



Сурілова А. О.,
факультет морського права і менеджменту
Національного університету
«Одеська морська академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.795.3 (477)

ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ ТРАНСШИПМЕНТУ В УКРАЇНІ

У даній статті автор розглядає досить нове питання для українського законодавства і української економіки – траншшипмент. Оскільки Україна має власні порти і вихід до моря, ця тема є досить актуальною. У даній статті розглядається поняття траншшипменту, його сучасний стан в Україні. Також, на підставі проведеного аналізу, автор формулює перспективні висновки щодо цього поняття в Україні.

Ключові слова: траншшипмент, морське законодавство, транзит, контейнеропотоки, порти України.

Сурилова А. О. Особенности внедрения и развития института траншшипмента в Украине. – Стаття.

В данной статье автор рассматривает достаточно новый вопрос для украинского законодательства и украинской экономики – траншшипмент. Поскольку Украина имеет свои порты и выход к морю, эта тема является достаточно актуальной. В данной статье рассматривается понятие траншшипмента, освещается его современное состояние в Украине. Также автор, на основе проведенного анализа, формулирует перспективные выводы относительно данного понятия в Украине.

Ключевые слова: траншшипмент, морское законодательство, транзит, контейнеропотоки, порты Украины.

Surilova A. O. Features of Implementation and Development of the Institute of Transshipment in Ukraine. – Article.

In this article the author considers a rather new issue for Ukrainian legislation and the Ukrainian economy-this is a transshipment. Since Ukraine has its ports and access to the sea, this topic is very relevant. The concept of transshipment is considered in this article. The author also highlights the current state of transshipment in Ukraine. And also the author of the analysis formulates perspective conclusions about this concept in Ukraine.

Keywords: transshipment, maritime legislation, transit, container traffic, ports of Ukraine.

Останнім часом значних змін зазнав стан режиму транзиту вантажів, що здійснюється за допомогою таких засобів як контейнери за участю морського транспорту. Щорічні темпи зростання контейнеропотоків через порти України актуалізують створення в морських торговельних портах України умов для нового виду діяльності – транshipment. Враховуючи транспортний потенціал нашої країни, це – найбільш перспективний механізм оброблення контейнерного вантажопотоку для українських морських торговельних портів, для яких законодавчо встановлена спрощена процедура митного оформлення. Та, на жаль, на сьогодні ми спостерігаємо недосконалість української законодавчої бази, що тягне за собою необхідність правового, законодавчого полегшення здійснення транshipmentу в портах України [1, с. 105].

Останніми роками проблемам застосування транshipmentу в Україні присвячені роботи вітчизняних авторів, таких як В. О. Варваренко, Ю. С. Васьков, Ю. В. Євсюков, Ю. І. Кириллов, Н. Мачкур, О. П. Подцерковний, Д. Ю. Сіюшов, Л. В. Тертична, В. В. Волошук.

Метою цієї статті є дослідження сьогоденних реалій здійснення транshipmentу в Україні.

Транshipment (англ. *Transshipment* – перевалка) в лінійному судноплаванні позначає умову коносаменту, згідно з якою перевізник може в будь-який час і з будь-якої причини вивантажити з судна вантаж або будь-яку його частину, складувати його на березі, перевантажити на інше судно, залишаючись при цьому відповідальним за виконання договору перед власником вантажу [2].

Транshipment – режим транзиту вантажу в контейнерах, що прибувають морським транспортом і відвантажуються морським

транспортом, при зберіганні не виходять за межі зони митного контролю, якою є територія морського торговельного порту. Митне оформлення відбувається без надання вантажної митної декларації і без застосування заходів гарантованої доставки. Сервіс, пов'язаний з перевантаженням контейнерів за схемою «судно-причал-судно», застосовується в багатьох портах світу для стикування різних контейнерних маршрутів. Це дозволяє морським контейнерним лініям забезпечувати доставку вантажу до різних портів, а не тільки до тих, куди є пряма доставка. Перевантаження контейнера в будь-якому порту траншшипменту виконується з використанням мінімуму документів. Контейнер прибуває морем і відправляється також морем, його статус не змінюється, довантаження або вивантаження не здійснюється, контроль доставки митницею теж не здійснюється.

Розвиток траншшипмента пов'язаний із збільшенням розмірів суден-контейнеровозів і активним розвитком магістрально-фідерної системи перевезень вантажів (*hub-and-spoke system*). Така система передбачає транспортування контейнерів між базовими портами (хаб-портами), оснащеними сучасним устаткуванням, в контейнеровозах підвищеної місткості з подальшою доставкою контейнерних вантажів меншими партіями в найближчі дрібні і середні порти на невеликих судах-фідерах [3, с. 92].

Морські порти є найважливішою складовою частиною транспортної інфраструктури України. Вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, що й визначає їх важливу роль в економіці. Порти виконують своєрідну роль пунктів стикування, так би мовити, перехідних мостів між транспортною системою, а відповідно і економікою України зі світовою транспортною системою та економіками іноземних держав. Україна має найпотужніший портовий потенціал серед усіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торговельних портів і 12 портових пунктів.

Через порти України з кожним роком збільшується потік контейнерів, і темпи цього зростання обійшли загальносвітові показники. Якщо в середньому об'єми товаропотоків на осі «Азіатсько-тихоокеанський регіон – Європа» зростають на 25-30 % на рік, то український контейнерний ринок кожного року зростає на 50%.

У зв'язку з цим, принципово новим і найбільш перспективним механізмом оформлення контейнерних вантажопотоків для морських

торговельних портів України стане саме система трансшипменту, для якої законодавчо встановлена спрощена процедура митного оформлення. Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» від 1 червня 2010 року [4] було законодавчо закріплено спрощений порядок проходження транзитних контейнерів у режимі трансшипменту через морські торговельні порти України. Для таких вантажів митне оформлення проходить без подання вантажної декларації та без застосування заходів гарантування доставки.

Словник морських термінів [5] визначає трансшипмент як режим транзиту вантажу в контейнерах, які прибувають і відвантажуються водним транспортом і при зберіганні не виходять за межі одного пункту пропуску чи зон митного контролю, яким є територія морського торгового порту, де і відбувається митне оформлення без подання вантажної митної декларації та без застосування заходів гарантування доставки, що прискорює вантажопотоки, шляхом оперативного оформлення документів.

В. І. Вороний визначає трансшипмент як процедуру обробки вантажу, за якої імпортований вантаж, що прибув на океанському судні (до 300 м), тимчасово знаходиться в зоні митного контролю для наступної відправки морем фідерними суднами, інакше кажучи, «малим флотом». Тобто, вантаж, прибуваючи і відправляючись з території порту, не повинен декларуватись в жоден з митних режимів [6].

Цей режим перевалки контейнерів, за якого контейнер не покидає територію порту, а перевантажується з одного судна на інше і відправляється до іншого порту, відіграє важливу роль у боротьбі за транзит. Наприклад, в румунському порті Констанца, який на сьогодні займає передову позицію за контейнерним оборотом на Чорному морі, більше 50% контейнерів обробляється в режимі трансшипменту. Аналогічна ситуація складається і в портах Гонконгу та Сінгапура, де контейнерний вантажообіг складає близько 20 млн. TEU (двадцятифутовий еквівалент – умовна, одиниця виміру кількісної сторони транспортних потоків, пропускної здатності контейнерних терміналів чи місткості вантажних транспортних засобів) на рік, і більша частина від цього – саме трансшипмент [7].

Але ці цифри не підлягають співставленню з Україною, де трансшипмент має епізодичний характер. Класичним прикладом роботи системи трансшипменту є контейнеровоз, що заходить у Чорне море

з 1 тис. контейнерів, призначених для Росії чи України, Грузії або Болгарії, або одразу для декількох країн [8].

Але зайти до порту жодної з цих країн він не може через те, що необхідні параметри — глибини, причальні лінії, інфраструктура та інші сприятливі умови — на сьогоднішній день є лише в румунській Констанці. Судно заходить до цього порту в режимі трансшипменту і вивантажує контейнери. Далі вони завантажуються на менші, фідерні, судна, які безпосередньо і доставляють вантаж до портів інших країн. Саме через це Констанца все ще залишається чорноморським портом, що є лідером для трансшипменту, хоча з розвитком портової інфраструктури в інших країнах, де проводяться роботи по збільшенню глибини дна і будуються нові термінали, частка трансшипменту в структурі контейнерної перевалки скорочується. Що ж стосується безпосередньо України, останнім часом Румунія відчула зниження вантажопотоку за рахунок трансшипменту, що говорить про появу тенденції до перерозподілу потоків на користь України — в Чорноморському порту ввели в експлуатацію першу чергу сучасного контейнерного терміналу. Нині Чорноморськ та інші порти «Великої Одеси» наростили свої потужності до 2,6 млн. TEU на рік [8].

Як зазначає Є. В. Додін, митна специфіка режиму трансшипменту обумовлена, перш за все, не особливістю технічного обладнання, а особливим змістом митних операцій з їх оформлення. Це виражається у тому, що вантаж, який прибуває до порту або відправляється з нього морським транспортом і за час зберігання не виходить за межі одного пункту пропуску або зон митного контролю на території порту, його митне оформлення не потребує надання вантажної митної декларації. Документом для митного оформлення транзиту вантажу є коносамент (*Bill of Lading*). В тих випадках до товарів, які перебувають під митним контролем заходи гарантування доставки (документи контролю доставки) не застосовуються. Контейнери та інші вантажі, що надійшли і зберігаються в порту оформлюються без транзитної вантажної митної декларації [9, с. 29].

Перевагами трансшипменту є наступні:

- трансшипмент дозволяє підвищити частоту заходів фідерних суден, поки великі судна курсують між хаб-портами;
- трансшипмент інтегрує в логістичний ланцюжок лінійний сервіс, даючи можливість його операторам вибирати між хаб-портами або терміналами, віддаючи переваги з достатніми глибинами, висо-

копродуктивним устаткування, здатних приймати і обслуговувати великі судна, в яких немає черг в очікуванні постановки до причалу, що дозволяє отримувати переваги ефекту масштабу від експлуатації крупних суден;

– трансшипмент є інструментом, що надає можливість отримати вигоду від ефекту масштабу при використанні великотоннажних суден, дозволяючи при цьому знизити собівартість перевезень контейнерів;

– трансшипмент дає можливість лінійним компаніям, що надають послуги по всьому світу, застосовувати логістичні стратегії для оптимізації руху контейнерів [3, с. 93-94].

Недоліками трансшипменту є:

– лінійні компанії піддаються значним фінансовим ризикам у разі зниження попиту, коли їх послуги виявляються «замкненими» у рамках розкладу між хаб-портами, обслуговуваними великими «материнськими» суднами, спроектованими для цієї мети. Ці ризики помітно відчували на собі лінійні компанії протягом недавньої економічної кризи, тоді як лінійні компанії, що оперують невеликими контейнеровозами і забезпечуючи прямі заходи, продовжували експлуатувати свій флот;

– експлуатація крупних суден ґрунтується на трансшипменті контейнерів в хаб-портах на/з фідерних суден для накопичення і розподілу вантажів, що вимагає сучасного обладнання терміналів і портів трансшипменту, а для цього потрібні значні інвестиції;

– лінійні компанії, які оперують великими суднами залежать від трансшипменту, оскільки використання їх великотоннажного флоту можливе тільки за умови здійснення гарантованих і надійних послуг фідерних перевізників;

– в портах, де лінійні компанії не можуть контролювати перевезення по ланцюжку «порт-порт», можуть бути затримки, які залежать від продуктивності в портах призначення і прибуття. В Україні до недавнього часу трансшипмент, як особливий режим перевалки контейнерів через вітчизняні порти, не застосовувався, а національне законодавство залишала поза увагою правові питання реалізації цієї процедури [3, с. 94].

Однак, 01.06.2010 р. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно спрощення митного оформлення транзитних вантажів» був законодавчо закріплений спрощений

порядок проходження транзитних контейнерів в режимі трансшипменту через морські торговельні порти України. У законодавстві з'явилося поняття транзиту «море-море», який був звільнений від необхідності оформлення класичної митної декларації.

В цілому, організувати роботу в режимі трансшипменту в Україні вдалося завдяки ініційованим Одеським морським торговельним портом (МТП) змінам, внесеним до Закону України «Про транзит вантажів», а також завдяки рішенню Міністерства транспорту і зв'язку про надання 50% знижки на вантажно-розвантажувальні роботи для даного виду вантажів. Таким чином, Одеський МТП не тільки став ініціатором впровадження режиму трансшипменту, а й є єдиним контейнерним портом України, працюючим з даним видом вантажу з вересня 2010 р., що першим апробував на практиці новий режим перевалки транзитного вантажопотоку на контейнерному терміналі «Бруклін-Київ Порт», другому за потужністю в Одеському МТП [9, с. 29].

Основним регіональним конкурентом українських контейнерних портів є румунський порт Констанца. Частка вантажів, що йдуть в режимі трансшипменту через цей порт, становить близько 60%.

Одна з головних причин зниження вантажопотоку українських портів полягала в наявності труднощів з митним оформленням вантажів. Створення в Україні правового поля, що регулює процедуру трансшипменту, сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських портів в Чорноморському регіоні. На практиці це означає, що компанії будуть витрачати менше грошей і часу на проходження території України. Це в свою чергу, буде сприяти виконанню заснованої логістичної місії, яка трактується, як правило «семи R»: *«ensuring the availability of the right product, in the right quantity and the right condition, at the right place, at the right time, for the right customer, at the right cost»* («забезпечення наявності потрібного продукту в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці у встановлений час для конкретного споживача з найкращими витратами») [10].

Міністерство інфраструктури України продовжує активно працювати в напрямку залучення трансшипментних вантажопотоків до українських портів. Зокрема, для контейнерів, оброблюваних терміналами в режимі трансшипменту, надаються тарифні преференції.

Таким чином, трансшипмент використовується не лише для виконання логістичних послуг в портах, але і дає можливість збільшити

додану вартість перевантажених товарів. Режим траншипменту в українських портах здатний забезпечити близько 60 млн. доларів додаткового річного прибутку, що є важливим джерелом зростання відрахувань до бюджетів усіх рівнів. Звідси – важливість адаптації системи морського транспорту України до ринкових умов з метою отримання конкурентних переваг на цьому перспективному для країни напрямі.

Отже, застосування режиму траншипменту для України є питанням стратегічного значення для подальшого розвитку морських портів та контейнерних перевезень. Однак, для подальшого впровадження інституту траншипменту в українське законодавство слід звернути увагу на вдосконалення правової бази з цього питання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мачкур Н. Формування системи траншипменту і перспективи його розвитку // Митна справа. 2012. №1 (79). С. 105-111.
2. Кириллова В. Ю. Траншипмент как новый режим перевалки транзитных грузов в украинских портах. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer30/601.pdf>
3. Щербина В. В. Розвиток траншипменту як режиму перевалки контейнерних вантажів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2016. Вип. 1. С. 89-100.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. 2010. № 30. Ст. 400.
5. Словник морських термінів. URL: <http://chinatrading.org.ua/chinatrading-poleznaya-informaciya/slovar-terminov-ispolzuemyx-pri-morskix-perevozkax/>
6. Вороной В. И. Перспективы оптимизации таможенного регулирования траншипмента в портах Украины // Митна справа. 2009. № 6. С. 48-51.
7. Васьков Ю. Траншипмент играет важную роль в борьбе за транзит. URL: <http://cfts.org.ua/opinions/40833>
8. Перстнева Н. Контейнерний завал // Дзеркало тижня. Україна. 2011. № 35. URL: http://www.marazm.org.ua/transport/8_201.html
9. Додін Є. В. Митне регулювання траншипменту // Митна справа. 2010. № 6. С. 26-31.
10. Правило 7R. URL: <http://www.logistics.ru/scm/news/pravilo-7r>

