

Країна зміцнює свої позиції на Дунаї

У дельті Дунаю закінчився черговий етап створення потужного транспортного коридору. Держпідприємство «Дельта-лоцман» завершило будівництво спеціальної захисної дамби морського підхідного каналу глибоководного суднового ходу (ГСХ) «Дунай—Чорне море». Це не тільки знизить витрати держпідприємства, але й дозволить залучити додаткові вантажопотоки в українські порти дельти Дунаю.

Суперечки щодо необхідності будівництва українського судноплавного каналу в дельті Дунаю тривають уже не одне десятиліття. Причина — в економічній площині. Зараз Румунія має три виходи до моря: судноплавні канали в Сулинському і Георгієвському гирлах, а також Чернаводський канал (довжина 64 км), що зв'язує порт Констанца із Дунаєм.

Ще в 1991 році ініціативна група підприємств у складі ДГО «Укррічфлот», інституту «Ленмордпроект» і фірми «Інмарком» піднімала проблему перед Головою Ради Міністрів України Вітольдом Фокінім про необхідність будівництва українського каналу. Справа в тому, що металургійна промисловість придунайських країн працює на імпортованій сировині (руда, окатиш, вугілля), більша частина якої йде саме румунськими каналами. Зокрема, щорічна потреба Австрії (порт Лінц) у такій сировині 2,5—3,2 млн. тонн, Чехословаччини (Комарно) — 2—2,5 млн. т, Угорщини (Дунайварош) — 2—2,5 млн. т, Югославії (Вуковар, Смедерево) — 1—1,5 млн. т, Болгарії (Лом) — 1,5—2 млн. Потоки серйозні, і на них можна заробляти. Але більше десяти років не могли визначитися із місцем будівництва каналу в гирлі Дунаю, що зв'язував би річку й море.

У 2003 році з десяти різних варіантів будівництва нарешті було обрано найбільш оптимальний за співвідношенням ціна—якість — через гирло Швидке. Після серії погоджень уже 2004 року взялися за будівництво. Суть проекту полягала спочатку в будівництві морського трикілометрового підхідного каналу, а потім і захисті його від заме-

тів за допомогою спеціальної дамби. Адже без неї канал замулиться за кілька місяців, і гроші на його відкриття буде витрачено дарма. Саме так сталося у 2005 році, коли після серії потужних паводків глибина в каналі суттєво зменшилася. А проблема полягала у тому, що захисну дамбу не добудували з банальної причини — відсутність коштів. З необхідних 2,7 км дамби збудували тільки 300 метрів. Тому вона не захищала від наносів, і канал закрили. Стало зрозуміло, що без повноцінного будівництва дамби канал щорічно буде закриватися. Після серії експертів у листопаді 2006 року роботи зі зведення дамби відновили, і вже у квітні 2007 року канал запрацював: спочатку для обслуговування судів з осадкою до 4,5 метра, а потім і 5,85.

Чому ми так докладно зупиняємося на даному моменті та розповідаємо про технічні характеристики каналу? Вся справа в тому, що від його роботи залежать не тільки доходи від транзиту судів українською частиною Дунаю, але й цілий регіон — порти Рені, Ізмаїл, Кілія та багато інших. Раніше судна, що йдуть в українські порти змушені були платити десятки мільйонів доларів Румунії за проходження по Сулинському каналу. Із відкриттям української альтернативи доходи наших сусідів суттєво зменшилися. Більше того, український канал почав серйозно відбирати роботу в Бухареста. Так, за 10 місяців поточного року по Швидкому пройшло 1253 судна (на 11,5% більше, ніж минулого року). Для порівняння: румунськими каналами пройшло всього 1050 судів. Кожний такий прохід судна через ГСХ р. Дунай—Чорне море — це кілька ти-

сяч доларів економії для судновласника, а також додаткові тонни вантажів для українських дунайських портів. Так, із зазначеної кількості до Ізмаїла прийшло 267 суден, до Рені — 254, Усть-Дунайська — 251. І ця статистика постійно зростає відверто не на користь наших сусідів. Однак для розвитку каналу необхідно було будівництво захисної дамби — із завершенням її будівництва «Дельта-лоцман» істотно зменшить свої витрати з підтримки глибин.

«Дунай наносить у канал в середньому від 900 тис. кубічних метрів мулу до 1 млн., ще близько 400 тис. кубометрів приносить із боку моря. Захистивши канал дамбаю, ми як мінімум на 400 тис. кубів скорочуємо наноси», — говорить директор ДП «Дельта-лоцман» Олександр Голодницький.

Але тільки на будівництві дамби справа не завершиться. Наступним етапом передбачено ще більше загострити конкуренцію із румунськими каналами. Щодо цього Україні пощастило: український відрізок дельти Дунаю в 170 км має необхідні природні глибини для більших судів. Потрібно провести роботи з розчищення тільки на низці так званих перекатів. Усього близько 4 млн. кубічних метрів. Якщо врахувати, що щорічно на українському каналі розчищається близько 1 млн. кубометрів, то роботи чимало. Правда, в «Дельта-лоцман» вважають, що зможуть провести поглиблення лише за рік-півтора.

Передбачається, що вже на початку наступного року почнеться узгодження дозвільної документації на проведення цих робіт як на морській частині ГСХ, так і на річковій. Приблизна вартість будівництва становитиме 120—150 млн. грн.

«Для України розвиток даного проекту — стратегічне завдання. Судновий хід дозволить розвивати українські порти в дельті Дунаю. Це нові робочі місця, додаткові контракти для підприємств регіону. Мінтрансв'язку повністю підтримує цей проект і готовий всіляко йому сприяти», — говорить заступник глави Укрморрічфлоту Віктор Сударев.

Тим часом у реалізації даного проекту існує ряд серйозних проблем. Румунія добре розуміє, що поліпшення характеристик українського транспортного коридору призведе до зниження доходів румунських підприємств. Мабуть, саме тому вже кілька років поспіль дипломати Бухареста просто саботують узгодження робіт з поглиблення українських каналів. Справа в тому, що роботи повинні вестися фактично на кордоні, і необхідно одержати дозвіл від сусідів на такі роботи. Зрозуміло, найбільш простий варіант блокування будівництва — ігнорувати будь-які дипломатичні спроби домовитися. Однак в українському транспортному відомстві налаштовані рішуче. Результати роботи каналу за останні три роки показали його ефективність: якщо раніше через Швидке проходило приблизно стільки ж судів, скільки й через румунську Сулину, то вже цього року судновласники зрозуміли перспективність українського суднового ходу й проголосували, що називається, і руками, і ногами. Уже з жовтня поточного року ми випереджаємо румунський канал у середньому на третину, і це не межа. Наприклад, 11 листопада фахівці «Дельта-лоцман» зафіксували абсолютний рекорд за кількістю проходів суден за добу — 19 одиниць. Тому зупинятися на досягнутому просто не логічно, необхідно розвивати й поглиблювати вітчизняний ГСХ. За оцінками експертів, зараз європейська економіка почала виходити із кризи, і перевезення вантажів Дунаєм збільшуватиметься в середньому на 10—15% на рік. У такій ситуації у вигрші опиниться та країна, що зможе запропонувати більш вигідні й безпечні умови обслуговування суден. Саме тому транспортники об'єднуються з дипломатами, щоб зрушити з мертвої точки процес переговорів із розвитку українського сегмента транспортного коридору на Дунаї. Очікується, що роботи завершать вже до кінця наступного року, і Україна зможе повною мірою реалізувати свій транзитний потенціал.

Олексій МАТУСЕВИЧ.

Про дефіцит бюджету і як його подолати

На думку багатьох експертів, однією з найважливіших проблем нашої сьогоденної економіки є дефіцит бюджету. Але порівняно з іншими бідами, здається, що з цим злом відносно легко впоратися, якщо проаналізувати ситуацію, що склалася.

По-перше, дефіцит невеликий — 5%. Якщо розмірковувати з позиції пересічного українця, то що значить для нього дефіцит домашнього бюджету в 5%? Якщо він одержує 2000 грн. на місяць — це лише 100 грн. Чи можна без них обійтися? Думається, безсумнівно. Загалом для державного бюджету це завдання ще більше спрощується, оскільки держава може не тільки заощаджувати, а й відносно просто збільшити свій дохід.

Дохід державного бюджету збільшити можна за рахунок: запровадження прогресивного податку на доходи, на майно, збільшення податку на дарування і спадщину, за рахунок додаткових дивідендів із державних підприємств (а не тільки 10% від прибутку). Про те, що це можливо, свідчить наш попередній досвід — до 2004 р. у нас була прогресивна шкала оподаткування до 40%. Про це говорить також міжнародний досвід.

Частка податків (з урахуванням соціальних виплат) у ВВП, 2006 р.

Частка податків у ВВП, %

Франція	44
Італія	42
Великобританія	37
Германія	39
Швеція	49
Україна	43

Тобто в сумарному обчисленні ми перебуваємо серед середніх.

Ставки (мінімальні—максимальні) прибуткового податку

Ставки прибуткового податку, %

Франція	12—54
Італія	10—51
Австралія	20—47
Угорщина	10—40
Чехія	10—40
Україна	15 (до 2004 р. 10—40)

Тут ми маємо досить поганий вигляд, хоча увесь час говоримо про орієнтацію на Захід.

Податок на спадщину й дарування

США

Україна

Неоподатковуваний мінімум	10 тис. дол.	
Прогресивна шкала	18—45%	0—5—15%
Вартість майна для застосування максимальної ставки оподаткування	2 млн. доларів	

Судячи з таблиці, можливості збільшення ставок на спадщину й дарування досить значні.

ПДВ і податок на прибуток, у %

	ПДВ	Податок на прибуток
Франція	19,6	34
Італія	20	53
Австралія	32	36
Чехія		35
Україна	20	25

Стосовно цих податків помітно ми не виділяємося.

Видатки державного бюджету скоротити на 5% теж не проблема. Це можна зробити за рахунок зменшення максимальних пенсій (популярний захід у народі) і збільшення пенсійного віку (непопулярний захід). Або обмежити зарплату вищої адміністрації (службовців) України, починаючи із Президента, Верховної Ради та їхніх радників і кінчаючи головами селищних рад і їхнім оточенням. До того ж у березні цього року Президент подав приклад — удвічі скоротив свою зарплату, але щось не чути, що хтось за ним це наслідував. Не гріх скоротити й видатки на науку (непопулярний захід), у тому числі й на економічну, якщо судити за її «успіхами». В останні 20 років не видно особливо конкретних пропозицій учених-економістів із удосконалення управління та організації економіки, якими скористалися уряд або Верховна Рада. Не давати поради загалом, наприклад, пропонується прискорити приватизацію, а показати в динаміці, наскільки рентабельніше стали працювати приватизовані підприємства порівняно з державними підприємствами. За рахунок чого вони цього домоглися. Інакше, як висловився один із колишніх міністрів АПК, краще утримувати 1 бичка, ніж 2 учених.

Позики. Якби була якась катастрофа — неврожай, голод, тоді ще можна зрозуміти обгрунтованість позик. Зазначимо, криза — це не катастрофа, тим більше що в цьому році економіка зростає. Не даремно раніше казали: «Гроші береш чужі, а віддаєш свої». Так ще й з відсотками. Іншими словами, перекладаєш відповідальність на наступні уряди.

Тепер про інфляцію. Незбалансованість бюджету сприяє інфляції. Це впливає з рівняння грошового обігу «грошова маса = товарна маса», а саме з рівняння: $mv = py$ де m — грошова маса в обігу, v — швидкість її обігу, p — індекс інфляції, y — товарна маса в цінах попереднього періоду.

Цей загальне положення підтверджується нашою статистикою.

Дефіцит бюджету та інфляція

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Дефіцит державного бюджету, % до його доходів										
Інфляція, грудень до грудня, разів	-1,8	1,3	11,1	5,9	2,2	4,5	4,2	13,0		
	1,26	1,06	0,99	1,08	1,12	1,11	1,12	1,17	1,22	1,12

Коефіцієнт кореляції між динамікою дефіциту державного бюджету та інфляцією дорівнює 0,4—0,5, тобто має істотне значення. Звісно, є й інші чинники, що впливають на інфляцію, але це тема іншої статті.

Таким чином, здається, що є всі підстави, щоб відмовитися від запозичень, піднявши трохи податки для багатих і (або) скоротивши (обмеживши) максимальні зарплати й пенсії.

Юрій АРХАНГЕЛЬСЬКИЙ.