

Андрей Муравский. Еще минус 35% транзита: как выйти из пике

Грузоотправителей отпугивает медлительность оформления в украинских портах, коррупция и высокие портовые сборы. За пять лет объемы перевалки транзитных грузов в портах Украины сократились в 3,5 раза. Если в 2012 году таких грузов было перевалено 35 млн тонн, то в 2016 году – только около 10 млн тонн. В прошлом году украинские порты потеряли еще 5,6 млн тонн транзита – или 35%. В 2016 году падение показателей произошло практически по всем видам транзитных грузов, но наиболее ощутимо сказалось на нефтепродуктах (на 1,0 млн тонн), угле (на 1,0 млн тонн), рудных грузах (на 709,2 тыс. тонн), металлопродукции (на 1,2 млн тонн).



Большие порты – большое падение

Значительное падение транзита наблюдается в портах Большой Одессы. В Черноморске это минус 69,9% от показателей 2015 года, всего 650 тыс. тонн по сравнению с 2,1 млн тонн годом ранее. В Одессе – 32,5%, транзит упал с 3,8 млн тонн до 2,5 млн тонн. В «Южном» транзит сократился на 32,2%: если в 2015-м транзит составил 5,2 млн тонн, то в 2016-м – только 3,5 млн тонн. В Николаевском МТП сокращение с 1,8 млн тонн до 1,1 млн тонн (минус 41,2%). В «Октябрьске» – с 740 тыс. тонн до 223 тыс. тонн (почти 70%), в Херсоне – с почти 56 тыс. тонн до 18 тыс. тонн (около 68% падение).

Фото: Измаильский порт – один из немногих, кто смог нарастить

перевалку транзитных грузов в прошлом году

Как уточнил «Портам Украины» руководитель госстивидора ХМТП Андрей Соколов, в Херсоне транзитным грузом был в основном российский сульфат, который сейчас идет другими путями. «Потеря российского сульфата – это не самая большая проблема. В 2015 году и «Метинвест» решил перевести свой сульфат из Херсона в Николаев, и в прошлом году они это решение таки осуществили. Сейчас компания транспортирует менее 100 тыс. тонн в год», – говорит он.

«Сульфатный груз проблемный еще и с точки зрения общественного недовольства: несмотря на то, что мы регулярно проходим все проверки экологии, многие продолжают говорить об ущербе для экологии. Случаются с ним и другие проблемы. Например, из-за низкой цены на сульфат клиент решил задержать груз у нас и дожждаться увеличения цены. В итоге мы вынуждены были пять тысяч тонн перевезти на другой берег, в затон. При этом ставка для клиента не повысилась, зато у нас выросла себестоимость перевалки», – добавляет Соколов.

«Проблемный груз» ушел и из «Черноморска» – если в первом квартале пошлого года порт обработал 87 тыс. тонн казахской серы, то в третьем – лишь 5 тыс. тонн, а к концу года ее не стало вообще. Сера шла со станции Кульсары в Казахстане.

Маленькие да удаленькие

Некоторые порты показали рост транзита, но поскольку он небольшой, то на общую картину не влияет. В Измаильском порту транзит вырос с 1,2 млн тонн до 1,3 млн тонн. Увеличился он в Ренийском морском порту: с 850 тыс. тонн до 938 тыс. тонн. Причем в прошлом году транзит зерновых грузов достиг 448 тыс. тонн, в то время как в 2015-м – 231 тыс. тонн. Через Рени транзитом идет зерно из Молдовы, которая экспортирует около 1,5 млн тонн зерновых, и мощностей ее порта Джурджулешты для переработки таких объемов не хватает.

Около двух тысяч тонн товарно-штучного груза прошло транзитом

через Скадовский порт, где осенью была восстановлена паромная линия с Турцией. Конечно, это немного: когда-то паромная переправа Зонгулдак – Скадовск работала как часы, из Турции караваны машин приходили дважды в неделю. Ежегодно – более двух тысяч фур, половина из которых шла транзитом в Россию и другие соседние с Украиной страны. При этом были не только турецкие, но и, скажем, иранские грузы, которые далее следовали в Европу.

Сейчас о таких показателях остается только мечтать, но, тем не менее, новый паромный оператор хоть и с перерывами, но работает. Как сообщила «Портам Украины» директор ГП «Скадовский МТП» Карина Щеглова, с начала работы линии до конца прошлого года в порт зашло восемь паромов, которые привезли 249 ТИРов и 8,5 тыс. тонн.

Негативные факторы

Причины падения транзита неизменны: из года в год российские грузоотправители перенаправляют потоки в российские же порты. Но теряем мы не только российский, но молдавский, белорусский транзит.

Как не раз отмечали участники рынка, грузоотправителей отпугивает медлительность оформления в украинских портах, а также коррупция и высокие портовые сборы. Процедуры ускорили, но за 20-40 минут, как у конкурентов, контейнеры не обрабатываются, уверяет координатор общественного движения «Нет коррупции на транспорте» Александр Захаров. «Чиновники не понимают, что потери времени на каждом участке технологического процесса в портах и бумажный документооборот привели к тому, что Украина перестала быть транзитной. Грузинские советники и их требование оформлять транзит за 15 минут скорее исключение», – говорит он.

«Первым делом новое руководство Одесской таможни отменило приказ Марушевской на оформление транзита в 15 мин... Сейчас системно и безрезультатно досматривают молдавский транзит», –

сказал Захаров «Портам Украины».

По его словам, именно из-за искусственно созданных для бизнеса препятствий и расходов турки направляют свои машины на север континента через Румынию и Польшу, ушли молдавские и белорусские грузы. «В контейнерный бизнес вовлечены тысячи людей, и для них нужно соответствующим образом организовать работу госорганов и портов. Десятки тысяч водителей остались без работы», – говорит Захаров.

Впрочем, сейчас падает в основном транзит не контейнеров, а нефтепродуктов, угля и т. д.

Ход портовыми сборами

В Министерстве инфраструктуры привлечь транзит намерены, в частности, за счет снижения портовых сборов. По словам руководителя ведомства Владимира Омеляна, скорее всего в этом году сборы снизят на 30%, и еще на столько же – в 2018-м. Новая методика начисления портовых тарифов и сборов создается совместно с Международной финансовой корпорацией и Всемирным банком.

Как заявил министр, сейчас украинские порты неконкурентоспособны: стоимость судозахода на 35-50% выше, чем в румынской Констанце или болгарских портах, а это десятки тысяч долларов с судна.

«С этими тарифами мы переживали и годы бурного роста грузопотоков, и периоды их падения. Когда транзитные грузы, самые чувствительные и капризные, уходили в соседние порты, причины назывались разные: коррупция в наших портах, отсутствие или изношенность инфраструктуры, сложность и запутанность процедур оформления грузов, высокие портовые сборы. Может, стоит именно в такой последовательности и исправлять ситуацию, сложившуюся в портах?» – говорит гендиректор ЧГМА «Инфлот» Ольга Бронецкая.

По ее мнению, утверждение методики начисления обязательных

портовых сборов затягивать нельзя: она усложнит или сделает невозможным их нецелевое использование и устраним очевидные ошибки и противоречия, сохранившиеся еще с советских времен. «Чего только стоит ставка канального сбора за прохождение БДЛК. Ее одной из последних телеграмм Министерства морского флота в 1991 году увеличили ровно в десять раз простой перестановкой запятой. Или оплата двух корабельных сборов в этом регионе – АМПУ и частным терминалам Николаевского региона в течение одного судозахода? Расширенное применение канального сбора в Одесском порту – не менее одиозный пример искусственного утяжеления портовых сборов», – говорит руководитель морского агентства.

Обозримые надежды

Нет сомнения, что российский транзит будет уходить из Украины и в нынешнем году. Так же, как и из прибалтийских портов. Российские власти имеют влияние на бизнес, и тот играет по их правилам, с учетом политических аспектов. Недавно РБК со ссылкой на источник в «Роснефти» сообщила, что этой компании предлагали приобрести долю в одном из прибалтийских портов «практически за бесценок» под условие направлять туда свои грузы, но «Роснефть» отказалась.

Заменить российские грузы другим транзитным потоком, понятно, непросто. Те направления, о которых на рынке говорили ранее, пока так и остаются в разряде «перспективные», и рассчитывать на них в скором времени все-таки не приходится. Это и транзитные грузы из Китая в Европу и обратно по Шелковому пути, и уголь с рудой из ЮАР, Австралии, США, которые могут пойти транзитом на меткомбинаты Центрально-Восточной Европы (так ранее уже доставлял сырье ArcelorMittal).

Однако при общей плачевной картине есть и «лучики надежды». Например, на то, что в Черноморск пойдет больше составов с казахской серой. «Российские железные дороги» заявили о предоставлении 35% скидки для транзита серы в украинские порты, если объем будет не менее 0,4 млн тонн в год.

Есть надежда на то, что через Одессу будет активнее идти нефть для Мозырского нефтеперерабатывающего завода. В октябре через нее прошло около 85 тыс. тонн азербайджанской нефти. Недавно СМИ сообщили, что Беларусь подписала с Ираном контракт первых 80 тыс. тонн нефти.

Порты Украины <http://ports.com.ua>