлечению новых грузопотоков в украинские порты.

Решение правительства Украины отдать приоритет развитию сотрудничеству с ЕС обусловлено тем, что именно эта группировка будет определять направления экономического

развития в мире, а также обеспечивать политическую стабильность на евразийском пространстве в средне- и долгосрочной перспективах. Однако, ориентация нашего правительства на политику сближения с ЕС, намерения вступления в ВТО, а также намерения вступления в НАТО, неправильная тарифная политика государства привели к ухудшению отношений с Россией.

Для евро-интеграционных намерений Украины уже заложены определенные основания: в частности, заключено Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Украиной и Европейским сообществом, а также государствами-членами этого сообщества, которые предусматривают образование ряда общих органов (ратифицирован Закон Украины от 10 ноября 1994 г. № 237/94-ВР), разработана Программа интеграции Украины в Европейский Союз (ут-

верждена Указом Президента Украины от 14 августа 2000 г. № 1072/2000), ежегодно пересматриваются и уточняются – на основании данных общего мониторинга отраслевые программы (в том числе в сфере транспорта [1].

В настоящее время 16 % нефти, которая потребляется европейскими странами, поступает из России и естественно это является транзитным потенциалом Украины. Это составляет свыше 53 % всего российского экспорта этого сырья. Поскольку собственных запасов нефти (650 млн т) в Европе (без новых членов сообщества) хватит всего на 9-10 лет, то дальнейшее возрастание импорта нефти, в том числе из РФ, является неминуемой действительностью. Не случайно Министерство экономического развития РФ планирует уже в ближайшие годы, начиная с 2007 г. увеличить общие объемы экспорта нефти на 22...30 % ежегодно. Следует ожидать, что значительная часть этого прироста пойдет в Европу:

- во-первых, новые члены ЕС тоже не имеют достаточных собственных ресурсов нефти;
- во-вторых, технологические процессы, которые используются на их НПЗ, почти полностью ориентированы на переработку российской нефти (в частности, заводы Словакии – на 94,6 %, Литвы – на 83,3 %, Венгрии – на 83,3 %, Польши – на 80,7 % и Чехии – на 54,7 %);
- в-третьих, именно по территории этих стран пролегают магистральные нефтепроводы, по которым осуществляется почти половина российского экспорта нефти к ЕС.

По нашему мнению, эти обстоятельства прибавляют оптимизма в деле реализации в будущем идеи полноценного функционирования украинской части Евразийского нефтетранспортного коридора (ЕАНТК), ветвь ко-

торого (нефтепровод Броды–Плоцк) может быть все-таки достроена.

В контексте расширения ЕС транзитные услуги Украины могут быть затребованы также в связи с активизацией торгово-экономических отношений в границах МТК «Север–Юг» с участием Азербайджана, Ирана, Пакистана, Индии и России. Учитывая ожидаемое увеличение товарообмена на Евразийском континенте, Украине следует приложить соответствующие усилия для привлечения на свою территорию дополнительных транзитных грузопотоков, в условиях обострения конкурентной борьбы за них.

Так по оценкам экспертов ООН и ЕС до 2010 г.:

- в направлении европейской оси «Север–Юг» можно ожидать возрастания объемов транзитных грузов на 25...30 %;
- в направлении Европа–Азия – на 30...35 %.

На постсоветском пространстве не учитываются основные принципы интеграции, такие как: принцип эволюционного и по-стадийного развития; принцип открытости в развитии интеграции, который будет рассматриваться в контексте совместного европейского экономического пространства. А также необходимо учитывать принцип приоритета больших проектов развития и делать акцент на глубину интеграционных процессов, что повлечет за собой привлечение больших компаний и поддержку интеграционного процесса «снизу». На сегодняшний день мы отмечаем конкуренцию на постсоветском пространстве. Провалилась попытка создания Экономического союза в рамках СНГ, поставлена задача создания зоны свободной торговли в рамках ЕЭП. Этапы интеграционного процесса показаны в таблице.

Таблица

Этапы экономической интеграции

Преференциальное торговое пространство	Зона свободной торговли ЗСТ	Таможенный Союз ТС	Общий Рынок ОР	Экономический союз ЭС
Снижение тарифных и иных барьеров во взаимной торговле	Отмена тарифных и нетарифных барьеров во взаимной торговле	Единое тарифное и нетарифное регулирование в отношении третьих стран	Свобода движения факторов производства	Гармонизация экономической политики
Сохранение национальных тарифов в отношении третьих стран	Свобода межстранового движения товаров и услуг	Создается межгосударственный совет на уровне министров и секретариат	Встречи глав государств, Совет министров, Секретариат	Межгосударственный орган с функцией наднационального регулирования

Образование зоны свободной торговли тор-мозит позиция России, которая не заинтересована в создании ЗСТ, поскольку вследствие

этого придется упразднить налоги на экспорт продукции топливно-энергетического комплекса. Это отразится по оценкам экспертов убыт-

ками для России в размере до 2 млрд долларов США. Россия не намерена идти путем снижения налогов, а это значит, что энергоносители в Украине будут дороже, чем в России.

Вследствие вышесказанного объективная значимость транзитного потенциала в экономике государства представляет большую ценность. По нашему мнению решение проблем, связанных с улучшением использования транзитного потенциала страны, кроется в разработке транспортной программы государства, основными направлениями которой должны быть:

- разработка транспортной политики государства;

- открытость транспортной системы Украины для зарубежных партнеров и инвесторов с учетом национальных интересов;

- использование альтернативных форм собственности и многообразие источников финансирования инвестиционных программ;

- заключение транспортно-экономических связей с зарубежными партнерами на паритетных условиях, с учетом интересов национальных перевозчиков;

- использование в пределах мировой практики грузовой преференции;

- возрождение фрахтовой независимости внешней торговли, воссоздание морского транспортного флота Украины.

Выводы. Вопрос о возможности одновременной интеграции Украины в ЕЭП и в ЕС остается проблемным как для специалистов, так и

для общества. Однако, по нашему мнению, ЕЭП и ЕС, в частности Единый европейский рынок - это для Украины не взаимоисключающий выбор, а возможность развивать взаимовыгодное сотрудничество со своими основными экономическими партнерами, объемы торговли с которыми постоянно возрастают.

Идея состоит не в перспективе поглощения Украины ее соседями, а в необходимости и способности продолжать прагматичное, взаимовыгодное сотрудничество со всеми партнерами. При этом интеграция может рассматриваться не как цель, а как средство обеспечения реализации национальных интересов, в том числе и в транзитной сфере.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Комплексна програма затвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках. Офіційний вісник України. – 2002, № 10. – С. 58–71.
2. Михайлова В. Неуслышанные аргументы // Порты Украины. – 2005. – № 2. – С. 20–23.
3. Дергачев В. А. Геополитика Украины – Одесса: ИПРЕД НАНУ, 2003. – 240 с.
4. Статистичний щорічник України - К.: Консультант, 2005. – С. 248–256.
5. Все о портах Украины 2005. – Одесса: Порты Украины, 2005. – 664 с.
6. Транспорт. – 2006. – № 4. – С. 68–72.

Поступила в редколлегию 31.07.2007.