

Евсюков Ю.В., к.т.н.

Транспортно-экспедиционная компания ООО «Зенал» ЛТД, г. Одесса

СОВРЕМЕННЫЕ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В ОРГАНИЗАЦИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Изложены современные тенденции развития контейнерных перевозок, проведен анализ работы Одесского и Ильичевского портов за последние годы. Сделаны рекомендации к улучшению работы украинских компаний на рынке контейнерных перевозок в рамках решения сформулированных научно-практических проблем.

Постановка проблемы и анализ существующих исследований

Развитие транспортных коммуникаций имеет большое значение для экономики Украины, транзитный потенциал которой обладает огромными резервами для развития. Стабильный рост контейнерных перевозок через порты Украины за последние 5 лет является свидетельством интереса ведущих контейнерных перевозчиков мира к нашей стране как импортеру/экспортеру товаров, а также как к транзитному государству. Крупнейшими портами Украины, перерабатывающими контейнеры, являются Одесский порт и Ильичевский порт, на совместную долю которых приходится 98,6 % общего объема обработанных контейнеров, (табл. 1) [3].

Таблица 1

Динамика переработки контейнеров в Одесском и Ильичевском порту в 2004 — 2008 гг.

Порт	2004 г., шт	2005 г., шт	2006 г., шт	2007 г., шт	2008 г., шт
Одесский	158870	185045	254068	326266	352208
Ильичевский	151738	160805	183961	300520	375687

При этом если объем импорта/экспорта объективно зависит от активности украинских субъектов хозяйствования, то объем транзитных перевозок зависит от того, насколько участники ВЭД сопредельных с Украиной стран предпочтут порты Одесса /Ильичевск портам-конкурентам (Новороссийск, Констанца, порты Балтики).

Географическое положение Украины позволяет рассматривать следующие страны, как возможных клиентов интермодальных перевозок с трафиком, проходящим через наши порты : Россия, Молдова, Белоруссия, Польша, Словакия, Венгрия, Литва. Для развития транзитных перевозок необходимы совместные усилия науки, власти и бизнеса. Необходимы законы, соответствующие современным требованиям, нужна работа, выполняемая транспортными организациями на уровне научных технологий по опыту передовых портов мира. В современных условиях, когда контейнерные линии, осуществляющие заходы в украинские порты принадлежат иностранным компаниям, необходимо объединение усилий всех отечественных участников транспортного процесса совместно с ведущими научными организациями. Нужно развивать новые, перспективные направления в развитии транзита для поддержания отечественной транспортной отрасли в условиях кризиса.

Основная часть

События последних месяцев показывают, что в условиях резкого падения грузопотоков, для сохранения своей доли на рынке перевозок, украинские порты должны предложить конкурентоспособный уровень сервиса. Конечно, работы в этом направлении ведутся. Так открытый

в 2005 году в Одесском порту транзитно-грузовой терминал позволил увеличить пропускную способность порта до 700 автомобилей/сутки. Ввод в действие в 2006 году новой рефрижераторной площадки позволило одновременно подключать до 340 рефконтейнеров.

В этот же период аналогичный комплекс «АЛДИ» был введен в Ильичевском порту. Такими действиями порты реагировали на увеличивающийся грузопоток, делегируя часть своих полномочий сторонним организациям, в основном не государственным. Логическим продолжением этого процесса стало значительное удорожание внутривортового экспедирования. Так с USD120-150, необходимых для прохождения портовых формальностей за 1 контейнер в 1994-1999 годах, ставка выросла до USD500 за 40-футовый контейнер в Одесском порту и USD550 в Ильичевском порту в 2009 году. Возросли и сопутствующие расходы, это привело к тому, что для вывоза контейнера из порта необходимо заплатить до USD1000. Другими словами, по сравнению с портами-конкурентами, Одесский и Ильичевский порты проигрывают ровно на порядок. Для сравнения в табл. 2 приведены сравнительные данные по стоимости погрузочно-разгрузочных работ (составляющих большую часть от общей суммы портовых расходов), оплачиваемых судоходной компанией Maersk Line в различных портах.

Таблица 2

Стоимость погрузочно-разгрузочных работ для компании Maersk Line, USD

Страна порт	Тип контейнера			
	20 футовый	20 футовый рефрижераторный	40 футовый	40 футовый рефрижераторный
Израиль	90	90	90	90
Латвия	100	100	100	100
Литва	60	60	60	60
Польша, Гдыня / Гданьск	75	85	75	85
Польша, Щецин	85	85	85	85
Румыния	200	245	245	290
Россия, Новороссийск	255	255	255	255
Россия, Калининград	155	195	155	195
Россия, Санкт-Петербург	290	330	290	330
Украина	295	615	365	675

Анализ табл. 2 показывает, что ставки погрузочно-разгрузочных работ, определяемые для портов Украины Кабинетом Министров, являются фактором, тормозящим в настоящее время их развитие. Разумное желание получить больше средств в бюджет работает с точностью до «наоборот». Большие ставки и неоправданные бюрократические проволочки не привлекают клиентов, а наоборот, отпугивают и вместо разумной прибыли с множества клиентов, имеем в результате гораздо меньшую сумму, полученную с завышенной прибыли, но с все уменьшающегося количества клиентов. Порядок внутривортового экспедирования, действующий в настоящий момент в Одесском и Ильичевском портах, предусматривает посещение множества служб, требующих согласования, на что уходят и время и деньги экспедиторов, выполняющих эту работу. Но в итоге все равно за все это платит клиент.

Кроме того и в Одесском и в Ильичевском портах грубо нарушаются положения Ст.63 Таможенного кодекса Украины [1], предусматривающей, что оплата за досмотр производится службой его инициировавшей, и только в случае выявленных нарушений оплату производит собственник товара или его представитель. В портах же, согласно технологической схе-

ме оформления контейнеров, при назначении таможенной досмотра работы не начнутся, если экспедитор заранее не оплатит порту стоимость услуг погрузочно-разгрузочных работ. Эти расходы никем не компенсируются даже в случае, если при досмотре нарушений не выявлено, и в результате также увеличивают общую стоимость обработки контейнера. Принятый порядок возможно удобен таможне и портам, так как за обоснованные и необоснованные подозрения таможни безропотно платит экспедитор, не имеющий другой возможности вывести контейнер, а порт имеет постоянный источник дохода от погрузочно-разгрузочных операций и работы рампы. Получаемый таким образом для государства доход обманчиво полезен, так как гораздо больше можно было бы заработать, привлекая большее число новых клиентов. Этот порядок не стимулирует таможню к более эффективной работе, при которой используются современные технические средства (сканеры, рентген установки). Парадокс заключается в том, что в портах эти современные средства имеются, но используются неэффективно. Например, в Одесском порту рентген установка работает с 08-00 до 17-00, выходной суббота и воскресенье. В Ильичевском порту сотрудник, который работает на сканере, одновременно является водителем служебного легкового автомобиля начальника транзитно-лицензионного склада и для того, чтобы пройти сканирование, экспедитору необходимо договариваться о нахождении «окна» в плотном графике работы персонального водителя. Очень часто при оформлении документов, разрешающих погрузку контейнера, таможня заранее одновременно назначает «РЕНТГЕН» + «ДОСМОТР», хотя логичнее и, придерживаясь норм законов, необходимо было второй провести, если в первом случае обнаружались бы какие-либо нарушения. Статистика показывает, что мировая практика предусматривает досмотр не более 1-2 % перевозимых контейнеров, а в Одесском и Ильичевском портах досматривают более 20 %, по некоторым направлениям — 100 %.

Имеющиеся мощности по перевалке контейнеров Одесского и Ильичевского портов в настоящий момент не используются полностью не по технико-технологическим причинам, а по организационным, т.е. субъективным, которые могут быть устранены без значительных финансовых затрат. Как показывает анализ современного состояния международных перевозок, основным резервом увеличения грузопотока является привлечение транзита путем предоставления максимально возможных льгот и скидок. К сожалению, принятый в 1999 году Закон Украины «О транзите грузов» [2] полностью никогда не работал. Результатом такой научно не обоснованной политики стало уменьшение потока транзитных контейнеров с 30-35 % в 1995-1998 годах [4] до 3,5 % в 2007-2008 году [3]. Передовые требования Закона к обязательному перечню сопровождающих груз документов из одного пункта: международная автомобильная накладная CMR (для автомобильного транспорта) никогда не имел должной реакции чиновников. Ведомственными приказами и инструкциями, другими подзаконными актами от экспедитора при транзите для прохождения формальностей требуется предоставить инвойсы, упаковочные листы, различные сертификаты и разрешения. Огромные трудности ожидают экспедитора, если содержимое транзитного контейнера попадает в перечень грузов, подлежащих экспортному контролю. Понятные требования государства к недопустимости вывоза товаров, составляющих военную или государственную тайну, чиновниками незаконно распространены на грузы, которые ввозятся в страну с целью транзита. Не меньшие сложности возведены на пути грузов, которые согласно того или иного Приказа требуют составления грузовой таможенной декларации (ГТД). В такой ГТД требуется подробное описание содержимого транзитного контейнера с указанием полного десятиразрядного кода ТНВД по каждой позиции. Требования к ГТД при этом сравнимы с требованиями при импорте, когда от подробности описания зависит определение ставки пошлины и, соответственно поступлений в бюджет. Грузы, чьи отправители и получатели не имеют к Украине никакого отношения, кроме желания воспользоваться ее территорией для максимально быстрой и удобной доставки своих товаров, досматриваются и проверяются так, будто наша страна находится с ними в состоянии войны. В результате транзит ушел в порты — конкуренты.

Понятно, что контролирующие органы, обеспечивающие охрану границы, находятся между двух полярных требований. С одной стороны они должны не пропускать контрабанду, нелегальных мигрантов и запрещенные к перевозке товары, с другой стороны — способствовать развитию внешней торговли и пополнению бюджета страны. По нашему мнению в настоящий момент вектор интереса всех контролирующих органов смещен гораздо больше к запретам и тотальному контролю. При этом в целом интересы государства страдают гораздо больше, чем при либерализации требований и приведения всех инструкций к неукоснительному выполнению Закона Украины «О транзите грузов».

Мировой кризис затронул все отрасли экономики, заставляя искать неординарные решения для сохранения рабочих мест и инфраструктуры. Многочисленные заявления о выгодном географическом положении Украины должны, наконец, реализоваться в конкретные шаги власти в поддержке транспортной отрасли. Для экспедиторов и перевозчиков сегодня как никогда актуален поиск и привлечение новых клиентов, транзитные грузы в этом смысле наиболее перспективный и емкий сектор рынка. Законодатель принял для реализации этого постулата необходимые действия, дело теперь за чиновниками разных уровней, которые должны понять, что государству и обществу все равно, что перевозится при транзите, какого это цвета, вкуса или размера. Если в грузе нет запрещенных групп товаров — «милости просим, приезжайте почаще, пользуйтесь нашими портами, дорогами, автотранспортом и другим сервисом». Это позволит работать и развиваться предприятиям отрасли, выплачивать зарплаты и платить налоги.

Выводы

1. Развитию контейнерных перевозок в настоящее время мешает несоответствие действующего законодательства нормам Закона Украины «О транзите грузов» и высокие тарифы на услуги портов и внутрипортового экспедирования.
2. Технические возможности Одесского и Ильичевского портов позволяют значительно увеличить количество перегружаемых контейнеров, обеспечив при этом загрузку смежников — экспедиторских компаний и автотранспортных предприятий всех форм собственности.
3. Либерализация требований к оформлению и вывозу транзитных грузов — необходимое условие для развития транспортной отрасли Украины.
4. Используя современный научный опыт в организации перевозок, необходимо совершенствовать контейнерные перевозки путем разработки новых технологий.

Список литературы

1. Митний кодекс України: За станом на 1 липня 2004 року: Офіційне видання / Верховна Рада України. — К: Парламентське вид-во, 2004. — 172 с.
2. Закон України «О транзите грузов». Принят 20.10.1999 г. №1172 — XIV // Урядовый курьер. — 1999. — 13 ноября. — С. 4-6.
3. Порты Украины. — 2009. — №1. — С. 40-47.
4. Порты Украины. — 1999. — №4. — С. 42-48.

Стаття надійшла до редакції 10.06.09
© Евсюков Ю.В., 2009