



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRADE/2002/19
20 March 2002

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТОРГОВЛИ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Шестая сессия, 28 и 31 мая 2002 года
Пункт 19 предварительной повестки дня

**Об общих тенденциях наращивания экспорта транспортных услуг и
более эффективном использовании географического положения Украины
как транзитного государства**

Этот документ представлен как основной для Круглого стола по вопросам облегчения процедур торговли в переходных экономиках, который пройдет 31 мая 2002 года, и предназначен **только для информации**. Документ был подготовлен г-жой Емельяновой, Исполнительным Секретарем Украинского национального органа по облегчению процедур торговли, в рамках проекта "Поддержка мероприятий по упрощению процедур торговли в отдельных восточно-европейских странах", который финансируется Чешской Республикой.

Этот документ воспроизводится в той форме, в которой он был получен Секретариатом.

ЧАСТЬ 1. ВВЕДЕНИЕ

Национальный орган УКРПРО

Национальный орган по упрощению процедур международной торговли и электронному бизнесу действует в Украине с 1999 года. Он был создан Министерством внешних экономических связей и торговли Украины по поручению Кабинета Министров Украины от 04.09.98 года №16464/20 при содействии ЦЕФАКТ Европейской Экономической Комиссии ООН и чешского органа ФИТПРО Экономической палаты Чешской Республики в рамках проекта “Поддержки мероприятий по упрощению процедур торговли в отдельных Восточно-Европейских странах”.

Вследствие проведения административной реформы в органах государственной власти, в настоящее время национальный орган осуществляет свою работу в составе Министерства экономики и по вопросам европейской интеграции Украины.

Его представляет постоянно действующая Рабочая группа по упрощению процедур в управлении, торговле и на транспорте (далее – Рабочая группа).

Основными задачами Рабочей группы являются:

- изучение передового международного опыта в области упрощения процедур международной торговли и электронного бизнеса;
- анализ действующих законодательных и нормативных актов Украины с целью экономического реформирования и гармонизации с решениями международных организаций (ГАТТ, СОТ, ЕЭКООН, ЮНКТАД, ИСО, ЮНСИТРАЛ, ФИАТА, ТАСИС, ТИНА, ЕАН);
- координация внедрения в Украине международных программ содействия торговле, а также рекомендаций по вопросам имплементации стандартов ООН/ЕДИФАКТ;
- разработка законодательных и нормативно-правовых актов и программ;
- координация деятельности экспертных групп различных министерств и ведомств при подготовке предложений по разработке и реализации проектов в области упрощения процедур в управлении, торговле и на транспорте.

В составе Рабочей группы работают две подгруппы по имплементации рекомендаций международных организаций в области электронного бизнеса и рекомендаций ЦЕФАКТ ЕЭК ООН в области упрощения процедур международной торговли.

Рабочей группой и при ее участии подготовлен ряд законов, среди которых:

- Закон Украины об электронных документах и электронном документообороте, об электронной цифровой подписи, которые в настоящее время находятся на рассмотрении в Верховной Раде Украины и один из них принят во втором чтении;
- Закон Украины «Про транзит грузов» - 20 октября 1999 года;
- Закон Украины «Про единый сбор, который взимается в пунктах пропуска на таможенной границе» - 4 декабря 1999 года;
- Закон Украины «Про ставки единого сбора, который взимается в пунктах пропуска на таможенной границе» - 12 июля 2001 года, а также ряд постановлений Кабинета Министров Украины, в том числе по таможенным вопросам, которые регулируют условия прохождения транзитных грузов через территорию государства.

В настоящее время Рабочая группа продолжает работу в этом направлении, с целью создания более благоприятных правовых и организационных условий для эффективного продвижения товаров через границу государства и по ее территории.

Теоретические проблемы, решаемые Рабочей группой

Выгодное геополитическое положение Украины, которая расположена на перекрестке торговых путей между Европой и Азией оказывает содействие развитию Украины как транзитного государства. Так, в бывшем Советском Союзе три четверти общего оборота внешнеторговых и транзитных грузов перегружалось в бассейнах Черного и Балтийского морей. Через порты Ильичевска, Одессы, Южного, Рени, Мариуполя, Новороссийска, Туапсе проходило 57% всех грузов.

В настоящее время страны Балтии, вследствие внесения корректив в транзитную политику, получают значительные валютные поступления в государственные бюджеты и продолжают создавать льготные условия для привлечения дополнительных транзитных перевозок через свои территории, благодаря чему, например, около четверти внутреннего валового продукта Латвийской Республики составляют доходы от предоставления транзитных услуг.

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются расширением хозяйственных связей и международной экономической кооперации. Это обуславливает постоянное возрастание транснациональных потоков и международного транзита грузов.

ЧАСТЬ 2. УСЛОВИЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНЗИТА В УКРАИНЕ

Наличие незамерзающих морских черноморских портов, развитой транспортной сети в широтных и меридиальных направлениях создает все необходимые предпосылки для привлечения значительных объемов транзитных грузов и их пропуска по кратчайшим направлениям.

Однако, экспортный потенциал транспортной системы Украины используется недостаточно. Так, относительно объемов экспорта транспортных услуг в мире (318,3 млрд.долл. США) на Украину приходится лишь около 1%.

По сравнению: в Франции объем экспорта транспортных услуг составляет 19,3 млрд.долл. США; в Германии – 18,9; в Голландии – 19,9; в Дании – 6,8 млрд.долл. США.

Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры разрешают ежегодно перевозить железными дорогами, внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн.т. товаров, а также доставлять трубопроводным транспортом до 200 млн. т. Однако, фактические объемы транзита составляют более 215 млн. т., то есть имеющийся транзитный потенциал Украины используется на уровне 70%, а на транспорте общего пользования лишь на 50% процентов.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Украины составляет 169,5 тыс. км., тем не менее структура сети автомобильных дорог общего пользования не отвечает современным требованиям. Поэтому возникает необходимость в привлечении кредитных финансовых ресурсов на сумму 2,5 млрд. долл. США.

За последние годы наблюдаются тенденции определенного роста транзитных перевозок при общем снижении перевозок по некоторым видам транспорта, но динамика их роста характеризуется низкими темпами и есть нестабильной.

Основные транзитные грузопотоки через территорию Украины

Основные транзитные грузопотоки через территорию Украины – это транспортировка газа нефти и нефтепродуктов (215,1 млн. тонн), магистральными газо- и нефтепроводами из России в европейские страны, на которую приходится близко 80% объемов всего транзита.

На транспорте общего пользования главные направления транзитных потоков проходят:

- между пунктами на северо-восточных и западных границах в прямом железнодорожном и автомобильном соединениях – 19 млн. тонн, или 56,6%;
- между пунктами на северных, восточных и, частично, на западных границах и через морские порты Украины – 18,6 млн. тонн или 43,4%.

Почти 95% транзитных потоков входит в Украину через железнодорожные станции. В основном это экспортные грузы 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 автомагистралями, которые проходят в направлениях: Северо-Восточная Европа - Украина – Россия, Беларусь; через морские порты Украины – в направлении России, Беларуси, Кавказа, Молдавии и прочих стран.

Номенклатуру грузов составляют: продукты питания, одежда, обувь, мебель, фармацевтическая продукция, контейнерные грузы, в том числе, те, которые перегружаются в морских портах.

Товарная структура транзитных перевозок на железнодорожном транспорте приведена на рис. 1.

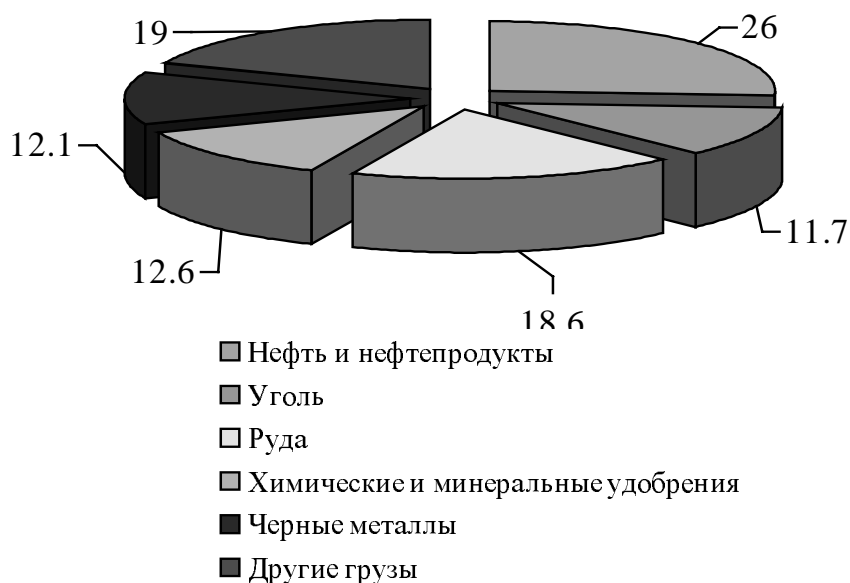


Рисунок 1. – Объемы и структура транзита грузов железнодорожным транспортом, в %

В морских портах перерабатывается более 36,6 млн. тонн транзитных грузов, из них 18,6 млн. тонн перегружаются с/на железнодорожный транспорт. Среди этих грузов свыше 17 млн. тонн составляет экспорт из России и других государств, до 1 млн. тонн составляет импорт, который поступает в эти страны через украинские порты. Почти 18,0 млн. тонн - это транзит нефтепродуктов, который перерабатывается в портах - транспортируются трубопроводами.

Распределение объемов переработки транзитных грузов согласно товарной номенклатуре по странам отправления приведено на рис. 2. и 3.

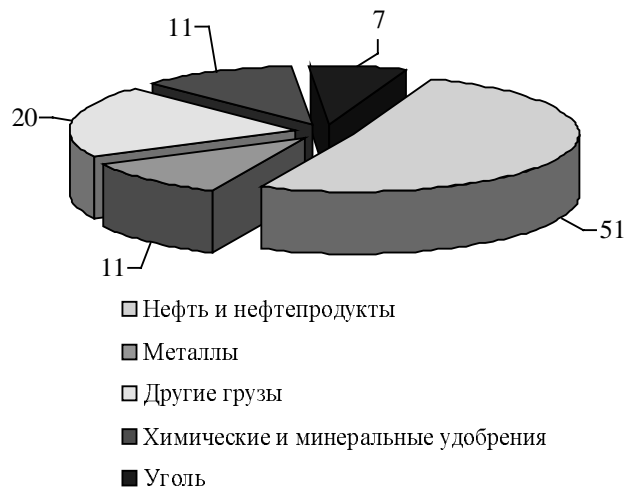


Рисунок 2. – Структура транзитных грузов, переработанных морскими портами Украины, в %

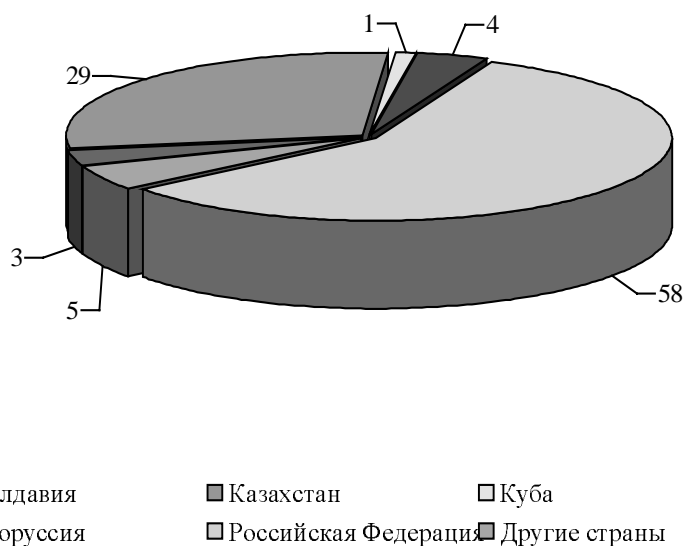
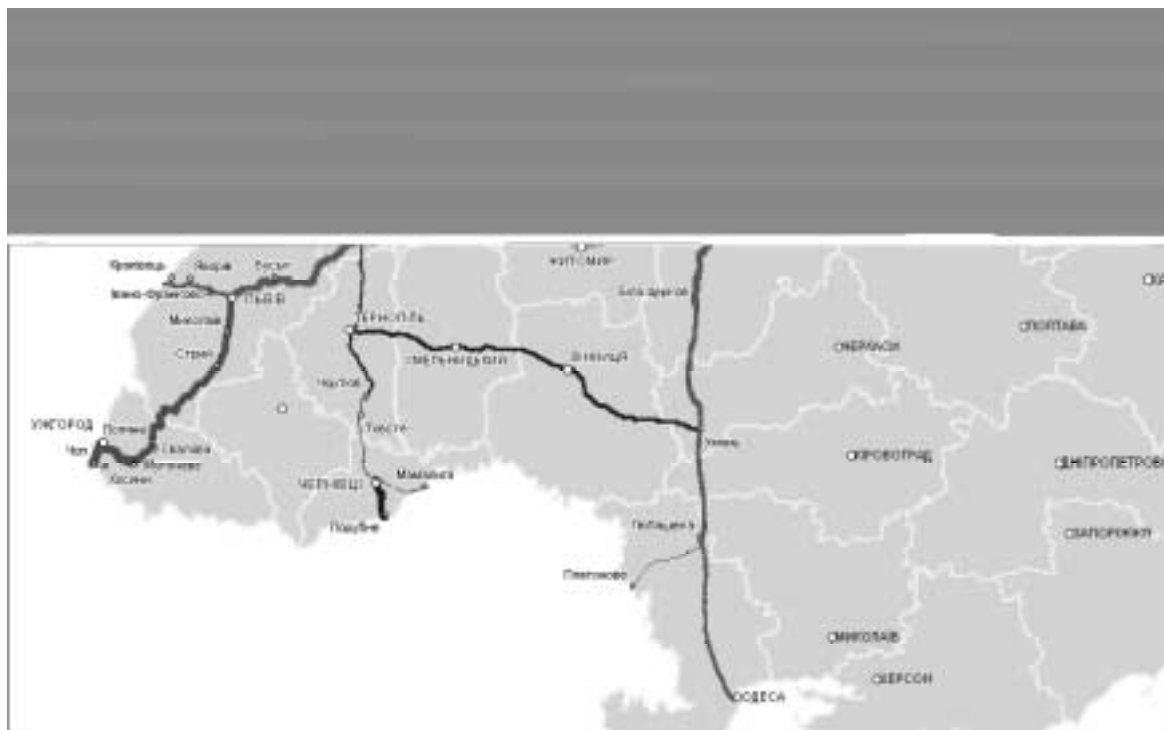




Рисунок 3. – Транзит грузов по странам отправления, в %

Приведенные данные свидетельствуют о том, что основу транзита грузов через территорию Украины составляют сырьевые материалы и товары первичной переработки. Удельный вес высокотарифных, в частности контейнерных грузов, остается низким. Транзитные потоки главным образом формируются в странах СНГ.

Карта-схема экспортных, импортных и транзитных грузопотоков по автомобильным участкам МТК за 2001 г.



- | | | | |
|---|------------------|---|--------------|
|  | Гданськ - Одесса |  | Критский № 5 |
|  | Критский № 3 |  | Критский № 9 |

Все вышеизложенное определяет высокий транзитный потенциал Украины и его дальнейшее увеличение. Сценарий мирового развития до 2004 года предусматривает постоянное увеличение мирового ВВП с опережающими темпами роста международной торговли.

Прогнозные оценки развития мировой экономики свидетельствуют о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале нынешнего столетия будут сосредоточены на евроазиатских и евроамериканских направлениях.

Анализ внешнеторговых связей между государствами, расположенными на направлении “Запад – Восток”, которые примыкают к зоне международных транспортных коридоров (далее - МТК), которые проходят через территорию Украины, свидетельствует о возможностях роста объемов транзитных перевозок грузов в этом направлении.

В перспективе до 2010 г. возможный товарный поток в зоне МТК в Украине в связях стран СНГ со странами Западной и Центральной Европы оценивается в 158 млрд. долл. США., а в направлении “стран Западной Европы – стран Азии и в обратном направлении” - в перспективе до 2010 г. в зоне МТК в Украине могут достигать 44,5% объемов, которые прогнозируются в направлении “Западная Европа – страны СНГ”.

На среднесрочную перспективу в основном сохранится существующая структура транзитных потоков, с приоритетом в западном направлении, то есть это будут потоки, которые зарождаются в России и других странах СНГ и направляются в Европу через пограничные железнодорожные станции, морские порты, газо- и нефтепроводы.

Эти потоки, которые сейчас составляют свыше 90% всего транзита через Украину при благоприятных условиях могут значительно увеличиться. Однако, тенденции, которые складываются на рынках транзитных услуг на период до 2010 года в этом направлении транзита очень противоречивые. С одной стороны прогнозируемое возрастание экономики стран СНГ, разработка месторождений нефти Каспия оказывают содействие росту перевозок, с другой - строительство Россией нового газопровода через Беларусь, сооружение и реконструкция российских морских портов на побережьях Черного и Азовского морей, могут существенным образом уменьшить транзит через Украину.

Общие экономические интересы стран СНГ требуют согласованной транзитной политики, согласно которой транспортные системы развивались бы не как конкурирующие, а взаимодополняющие. Если такая политика будет реализовываться на практике, до 2010 года можно ожидать увеличения транзитного потока на 25-35%, если нет, то – на границах не больше 15%.

Обратные потоки транзитных грузов в этом направлении после введения в действие нефтепровода Одесса – Броды и терминала могут многократно возрасти.

Исходя из этого, основной перспективой развития международного транзита в Украине есть его увеличение в направлении Европа – Азия (в направлении МТК "TRASEKA"), Север – Юг (коридор Балтийское море – Черное море), а также обеспечить увеличение молдавского и белорусского транзита. Этому также способствует работа, которую по инициативе CEFACT/OON осуществляет чешский орган по упрощению процедур международной торговли ФИТПРО Экономической палаты Чешской Республики в рамках проекта "Поддержки мероприятий по упрощению процедур торговли в отдельных Восточно-Европейских странах", а также другие международные организации.

Существуют реальные потоки грузов для транзитных автомобильных перевозок между странами Южной и Юго-Восточной Европы и России, а также для развития транзита внутренним водным транспортом (р. Днепр, водно-транспортная система Волго-Дон), транзитных перевозок в смешанном сообщении (комбинированных перевозок) с использованием разных видов транспорта.

По экспертным оценкам научных организаций Украины и иностранных экспертов до 2005 и 2010г. объемы международного транзита в Украине составят:

до 2005 г.:	по оптимистическому прогнозу – 240-250 млн. тонн;
	по пессимистическому прогнозу – 210-220 млн. тонн;
до 2010 г.:	по оптимистическому прогнозу – 270-280 млн. тонн;
	по пессимистическому прогнозу – 230-240 млн. тонн.

Причины, которые сдерживают развитие международного транзита в Украине

В данное время основными причинами, которые сдерживают развитие международного транзита в Украине являются:

- несогласование украинского законодательства с законодательством Западноевропейских стран (из восьми конвенций по вопросам упрощения процедур в управлении, торговле и на транспорте Украина, как независимое государство, присоединилась лишь к одной - Таможенной конвенции по международной перевозке грузов с использованием книжки МДП 1975 года (ЕЭК ООН);
- несовместимость национальной нормативно-правовой базы с международным транспортным правом, в том числе, в части пересечения границ, организации перевозок и переработки грузов в терминалах;
- отсутствие единой государственной транзитной политики;
- отсутствие комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их экспедиторское обслуживание. Вследствие чего пока еще не ликвидированы очереди, состоящие из многочисленных автотранспортных средств перед границей Украины в ожидании пропуска. При этом, время оформления транзитных транспортных средств в Украине составляет от 6 часов до нескольких суток, когда в странах Европейского Союза оно составляет от 1 минуты до 30 минут. Все это требует внесения изменений в законодательные акты, действующие в Украине, а также подготовки новых нормативных документов, которые бы гармонизировали национальную законодательную базу в соответствии с международными нормами и стандартами и, в первую очередь, путем внедрения рекомендаций по упрощению процедур международной торговли, подготовленных ЦЕФАКТ Европейской Экономической комиссии ООН;
- недостаточное качество транзитных перевозок (низкая скорость, организационно-технические барьеры на границах, угроза безопасности при перевозках грузов, недостаточный уровень обслуживания);
- несовершенство развития современной сети автомобильных дорог, терминалов и подвижного состава, их несоответствие техническим параметрам и технико-эксплуатационным требованиям к транспортным коммуникациям международного значения, подвижного состава и других объектов;
- недостаточное развитие средств информатизации;
- технологическое отставание, в частности, во внедрении логистических систем международных перевозок, комбинированных перевозок;
- недостаточно взвешенная тарифная политика, отсутствие интегрированного подхода в определении тарифов и цен на услуги транспорта, необходимость обеспечения общего экономического эффекта;
- неблагоприятная криминогенная ситуация, высокие сборы с участников транзита при перемещении через границы и по пути следования товаров и транспортных средств.
- проявления теневой экономики в органах исполнительной власти.

ЧАСТЬ 3. ПРИНЯТЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ УКРАИНЫ МЕРЫ

Для комплексного решения всех вопросов Указом Президента Украины о мероприятиях по детенизации в экономике Украины на 2002 - 2004 года 5 марта 2002 года N 216/2002, принятого с целью усиления борьбы с теневой экономикой и дальнейшим предотвращением ее проявлений в экономике Украины были одобрены мероприятия на 2002 - 2004 годы, которые, в частности, включают следующие задачи:

1. Разработку проекта закона о порядке проведения контролирующими органами проверок деятельности субъектов предпринимательства.

2. Создание межведомственной информационной системы обмена данными о регистрации предприятий и организаций Украины, субъектов предпринимательской деятельности, юридических лиц - налогоплательщиков.

3. Осуществление соответствующих шагов по упрощению процедуры проведения расчетов по договорам с ценными бумагами с участием нерезидентов.

4. Доработку проекта закона про электронную цифровую подпись, предусмотрев, в частности, законодательное определение статуса такой подписи и сферы ее применения.

5. Введение выдачи и приема денежной наличности с применением платежных карточек Национальной системы массовых электронных платежей в сфере торговли и услуг.

6. Подготовку предложений по усовершенствованию механизма страхования экспортных и кредитных рисков.

7. Создание унифицированной электронной системы обмена информацией между органами государственной власти, которые осуществляют контрольные функции в сфере внешнеэкономической деятельности и т.д.

Также для решения вопросов, связанных с транзитной политикой по поручению Президента Украины, Министерством экономики и по вопросам европейской интеграции Украины был разработан проект указанной Программы, который принят Законом Украины «О Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства» 7 февраля 2002 года № 3022-III.

Основными направлениями формирования Программы стали:

1. активизация работы по созданию национальной сети международных транспортных коридоров в соответствии с международными стандартами и ее интеграция в транспортные системы Европы, Азии и Балтийско - Черноморского региона;

2. развитие сотрудничества с международными транспортными организациями;

3. присоединение Украины к международным конвенциям и соглашениям в области международных перевозок, разработка и реализация мероприятий по поэтапному присоединению Украины к международным конвенциям и многосторонним соглашениям, в том числе:

- Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год);
- Конвенции про общую транзитную процедуру (Женева, 20 мая 1987 г.);

- Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киото, в редакции 1999 года);
- Конвенции ООН про международные смешанные перевозки грузов (1980 год);
- Конвенции о договоре международной автомобильной перевозке (19 мая 1956 г.);
- Конвенции о договоре международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (1 марта 1973 г.);
- Конвенции про международные железнодорожные перевозки;
- Соглашению о международных перевозках скоропортящихся продуктов и про специальные транспортные средства, которые предназначены для таких перевозок (1 сентября 1970 г.);
- Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующие объекты;
- Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, которые выполняют международные автомобильные перевозки (1 июля 1970 г.), а также конвенций и соглашений по вопросам безопасности движения и охраны окружающей среды;

4. упрощение процедур торговли, в том числе таможенных процедур при пересечении государственной границы Украины;

5. создание правовых основ дальнейшего развития транзитных перевозок грузов;

6. поэтапный переход на принципы международной транспортной и таможенной политики в сфере транзита грузов;

7. приведение технического состояния основных транзитных линий, терминалов, пунктов пропуска через государственную границу к уровню, который обеспечивает соблюдение на этих объектах международных технико-эксплуатационных, коммерческих и экологических требований;

8. внедрение новых технологий организации перевозок и пропуска грузов через государственную границу, развитие смешанных (комбинированных) перевозок, обеспечение четкой координации деятельности всех участников транзита;

9. проведение взвешенной тарифно-ценовой и налоговой политики, которая бы оказывала содействие повышению конкурентоспособности транзитных услуг в Украине и привлечению дополнительных транзитных грузовых потоков;

10. развитие международного сотрудничества в сфере транзитных перевозок;

11. создание экономических механизмов стимулирования развития международного транзита.

Программа будет выполняться поэтапно.

На первом этапе (2002 — 2005 год) предполагается выполнить такие задачи:

- нормативно-правовое обеспечение транзита грузов через Украину, приведение национального законодательства в соответствие с международными транспортными соглашениями и конвенциями;
- устранение технических барьеров на пути транзита грузов и прежде всего "узких" мест на маршрутах международных транспортных коридоров и в пунктах пропуска через государственную границу Украины;
- усовершенствование тарифно-ценового и налогового регулирования для стимулирования транзита;
- завершение работ по созданию в полном объеме системы учета, анализа и прогнозирования транзитных перевозок;
- использование современных информационных технологий и, в частности электронного документооборота с условиями защиты информации;
- широкое внедрение на базе новых информационных технологий принципов транспортной логистики;
- внедрение современных информационных транспортных систем, интеграция их в общеевропейские;
- улучшение подготовки и повышение квалификационного уровня кадров в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности.

На втором этапе (2006 — 2010 год) предполагается выполнить такие задачи:

- обеспечение перехода в основном на технические и экологические стандарты, которые отвечают европейским требованиям к подвижному составу и инфраструктуры международного транзита;
- пополнение современным подвижным составом транспортно-дорожного комплекса, осуществление реконструкции и развитие систем магистрального трубопроводного транспорта.

Финансирование реализации Программы

Финансирование реализации Программы предоставляет преимущество финансированию за счет внебюджетных средств: привлеченные кредиты, инвестиции, в том числе техническая помощь международных союзов и финансовых организаций (программа ЕС TACIS, кредиты ЕБРР и т.п.). Общая стоимость затрат в целом составляет около 31 млрд. гривен. Основная часть этих средств приходится на мероприятия, связанные с развитием транспортной инфраструктуры и, в частности, с проведением дорожных работ с целью повышения допустимых осевых нагрузок и увеличение общей массы автопоездов на маршрутах международных транспортных коридоров, приведение их к уровню европейских стандартов (за счет привлеченных источников финансирования - 5,75 млрд. гривен).

Срок окупаемости от реализации задач первого этапа в зависимости от направлений и основных задач составляет от 4,5 до 7 лет, а капиталоемких - 12 лет.

По предварительным расчетам, доходы от транзитных перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) возрастут почти на 600-700 млн.грн. на год, в том числе отчисления в бюджет - на 200-250 млн.грн.

Задачи второго этапа будут формироваться после выполнения задач первого этапа с учетом реальных экономических возможностей и после уточнения потребностей в освоении перспективных транзитных грузопотоков.

Ожидаемые результаты реализации программы

Реализация программы даст возможность:

- стабилизировать и увеличить в будущем объемы транзитных грузов и укрепить геоекономический потенциал Украины;
- восстановить и укрепить потенциал развития экспорта услуг в зонах экономического тяготения к международным транспортным коридорам;
- оказывать содействие эффективному использованию провозной возможности транспортных систем, стимулировать ее воспроизведение и усовершенствование на основе внедрения новых технологий, связи и информатизации;
- улучшить экологическое состояние благодаря развитию смешанных (комбинированных) перевозок;
- стимулировать развитие широкого спектра сопутствующих транзиту услуг, в частности развитие международного туризма, видов страхования, организации торговли, питания, ремонта транспортных средств и их сервисного обслуживания, создания новых рабочих мест в сфере производства и обслуживания;
- гармонизировать национальное законодательство с международными нормами и стандартами;
- оказывать содействие ускорению интеграции Украины в Европейское Сообщество.

Выводы

1. Президентом и Правительством Украины уделяется значительное внимание работе по упрощению процедур международной торговли, электронному бизнесу, а также мерам по борьбе с теневой экономикой и ее проявлениями в экономике Украины, с целью создания более благоприятных условий для продвижения товаров и транспортных средств через границы и территорию страны.
2. Активно проводится экономическая политика, направленная на интеграцию Украины в Европейское Сообщество.

3. При поддержке Кабинета Министров и Верховной Рады Украины готовятся и принимаются законодательные и нормативно-правовые акты, нацеленные на внедрение передового международного опыта.
4. Из-за ограниченности финансовых возможностей государственного бюджета большая часть мер, связанных с развитием инфраструктуры международного транзита могут быть реализованы лишь за счет средств, финансируемых из привлеченных источников и в этой связи приоритетными и наиболее привлекательными для государств становятся меры, в основе которых лежат рекомендации ЦЕФАКТ ЕЭК ООН по упрощению процедур в управлении, торговле и на транспорте. Эффективность указанных рекомендаций подтверждается на практике и их использование при минимальных финансовых затратах дает возможность в короткое время получить максимальный эффект в решении большого спектра проблем.

* * * * *