

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

О. В. Собкевич
К. М. Михайличенко
О. Ю. Ємельянова

**МОДЕРНІЗАЦІЙНІ ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ
ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ
В УКРАЇНІ**

Аналітична доповідь

Київ 2013

УДК 338.47:35.073.537(477)
С 54

*За повного або часткового відтворення матеріалів даної публікації
посилання на видання обов'язкове*

Автори:

Собкевич О. В., к. е. н., с. н. с.

Михайличенко К. М., к. е. н.

Ємельянова О. Ю.

За редакцією *к. е. н., с. н. с.,*

заслуженого економіста України Я. А. Жаліла

Електронна версія: <http://www.niss.gov.ua>

Собкевич О. В.

С 54 Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2013. – 48 с.

ISBN 978-966-554-204-9

Розглянуто процеси трансформації ролі транспортно-дорожнього комплексу в економіці України та сучасний стан реалізації транзитного потенціалу країни, проаналізовано ефективність державної політики реформування та розвитку транспортної галузі, досліджено механізми інвестиційного забезпечення структурних трансформацій на транспорті, визначено модернізаційні пріоритети й напрями реформування транспортно-дорожнього комплексу України.

ISBN 978-966-554-204-9

© Національний інститут
стратегічних досліджень, 2013

ВСТУП

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг створюють усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів у напрямках «Північ – Південь» і «Захід – Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія».

Проте сучасна транспортна галузь і досі комплексно не розвивається. Існуюча структура управління транспортно-дорожнім комплексом (ТДК), стан виробничо-технічної бази й технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування і потребують реформування та модернізації.

Зважаючи на зазначене, важливим є визначення та обґрунтування пріоритетів реформування ТДК, що дасть змогу вивести його на рівень, який би відповідав сучасним вимогам і сприяв подальшій інтеграції до європейської та азійської транспортних систем.

РОЗДІЛ 1

ТРАНСФОРМАЦІЯ РОЛІ

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ

В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

1.1. Динаміка показників діяльності ТДК

Транспортно-дорожній комплекс – це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, що функціонує як складна система економічних ринкових, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів¹.

Випереджальний розвиток ТДК забезпечує модернізація транспортної інфраструктури, представленої автомобільними дорогами, залізничними коліями, судноплавними шляхами, аеропортами (з аеронавігаційною системою забезпечення безпеки та ефективності повітряного руху в українському небі), портами водного (морського й річкового) транспорту, а також (опосередковано) інфраструктурою пунктів пропуску на митному кордоні, через які здійснюються міжнародні перевезення пасажирів і вантажів.

Показники динаміки розвитку транспортної галузі (табл. 1), віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції, характеризуються нестабільністю. Після досягнення у 2007 р. найвищих за останнє десятиріччя показників розвитку й подальшого спаду внаслідок світової фінансово-економічної кризи транспортна галузь у 2011 р. демонструвала зростання. Однак у 2012 р. проблеми післякризового відновлення у транспортній галузі загострилися, про що свідчить уповільнення зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Так, обсяги *перевезень вантажів* у 2012 р. становили 644,9 млн т і не досягли рівня 2007 р. (708,7 млн т). Залізничним транспортом перевезено 89,1 % вантажів від рівня 2007 р. У загальній структурі перевезень вантажів цей вид транспорту становив найбільшу частку (в середньому за аналізований період 71,7 %), що має суттєвий вплив на динаміку перевезень вантажів загалом по Україні.

Водним транспортом у 2012 р. перевезено лише 32,5 % вантажів від рівня 2007 р. Частка перевезень цим видом транспорту в загально-

¹ Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : [НТУ], 2010. – С. 9-10.

му обсязі вантажних перевезень нині становить близько 1 %, і, відповідно, показники його діяльності майже не впливають на загальну динаміку параметрів розвитку ТДК. Водночас цей вид транспорту є перспективним для розвитку змішаних мультимодальних контейнерних перевезень.

Єдиним видом транспорту, за яким у 2012 р., порівняно із 2007 р., досягнуто збільшення обсягів перевезень вантажів, був автомобільний: цим видом транспорту перевезено 179,0 млн т вантажів, що на 5,5 % вище за рівень 2007 р.

Таблиця 1

**Перевезення вантажів і пасажирів за видами транспорту
й переробка вантажів морськими і річковими портами України**

Показники	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Перевезено вантажів, млн т усього*	707,8	704,7	541,1	602,3	657,4	644,9
залізничним	514,0	499,0	391,0	433,0	469,0	458,0
водним	24,0	19,0	10,0	11,0	10,0	7,8
автомобільним**	169,7	186,6	140,0	158,2	178,3	179,0
авіаційним	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Перероблено вантажів морськими та річковими портами	176,5	184,1	162,0	154,4	161,6	160,6
у т.ч.:						
державними морськими торговельними портами	123,7	132,2	109,7	107,6	115,0	109,8
річковими портами	18,6	14,5	4,9	6,2	6,6	6,7
Перевезено пасажирів, млн пас. усього	8214	8331	7275	6845	6980	6811
залізничним	447	445	426	427	430	427
водним	10	9	8	8	8	7
автомобільним	4173	4369	4014	3726	3612	3449
авіаційним	5	6	5	6	8	8
тролейбусним	1621	1580	1283	1204	1346	1346
трамвайним	1027	963	787	714	798	800
метрополітенном	931	959	752	760	778	774

*Без трубопровідного транспорту

**Автомобільний транспорт – без урахування перевезень, виконаних для власних потреб

Джерело: Складено й розраховано на основі даних *Транспорт* і зв'язок, статистична інформація // Офіційний сайт Держстату [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm

Обсяги перевезень авіаційним транспортом не змінюються, починаючи з 2007 р., і становлять 0,1 млн т на рік.

Обсяги *переробки вантажів* морськими й річковими портами скоротилися у 2012 р. на 9 % порівняно з 2007 р. Відбулося це насамперед через скорочення обсягів переробки експортних вантажів унаслідок зміни у період світової фінансово-економічної кризи ринкової кон'юнктури на окремі види продукції, що виробляються в Україні, та через зменшення обсягів перевезень транзитних вантажів, спрямованих в обхід України.

Пасажирські перевезення останніми роками мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту, крім авіаційного. У 2012 р. загальний обсяг перевезень пасажирів порівняно з 2007 р. скоротився на 17 %, у т.ч. залізничним транспортом – на 4,5 %, автомобільним – на 17,3 %, водним – на 30 %, міським електротранспортом – на 18,4 %. Поясненням цьому є різні причини, з-поміж яких скорочення попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їхніх доходів, а також низька якість послуг, зростання тарифів на проїзд, недостатній рівень безпеки перевезень.

1.2. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України

Транзит становить суттєву частку (до 40 %) у структурі зовнішньо-економічних вантажопотоків, що прямують через кордони України. Це обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів (МТК), а також наявними потужностями з переробки транзитних вантажів у морських торговельних портах, забезпеченням трубопровідним транспортом транзиту вуглеводневої сировини Російської Федерації до європейських країн і Туреччини, поступовим поліпшенням стану автомобільних доріг, відродженням авіаційної галузі.

Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках² забезпечила зміцнення транзитного потенціалу України. У докризовий період (у 2007 р.) фактичні обсяги транзитних перевезень становили 386,9 млн т, що понад удвічі перевищило рівень 2000 р. (рис. 1).

Проте внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи транзитний вантажопотік у період з 2007 по 2012 рр. скоротився понад утричі.

² *Про Комплексну* програму утвердження України як транзитної держави на 2002–2010 рр. : закон України від 07.02.2002 р. № 3022-III // ВРУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3022-14>

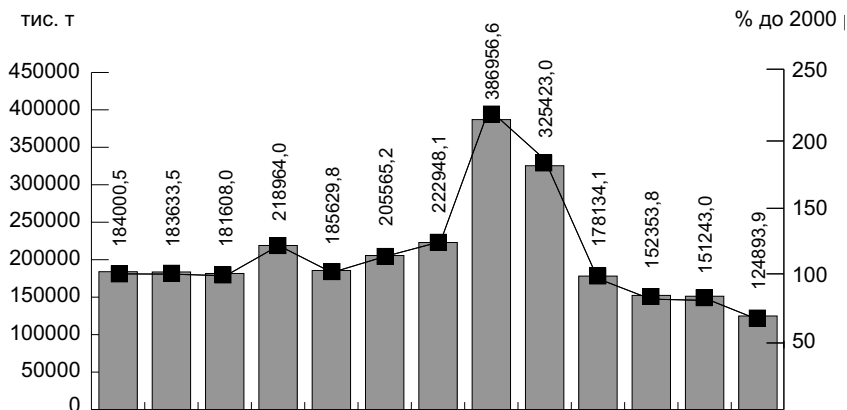


Рис 1. Динаміка фактичних обсягів транзиту територією України

Аналіз динаміки транзитних вантажопотоків територією України у 2007–2012 рр. за видами транспорту (табл. 2) свідчить, що без урахування трубопровідного транспорту обсяги перевезень залізничним транспортом становлять ліву частку вантажопотоків (87,9 % у середньому за період). За аналізований період відбулося зменшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом на 59 %, що частково пов'язано з переключенням таких перевезень на автомобільний транспорт.

Так, обсяги перевезень, здійснювані автомобільним транспортом, із 2007 по 2012 рр. збільшилися на 7,9 %, а їхня частка у структурі транзитних потоків – із 4,2 до 10,1 %.

Відбувається динамічне використання повітряного простору України: за аналізований період обсяги перевезень транзитних вантажів авіаційним транспортом збільшилися у 2,3 раза (з 1,3 до 3,0 тис. т), проте їхня частка у структурі загальних перевезень вантажів залишається мізерною.

Обсяги перевезень, здійснювані морським транспортом, збільшилися із 2,7 до 3,9 млн т протягом 2007–2011 рр. і, відповідно, їх частка в загальних обсягах транзитних перевезень вантажів – із 2,5 до 6,7 %. Однак протягом 2012 р. обсяги перевезень транзитних вантажів цим видом транспорту скоротилися (порівняно з 2011 р.) понад удвічі. Це пов'язано з переорієнтацією вантажопотоку в напрямку морських портів Російської Федерації у зв'язку з тим, що українські порти невігідно відрізняються від портів країн-конкурентів за показниками тарифів на переробку контейнерів і захід суден до портів України (які утри-

чі вищі, ніж у Румунії, та у 2,5 раза – ніж у Росії). За даними Мінінфраструктури України, найбільше падіння обсягів перевалки транзитних вантажів спостерігалось в Одеському та «Южному» морських торговельних портах, у яких основну частку вказаних транзитних вантажів становлять казахська нафта й російський і казахський мазут. За даними експертів, 83 % казахської нафти експортується до Італії, Китаю й Туреччини, і саме перевезення вказаних вантажів нафтотрейдері переорієнтували через російські порти³.

Таблиця 2

**Динаміка транзитних вантажопотоків
за видами транспорту, тис т.**

Показники	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Усього (без трубопровідного)	107154,2	101925,1	50152,4	52913,5	58123,5	47915,5
у т.ч. %	100	100	100	100	100	100
залізничним	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1
у т.ч. %	93,3	91,6	89,4	84,1	83,7	85,4
морським	2694,0	3487,0	1899,4	3660,4	3912,1	1637,7
у т.ч. %	2,5	3,4	3,8	6,9	6,7	3,4
автомобільним	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0
у т.ч. %	4,2	4,8	6,7	8,8	8,7	10,1
річковим	37,43	74,73	0*	0	0	7,6
у т.ч. %	0	0,1	0	0	0	0
авіаційним	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0
у т.ч. %	0	0	0	0	0	0
інше	44,5	105,5	62,9	90,6	527,8	477,1
у т.ч. %	0	0,1	0,1	0,2	0,9	1,0

* 0 – перевезення не здійснювалися

Джерело: Складено та розраховано за даними *Транзитні* перевезення вантажів за період 2006–2012 років // Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступ: <http://www.ukrstat.gov.ua>

У період із 2007 по 2008 рр. відбувалося зростання обсягів транзитних вантажів, що перевозилися річковим транспортом (у 7,4 раза), яке у подальшому повністю було втрачене під впливом фінансово-економічної кризи. Передусім були втрачені транзитні вантажопотоки, що прямували через річкові порти України із країн Європи (Албанії) та Канади до країн СНД (Російської Федерації та Казахстану) у прямому

³ *Черные* дни нефтяного транзита // Порти України. – 2012. – № 7. – С. 38.

напрямку та з країн СНД (Російської Федерації, Казахстану та Узбекистану) до країн ЄС (Греції, Італії), Європи (Албанії), Азії (Сирійської Арабської Республіки) та Африки (Анголи) у зворотному напрямку. Лише у 2012 р. перевезення цим видом транспорту почали відроджуватися за рахунок відкриття контейнерної лінії за маршрутом Стамбул – Дніпропетровськ (річковий порт)⁴.

Привертає увагу процес активного розвитку т.зв. інших транзитних перевезень в останні три роки, що пояснюється активним розвитком перевезень у змішаному сполученні (інтермодальних, комбінованих), у т.ч. у напрямку Південь – Північ за участю поїздів комбінованого транспорту «Вікінг» і ZUBR. За період із 2007 по 2012 рр. обсяги перевезень, здійснювані іншими видами транспорту, збільшилися у понад десять разів.

Суттєво змінюється географія транзитних вантажних перевезень. Якщо 2007 р. частка країн СНД у транзитних перевезеннях територією України становила 63,2 %, ЄС – 5,3 %, інших країн – 31,6 % (розрахунки зроблено без урахування трубопровідного транспорту), то вже у 2011 р. ці показники становили відповідно 84,4; 6,6 та 9 %. Тобто спостерігається поступова концентрація транзитних послуг України на теренах СНД (насамперед Російської Федерації) та ЄС, що слід оцінювати як позитивний чинник розвитку транзитного потенціалу України.

Останнім часом уряд України приділяє значну увагу питанням реалізації й розвитку транзитного потенціалу країни, і вже сьогодні можна стверджувати про реалізацію конкретних практичних заходів у цьому напрямі. До найважливіших слід віднести такі.

На залізничному транспорті:

- забезпечується розбудова сучасної системи транспортно-логістичних центрів. У 2000 р. у складі Укрзалізниці на базі Київського залізничного транспортного вузла створено Український державний центр транспортно-логістичного сервісу «Ліски», до складу якого передано контейнерні термінали по станціям Одеса – Ліски, Дніпропетровськ – Ліски, Луганськ – Ліски, Донецьк – Ліски, Харків – Ліски, які нині обслуговують контрейлерний поїзд «Вікінг». Також у межах розвитку українсько-угорського співробітництва ведуться переговори щодо спільної реалізації Україною та Угорщиною проекту формування логістичної зони Кішварда – Захонь – Чоп – Ужгород на території обох країн. Проект передбачає, зокрема, поступове поліпшення умов судноплавства на р. Тиса, розбудову річкових портів, створення на базі аеропорту «Мукачеве» сучасного центру авіаційних переве-

⁴ *Контейнери по реке // Порти України. – 2012. – № 3. – С. 4.*

зень і міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла;

- прийнято Програму електрифікації залізниць на 2011–2016 роки, реалізація якої дасть змогу зменшити собівартість перевезень на 55 %⁵. Відповідно до неї Укрзалізницею додатково буде електрифіковано 1562 км експлуатаційної довжини залізниць (передусім на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації й тих, що входять до сфери розмежування вантажного та пасажирського руху)⁶. Як свідчать експерти⁷, реалізація заходу сприятиме прискоренню переміщення транзитних вантажів, що прямують до чорноморських портів України, на третину;

- у 2012 р. упроваджувався електронний документообіг при транзитних перевезеннях із країнами ЄС (робота у цьому напрямі здійснювалася, зокрема, із Польщею, Словаччиною, Угорщиною). Із ВАТ «Российские железные дороги» («РЖД») співпраця здійснюється вже протягом 7 років, укладено також тристоронню угоду стосовно обміну електронними даними щодо перевезення вантажів між Укрзалізницею, ВАТ «РЖД» та АТ «НК «Казахстан темір жолы»);

- вживаються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі Європейського Союзу на засадах активної співпраці в розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля;

- активізується розвиток мультимодальних перевезень. Варто нагадати, що одним із найпоширеніших видів комбінованих (належить до мультимодальних) перевезень є контейнерні та контейнерні поїзди, що формуються на території і України («Вікінг» та «Ярослав»), і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»). Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» 19 січня 2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України (раніше чітко визначеної

⁵ Реалізація Програми електрифікації залізниць дозволить зменшити собівартість перевезень на 55 % // Пресс-служба Укрзалізниці від 14.10.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-23/265482/

⁶ Ідеться насамперед про ділянки Полтава – Красноград – Лозова довжиною 176 км, Миколаїв – Колосівка довжиною 105 км (частини стратегічно важливого міжнародного напрямку, у т.ч. із транзитних перевезень), Тополі – Куп'янськ – Основа – Люботин – Полтава – Кременчук – Бурти – Коростівка – Знамянка (сприятиме пришвидшеній доставці вантажу з РФ, Казахстану, інших країн до Одеси та інших великих морських портів регіону), Волинська – Миколаїв – Херсон – Вадим – Джанкой довжиною 394 км та ін.

⁷ Дацюк Л. Зі Львова до Донецька з вітерцем // Урядовий кур'єр. – 2011. – 25 листопада.

періодичності відправлення поїзда не було, і це не давало змоги здійснювати перевезення вантажу цим поїздом за графіком, що своєю чергою вповільнювало проходження українською територією)⁸.

На водному транспорті:

- розбудовується канал Дунай – Чорне море на українській ділянці морської акваторії. У повному обсязі завершено будівництво огорожувальної дамби морського підхідного каналу довжиною 2,73 км. Її побудова дасть змогу зменшити обсяги днопоглиблювальних робіт і, відповідно, витрати на утримання ходу, а також стабілізує величину прохідного осідання по ГСХ. Уже сьогодні глибоководний хід Дунай – Чорне море приймає судна з осадкою понад 5,5 м;

- спрощено вхід в українські річкові порти іноземним суднам, із власниками яких укладено міжнародні договори про суднопластво на внутрішніх водних шляхах⁹. Вантажним суднам компаній, з якими не укладено подібні договори, надається право заходити в річні порти на підставі одноразових дозволів Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті. Це сприятиме не лише відродженню транзитних перевезень річковим транспортом, але й переключенню певних обсягів транзиту з автомобільного на екологічно чистий річковий транспорт. При цьому слід звернути увагу на більш широке розповсюдження комбінованих перевезень за методом «ро-ро» за участю судноплавних компаній (ріка – море) в басейнах річок Рейн – Дунай територією Німеччини, Австрії, Угорщини, Словаччини, Румунії, що також мають зв'язок із Дніпром через морські маршрути Чорного моря і в подальшому матимуть змогу розвиватися за участю України;

- удосконалюється організаційно-правовий механізм проходження транзитних вантажів акваторією морських портів. Уже у 2010 р. ОМТП почав приймати вантажі в режимі траншипменту. Кабінетом Міністрів України затверджено Постанову щодо обмеження тривалості митного контролю транзитних контейнерів на території морських портів до 4 годин. У портах упроваджується принцип т.зв. вільної практики, коли вантажна обробка судна розпочинається задовго до того, як на борт піднімаються представники контрольних органів. Це дає змогу скоротити час обробки суден майже удвічі, прискорити проходження вантажу, у т.ч. транзитного;

⁸ Собкевич О. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні : аналіт. зап. / О. Собкевич, О. Ємельянова. – НІСД, 2011. – Жовтень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>

⁹ Іноземним суднам спростили вхід у річкові порти України / Прес-служба МІУ, 2012. – 1 березня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/uk/zmi/27057.html>

- у провідних морських торговельних портах розробляються програми розвитку щодо розширення та модернізації портової інфраструктури, зміцнення потужностей залізничних підходів, що дасть змогу оптимізувати термін обробки вагонів із транзитним вантажем. Здійснюється подальша розбудова інфраструктурних об'єктів провідних МТП (насамперед Одеського, Іллічівського, Южного, Херсонського, Білгород-Дністровського, Маріупольського). Зокрема, в Одесі на засадах державно-приватного партнерства споруджується (термін введення в дію – 2013 р.) новий контейнерний термінал на Карантинному молі (площа 19 га, довжина причальної стінки 650 м, потужність 600 TEU, глибина підходу – 15 м). Порт буде спроможний приймати сучасні судна-контейнеровози, які нині здебільшого заходять до Констанци чи Новоросійська;

- наказом Міністерства інфраструктури «Про розміри знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт із транзитними вантажами в портах України на 2012 рік» затверджено знижки у розмірі до 50 % від граничної акордної ставки плати на переробку окремих видів вантажів, що дало змогу залучити додаткові транзитні вантажопотоки, створити нові робочі місця для портовиків, збільшити доходи до держбюджету, поліпшити імідж України у світі як транзитної держави¹⁰.

На автомобільному транспорті:

- за останні п'ять років відремонтовано близько 5000 км доріг (у 2009 р. було відкрито рух після будівництва й ремонту на 93 км доріг, у 2010 р. – на 973, у 2011 р. – на 2007, у 2012 – на 1601 км).

- ухвалено Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України»¹¹, що сприятиме спрощенню процедури державного контролю, зокрема завдяки вдосконаленню взаємодії підрозділів, що здійснюють контрольні функції у пунктах пропуску через державний кордон України.

- упроваджується електронний документообіг для попереднього інформування митних органів України про товари, що перевозяться транзитом територією країни. Із 20 березня 2012 р. Міжнародним сою-

¹⁰ Про розміри знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України на 2012 рік : наказ Міністерства інфраструктури від 26.12.2011 р. № 638 // ВРУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1563-11>

¹¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України : закон України від 03.02.2011 р. 973-VI // ВРУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2973-17>

зом автомобільного транспорту (МСАТ), штаб-квартира якого знаходиться у Швейцарії, розпочалося використання програми МСАТ *TIR EPD* для подачі електронних декларацій до митних органів України¹², а з 26 березня 2012 р. – для направлення до митних органів в'їзду/відправлення Російської Федерації¹³.

На авіаційному транспорті:

- ухвалено Постанову Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності»¹⁴, якою врегульовано питання щодо передачі у концесію майна державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» з метою збільшення обсягів транзитних перевезень і створення на його базі провідного вузлового термінального комплексу-хабу;

- триває підготовча робота з метою укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, яка забезпечить Україні рівні умови з країнами ЄС на світовому ринку авіаперевезень у спосіб введення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС, що сприятиме залученню транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

Проте, незважаючи на комплекс заходів, які вживаються урядом України щодо нормативно-правового, організаційно-технічного, технологічного та інших напрямів удосконалення системи управління транзитними перевезеннями в Україні, існують проблеми, які гальмують розвиток транзитного потенціалу України, а саме:

- *недосконала транспортна інфраструктура перевезень*, що призводить до зростання конкуренції з боку РФ, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних потоків. Наприклад, Стратегією розвитку транзитного потенціалу Білорусі на 2011–2015 рр.¹⁵ передбачено проведення реконструкції та модернізації транзитної інфраструктури й доріг, розширення транспортних, комунікаційних і фінансових коридорів.

¹² Наказ Міністерства фінансів України від 9.10.2012 р. № 1066 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2120-12/page#n17>

¹³ *Інформація МСАТ* // Офіційний веб-сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://asmap.org.ua/index1.php?id=61622&langid=1>

¹⁴ *Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності* : постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.2012 р. № 990 // ВРУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/990-2012-%D0%BF>

¹⁵ *Про затвердження Стратегії розвитку транзитного потенціалу Білорусі на 2011–2015 рр.* : постанова Ради міністрів Білорусі від 12.08.2010 р. № 1181 // *Новости Беларуси* (Беларуское телеграфное агентство) від 12.04.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Strategija-razvitiya-tranzitnogo-potentsiala-na-2011-2015-gody-utverzhdjena-v-Belarusi_i_521094.html

Планується будівництво 18 транспортно-логістичних і 10 логістичних центрів Республіканським унітарним підприємством «Белтаможсервіс», із них 22 – на II і IX Пан'європейських транспортних коридорах. За прогнозами, реалізація цих планів дасть змогу збільшити надходження від транзиту у п'ять і більше разів.

У порту Джурджулешти (Молдова) відкрито термінал для контейнерних та генеральних вантажів, обладнаний 70-тонним мобільним портовим краном, з рампою ро-ро, що дасть змогу вантажним автомобілям та іншим автотранспортним засобам заїжджати на судно з нового терміналу, який дасть змогу обробляти всі типи вантажів¹⁶.

Стратегія розвитку морської портової інфраструктури РФ до 2020 р. спрямована на переорієнтацію майже всіх вантажів російського походження, що перевантажуються у портах України, Балтії та Скандинавії, на російські порти й на значне (на 84 %, до 985 млн т на рік) збільшення обсягів перевалки вантажів. У 2013 р. очікується початок будівництва ще одного нового російського порту Тамань у районі мису Тузла, яке завершиться у 2017 р., що додатково вплине на погіршення умов для українського транзиту¹⁷;

- *неефективна тарифна політика на транспорті*, про що свідчить факт скасування знижок на переробку транзитних вантажів у портах України в період кризи – на початку 2008 р. Із II півріччя цього ж року знижки було відновлено, проте транзитні вантажопотоки вже були спрямовані в обхід України, їх так і не було відновлено. Надмірні ставки портових зборів порівняно з іншими чорноморськими портами стримують нарощування обсягів обробки транзитного вантажу у вітчизняних МТП на користь морських портів Румунії, Молдови й інших країн Чорноморського басейну;

- *тривала лібералізація митних процедур на прикордонних станціях при перевезенні транзитних вантажів*. Протягом 2010–2012 рр. відбулися певні зрушення стосовно спрощення та модернізації процедур у пунктах пропуску на митному кордоні України, проте на сьогодні рівень фізичного огляду вантажів становить 6 %, що удвічі перевищує відповідні умови Митного кодексу країн ЄС, де зазначений показник становить до 3 %;

- *відсутність гарантій захисту прав інвесторів при вкладенні коштів у розвиток транспортної інфраструктури та її модернізацію*. Так, зі стивдорною компанією «Укртрансконтейнер», яка

¹⁶ В Молдові відкриють термінал контейнерів // РІА МОТОР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://riamotor.ru/index.php?newsid=1843>

¹⁷ Будівництво порту Тамань почнуть у 2013 р. // ЮГА [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.yuga.ru/news/280557/>

у 2007 р. вклала кошти обсягом 57 млн дол. США у розвиток Іллічівського МТП, було розірвано договір про спільну діяльність на основі рішення Уряду¹⁸, винесеного у травні 2009 р. Як результат – контейнерні вантажопотоки, а також обладнання, придбане для облаштування Іллічівського порту, були перенаправлені до російського порту Усть-Луга.

¹⁸ *Питання* укладання деяких договорів : розпорядження КМУ від 7.05.2008 р. № 703-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/703-2008-%D1%80>

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ

ПОЛІТИКИ РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У стратегії післякризового розвитку України та модернізації реального сектору економіки країни важливе значення відіграє розбудова транспортної галузі, що передбачає реалізацію державної політики реформування й розвитку транспортно-дорожнього комплексу в напрямках підвищення ефективності управління на транспорті, оновлення існуючих і будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури, поліпшення якості, безпеки й доступності транспортних послуг для забезпечення потреб економіки та громадян у перевезеннях.

Державна політика реформування та розвитку ТДК України останніми роками здійснюється відповідно до Програми економічних реформ на 2010–2014 рр., Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр.¹⁹, а також із урахуванням основних напрямів розвитку, визначених у Транспортній стратегії України на період до 2020 року²⁰. Згідно із зазначеними програмними документами, реформування та розвиток ТДК України відбуваються за такими основними напрямками:

- реформування залізничного транспорту, розмежування функцій державного і господарського управління;
- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення;
- оновлення рухомого складу (парку пасажирських автобусів, міського електричного, морського та річкового транспорту);
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів залізничним та автомобільним транспортом;
- розвиток потенціалу морських портів та аеропортів;
- реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури, створення умов для залучення інвестицій;
- збільшення фінансування галузі, оновлення рухомого складу транспортних підприємств;

¹⁹ *Про затвердження* Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр. : постанова КМУ від 27.02.2013 р. № 187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>

²⁰ *Про схвалення* Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>

- підвищення якості й доступності транспортних послуг, створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг.

Протягом 2010–2012 рр. сформовано законодавче підґрунтя для подальшого впровадження реформ на різних видах транспорту і здійснено низку практичних дій.

1. *Досягнуто позитивних зрушень у напрямі реформування та оптимізації діяльності залізничного транспорту й розбудови інфраструктури залізничних перевезень:*

- з метою розмежування функцій державного і господарського управління, які на сьогодні виконуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України, у 2012 р. ухвалені та вступили в дію закони України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 р. № 4443-VI;

- у межах реалізації Програми підготовки та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів на маршрутах Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк, на напрямках упровадження швидкісного руху реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури загальною протяжністю 1492 км. У містах Донецьку й Луцьку оновлено та побудовано вокзальні комплекси, завершено будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції «Дарниця», а також залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві. Розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи, а також транзитні потоки;

- упроваджено електронну систему продажу залізничних проїзних квитків²¹. Нова система має комфортний інтерфейс користувача для формування маршруту і дає змогу пасажиром оплатити через мережу інтернет обрані проїзні документи майже всіма діючими в Україні платіжними інструментами безготівкових розрахунків фізичних осіб;

- введено нову систему класифікації пасажирських поїздів, яка інформує споживача про рівень якості надання послуг із перевезень залізнично від класу поїзду та вагону (Наказ Мінінфраструктури «Про за-

²¹ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/ur_to_date_topic/314261/

твердження Змін до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажо-багажу та пошти залізничним транспортом України» від 2 листопада 2012 р. № 649).

2. У галузі автомобільного транспорту реформування та розвиток спрямовані на створення прозорих конкурентних умов на ринку автомобільних перевезень, запровадження сучасних технологій регулювання руху, запровадження європейських екологічних норм, підвищення безпеки перевезень, зокрема:

- відбувається реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного й місцевого значення. Розпорядженням КМУ від 03 серпня 2011 р. № 739-р схвалено Концепцію реформування системи державного управління автомобільними дорогами, суть якої полягає у перерозподілі основних повноважень та обов'язків між органами управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення, підвищенні відповідальності місцевих органів влади за розвиток та утримання доріг місцевого значення із передачею відповідних фінансових ресурсів з центру на місце. Також ухвалено Закон України «Про внесення змін до статті 8 Закону України «Про автомобільні дороги» щодо класифікації автомобільних доріг загального користування» від 20 грудня 2011 р. № 4203-VI, яким оптимізовано класифікації автомобільних доріг загального користування (територіальні дороги, які згідно з чинним законодавством належали до автомобільних доріг місцевого значення, віднесено до автомобільних доріг державного значення) і врегульовано порядок затвердження переліку автомобільних доріг державного та місцевого значення²², що сприятиме розмежуванню повноважень стосовно управління дорогами залежно від їх підпорядкованості, а також підвищенню рівня відповідальності місцевої влади за інфраструктуру місцевого значення. Відповідно до зазначеного Закону 18 квітня 2012 р. ухвалено Постанову КМУ № 301, якою затверджено новий перелік доріг загального користування державного значення;

- створено умови для вдосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху у спосіб ухвалення Постанови КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» від

²² У Законі уточнено порядок затвердження переліку автомобільних доріг державного значення й визначено, що такий перелік затверджується Кабінетом Міністрів України за пропозицією центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства; врегульовано порядок затвердження переліку автомобільних доріг місцевого значення і встановлено, що такий перелік затверджують Рада Міністрів в АР Крим та обласні державні адміністрації один раз на три роки.

8 серпня 2012 р. і затвердження на засіданні КМУ 25 березня 2013 р. Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2016 року²³. Підвищенню рівня безпеки руху на автомобільному транспорті сприятиме реалізація Постанови КМУ «Про виконання Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року від 25 січня 2012 р. № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті», якою врегульовано згідно з нормами міжнародного права питання роботи екіпажів на дорожньому транспорті. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху через залізничні переїзди та перевезень пасажирів автомобільним транспортом» від 7 червня 2012 р. № 4950-VI встановлено адміністративну відповідальність за перевезення пасажирів у нічний час автобусами без тахографів;

- створено правові умови для запровадження екологічних норм (рівня Євро-3 із 1 січня 2013 р. та Євро-4 із 1 січня 2014 р.) для транспортних засобів, які вперше реєструються в Україні, у спосіб ухвалення Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» щодо колісних транспортних засобів» від 6 липня 2012 р. № 5177-VI;

- закладено основи для забезпечення ефективного функціонування й розвитку мережі автомобільних доріг загального користування у спосіб прийняття Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки (Розпорядження КМУ від 3 вересня 2012 р. № 719-р);

- створено умови для модернізації системи надання послуг автомобільного транспорту у спосіб підвищення якості й рівня безпеки перевезень пасажирів і вантажів, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, підвищення рівня екологічності та енергоефективності транспортних засобів, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту (Розпорядженням КМУ від 3 серпня 2011 р. № 732-р прийнято Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року);

- у межах підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 р. реконструйовано та капітально відремонтовано дороги Київ – Чоп на ділянці Житомир – Київ, Київ – Хар-

²³ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/news/1/2196.htm>

ків – Довжанський (у т.ч. на ділянці від Борисполя до Лубен забезпечено рух чотирма смугами), трасу Запоріжжя – Донецьк (на підході до м. Донецька рух забезпечено шістьма смугами), завершено реконструкцію та ремонт автодороги першої категорії Знам'янка – Луганськ – Ізварине на ділянці Дніпропетровськ – Донецьк – Луганськ, відкрито рух складною Ясинуватською розв'язкою, що на підході до м. Донецька²⁴. Також завершено розбудову міжнародних пунктів пропуску для автомобільного сполучення через державний кордон України, а саме: у пунктах пропуску «Краковець», «Дякове», «Порубне», «Нові Яриловичі», «Виступовичі», «Гоптівка», «Шегині», «Ужгород», «Чоп (Тиса)».

3. Державна політика щодо розвитку авіаційного транспорту спрямована на вдосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних вимог, розбудову аеропортової інфраструктури та розвиток внутрішніх авіап перевезень.

У травні 2011 року прийнято новий Повітряний кодекс України, який є базовим документом і регулює галузь цивільної авіації, встановлює правові основи діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України для забезпечення потреб суспільства та економіки у повітряних перевезеннях і адаптує авіаційну галузь України до норм і правил ЄС, відповідає вимогам міжнародних організацій у сфері безпеки польотів, аеронавігації та захисту прав пасажирів.

У межах реалізації Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу здійснено та завершено роботи з реконструкції п'яти аеропортів: Бориспіль, Донецьк, Львів, Харків та Київ (Жуляни):

Назва аеропорту	Введено в експлуатацію
Міжнародний аеропорт «Донецьк»	злітно-посадкову смугу; новий термінал (пропускна здатність – 3200 пасажирів на годину); сучасну автоматизовану систему керування повітряним рухом
Міжнародний аеропорт «Харків»	новий термінал (пропускна здатність 2550 пасажирів за годину); злітно-посадкову смугу та перон; аеродромно-диспетчерську вежу
Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	новий термінал (пропускна здатність 2000 пасажирів за годину); злітно-посадкову смугу; два перони

²⁴ Демішкан В. Ф. Актуальні питання дорожньої галузі / В. Ф. Демішкан // Дорожня галузь України. – 2012. – № 6 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/2012/6-2012.html?field=field6>

Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	термінальний комплекс «D» (пропускна здатність 3000 пасажирів за годину); реконструйований термінал «B» (пропускна здатність 2100 пасажирів за годину); термінал «F» (пропускна здатність 700 пасажирів за годину)
Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)	новий термінал (пропускна здатність 500 пасажирів за годину); злітно-посадкову смугу

Урядом на засіданні 19 листопада 2012 р. схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року²⁵, спрямовану на розвиток, реконструкцію та розбудову аеропортової інфраструктури. Реалізація програми має задовольнити потреби національної економіки і населення в авіаційних перевезеннях, підвищити конкурентоспроможність авіаційної галузі, а також позитивно вплине на безпеку авіації й темпи розвитку авіаційної галузі загалом.

Спільним Наказом Держприкордонслужби, Мінфіну, Мінінфраструктури України від 27 квітня 2012 р. № 291/506/228 спрощено процедури митного контролю в аеропортах України, що дає змогу зменшити тривалість процедури прикордонного контролю фізичних осіб і спростити її завдяки застосуванню європейської практики надання авіаційними перевізниками попередньої інформації про пасажирів та вантажі прикордонним і митним органам.

Політика держави спрямована на збільшення обсягів авіаперевезень пасажирів, особливо на внутрішніх рейсах, у т.ч. завдяки залученню низькобюджетних (*low-cost*) авіакомпаній²⁶. У 2012 р. вітчизняними авіакомпаніями перевезено 8,1 млн пас., що на 8 % більше порівняно з 2011 р., у т.ч. на міжнародних регулярних лініях – 4,7 млн пас. (приріст на 8,5 %), внутрішніх регулярних лініях – 1,2 млн пас. (приріст на 9,6 %). Пасажиропотік через аеропорти України досяг 14,1 млн пас., що на 13,2 % більше порівняно з 2011 р.²⁷

Крім того, у 2012 р. розпочато експлуатацію на регулярній основі восьми нових міжнародних ліній: до Багдада, Караганди, Мурманська,

²⁵ Уряд схвалив Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року // Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245808230&cat_id=244274160

²⁶ В Україні працюють низькобюджетні авіакомпанії *Wizz Air* Україна, *Ryanair*, *Flydubai*, *Pegasus Airlines*, *Air Arabia*.

²⁷ Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік // Офіційний сайт Державіаслужби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>

Ростова-на-Дону, Сочі та Єкатеринбурга із Борисполя, а також до Санкт-Петербурга та Єкатеринбурга із Сімферополя.

4. Державна політика реформування та розвитку водного транспорту спрямована на забезпечення конкурентоспроможності національної інфраструктури водного транспорту, зокрема морських торговельних портів, розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами як альтернативного екологічного виду перевезень.

У травні 2012 р. ухвалено Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI (набирає чинності з 14 червня 2013 р.), який визначає правові, економічні, соціальні й організаційні основи діяльності в морських портах України. Закон не лише передбачає встановлення нових правил поведінки суб'єктів портової діяльності, але й визначає конкретні заходи щодо реформування портової галузі України.

З ухваленням Закону України «Про морські порти України» створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій у портах, передачі функцій з управління державним майном, яке не увійде до статутних фондів акціонерних товариств, створених у процесі приватизації галузі, місцевим органам виконавчої влади, виведення з-під державного регулювання діяльності з навантажувально-розвантажувальних робіт у портах як конкурентного сектору економіки. На цій правовій основі відбуватиметься становлення українських портів як сучасних суб'єктів господарювання, здатних конкурувати з портами країн-сусідів – Туреччини, Румунії, Росії.

Мінінфраструктури у березні 2013 р. розміщено проект Стратегії розвитку морських портів України для публічного громадського обговорення. Стратегія спрямована на забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів, технологічного розвитку портової галузі, залучення приватних інвесторів на довгостроковий період, створення в портовій галузі кластерів із переробки вантажів, забезпечення високого рівня безпеки мореплавства, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури в межах території та акваторії морського порту, доведення норм екологічної безпеки роботи портів до рівня міжнародних стандартів²⁸. У документі закладено комплексний підхід до планування: Стратегія охоплює питання розвитку не лише власне портової (термінальної) інфраструктури, але й суміжної (під'їзні залізничні шляхи, дороги тощо).

²⁸ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/2013-03-20/32455.html>

Водночас, незважаючи на досягнення конкретних результатів у реформуванні та розвитку ТДК України, безпосередня практична реалізація реформ відбувається повільно, зі значним відставанням від графіка. Про це свідчать такі факти.

1. Незважаючи на терміни, визначені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту (перший етап: 2010–2012 рр.) і Національним планом дій на 2012 рік, акціонерне товариство «Українська залізниця» до кінця 2012 р. так і не було створене. Постанову КМУ «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» на сьогодні й досі не прийнято урядом.

У зв'язку із цим відкладається вирішення інших пов'язаних питань, термін виконання яких у Національному плані дій на 2012 рік установлений «до кінця 2012 року»: проведення інвентаризації майна Державної адміністрації залізничного транспорту України, прийняття рішення стосовно передачі непрофільних активів залізничного транспорту ФДМУ, формування вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, оптимізація організаційної структури залізничного транспорту, виведення зі сфери природної монополії потенційно-конкурентних видів діяльності (перевезення пасажирів і вантажів) та створення організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній із вантажних і пасажирських перевезень тощо.

Розтягнута в часі реформа щодо розмежування функцій державного і господарського управління на залізничному транспорті перешкоджає відновленню галузі у післякризовий період. Обсяги перевезень вантажів залізницями України у 2012 р. становили 457,5 млн т, що на 2,5 % менше порівняно з 2011 р. і становить 89 % від рівня 2007 р. Оновлення рухомого складу відбувається украй повільно: дефіцит напіввагонів оцінюється у 21 % їх наявного парку, дефіцит пасажирських вагонів, за оцінками Укрзалізниці, становитиме у 2013 р. 360 вагонів, а у 2015 р. – 1465 вагонів.

2. Порушено терміни ухвалення базових законів України щодо вдосконалення системи управління дорожнім господарством: законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» та «Про внесення змін до Закону України «Про місцеві державні адміністрації» щодо розмежування повноважень із питань будівництва та експлуатаційного утримання автомобільних доріг державного значення та автомобільних доріг місцевого значення, перерозподілу й передачі фінансування. Ухвалення зазначених законів перенесено на 2013 р.

Уповільнення процесу реформування системи управління дорожнім господарством консервує ситуацію із будівництвом та утриманням доріг в її нинішньому стані, коли 51,1 % доріг не відповідає транспортно-експлуатаційним вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю²⁹. Дороги першої категорії становлять лише 1 % загальної протяжності автомобільних доріг, другої – 8 %, третьої – 17 %, четвертої категорії – 63 %.

3. Неповною мірою виконано завдання Національного плану дій на 2012 рік щодо впровадження диспетчерського управління та регулювання рухом міського пасажирського транспорту, а також диспетчеризації руху на міжобласних автобусних маршрутах.

Пілотні проекти систем диспетчерського управління й регулювання рухом міського пасажирського транспорту передбачалося запровадити у чотирьох містах – Києві, Харкові, Львові та Донецьку, проте це завдання виконано лише наполовину – системи диспетчеризації введено тільки в Києві та Харкові.

Диспетчеризація руху на міжобласних автобусних маршрутах із використанням супутникової системи навігації руху на практиці не запроваджена, здійснено лише підготовчі роботи, зокрема щодо створення диспетчерського центру з обслуговування міжобласних автобусних маршрутів на базі Укртрансінспекції та реєстру міжобласних автобусних маршрутів, а також розроблено програмне забезпечення.

Відставання в реалізації цих заходів унеможливує підвищення безпеки перевезень пасажирів і небезпечних вантажів. В Україні кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах у 2011 р. на 100 тис. населення становила 10,6 особи, тоді як у країнах Європейського Союзу в середньому – 6–8 загиблих на 100 тис населення³⁰.

4. Невирішеним з погляду реалізації державної політики безпеки перевезень залишається питання оновлення парку автобусів, що використовуються на маршрутах загального користування. Автобуси, які використовуються у сфері автотранспорту загального користування, експлуатуються понад 10 років, тоді як парк автобусів має оновлюватися на 10–12 % щорічно.

Натомість механізм компенсації відсоткової ставки за кредитами, отриманими перевізниками з метою закупівлі вітчизняних автобу-

²⁹ *Про схвалення* Транспортної стратегії України на період до 2020 р. : розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

³⁰ *Про схвалення* Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. : постанова КМУ від 8.08.2012 р. № 771 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-%D0%BF>

сів, запропонований Міністерством інфраструктури уже кілька років, не реалізується внаслідок відсутності бюджетного фінансування.

5. Важливим нагальним питанням реформування та розвитку автомобільної галузі, визначеним у Програмі економічних реформ на 2010–2014 роки, є укрупнення операторів і створення цивілізованої конкуренції на ринку автомобільних пасажирських перевезень. Завдання щодо внесення до Верховної Ради України у листопаді 2012 р. Проекту закону України «Про автомобільний транспорт» у новій редакції, ухвалення якого має створити законодавче підґрунтя для вирішення цього питання, не виконано.

На сьогодні на ринку автотранспортних послуг діє близько 126 тис. перевізників³¹, у т.ч. перевезення пасажирів здійснюють 18 тис. ліцензованих автобусних перевізників, у підпорядкуванні яких перебуває 75 тис. автобусів різних марок³². За 2005–2010 рр. кількість автоперевізників в Україні збільшилася понад удвічі.

6. Суттєвим прорахунком державної політики виявилось самоусунення держави в особі Державіаслужби від впливу на приватні авіакомпанії щодо виконання ними зобов'язань перед пасажирами, зокрема за умови настання форс-мажорних обставин. Бездіяльність виконавчої влади в ситуації з авіакомпанією «АероСвіт», неможливість запропонувати пасажирам альтернативні варіанти доставки до місця призначення та підтримку у відстоюванні законного права на матеріальну й моральну компенсації за відміну або суттєву затримку рейсів свідчать про необхідність розроблення важелів впливу на приватні авіакомпанії, а також інструментів дієвого державного регулювання.

7. Реалізацію державної політики щодо реформування й розвитку галузі водного транспорту можна вважати неефективною. Галузь із застарілою інфраструктурою, неефективними майновими правовідносинами, недосконалим державним регулюванням тарифів на послуги, що надаються у портах, за основними показниками так і не вийшла на докризовий рівень розвитку. Водним транспортом за 2012 р. перевезено вантажів обсягом 7,8 млн т, або 78,6 % від рівня 2011 р. і 32,5 % від рівня 2007 р. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 0,6 % порівняно з 2011 р. і на 9,0 % порівняно з 2007 р.

³¹ *На ринку* автоперевезень працює близько 126 тис. юридичних осіб [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~1/0/all/2011/08/14/248325>

³² *Костянтин Єфименко*: укрупнення пасажирських перевізників сприятиме швидшому оновленню автопарку. – 2012. – 8 серпня // Офіційний сайт Мінінфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/29162.html>

Фактично поза увагою виконавчої влади тривалий час залишається питання розвитку річкового судноплавства, насамперед вантажних перевезень. Україна давно втратила свої позиції країни з розвиненим внутрішнім водним транспортом, незважаючи на можливість поєднання водним сполученням портів у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах і наявність такої великої й судноплавної річки, як Дніпро, а також розвинутої шлюзової системи.

8. В Україні, незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 року, відсутнє стратегічне бачення перспектив розвитку конкурентних переваг транспортно-дорожньої галузі порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку та глобальної виробничої спеціалізації країн.

Термін дії Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роки закінчився, значна кількість її заходів не була виконана, проте й нова державна програма розвитку транзитних перевезень не розроблялася.

В Україні відсутні обґрунтовані прогнози обсягів перевезень вантажів та пасажирів і загалом, і за видами транспорту, видами перевезень, напрямками перевезень на середньострокову перспективу. Відсутні й затверджені в установленому порядку методики прогнозування обсягів транспортних перевезень загалом і за видами транспорту.

9. У цілому успішна реалізація державної політики реформ і розвитку транспортно-дорожнього комплексу неможлива без чіткого уявлення стратегічних результатів реформ, наявності послідовних заходів щодо їх реалізації, забезпечення відповідного фінансування й контролю з боку держави.

Водночас затверджена у 2010 р. Транспортна стратегія на період до 2020 року так і не набула розвитку в конкретних програмних документах. Європейський Союз мав намір виділити Україні фінансову допомогу обсягом 65 млн євро для реалізації Угоди Україна – ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» у 2011–2014 рр., проте через відсутність прогресу в реалізації Стратегії виплату грантів призупинено.

За умовами надання зазначеної допомоги від ЄС потрібно було своєчасно розробити і затвердити програму(и) розвитку транспортно-дорожнього комплексу й забезпечити задовільний прогрес у їх реалізації³³. Натомість програмних документів щодо розвитку залізничного,

³³ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ten-t.org.ua/ua/news/detail/52.htm>

автомобільного, авіаційного, водного транспорту і дорожнього господарства на середньострокову перспективу станом на початок 2013 р. не ухвалено і, відповідно, розвиток усіх підгалузей транспортно-дорожнього комплексу відбувається інерційно та безсистемно.

Довідково. Так, Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки, Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, а також проект Стратегії розвитку морських портів України між собою не пов'язані, мають різні терміни реалізації і не враховують вплив наслідків розвитку й реформування одних транспортних галузей на інші відповідні ризики.

Таким чином, від Міністерства інфраструктури України, основним завданням якого є формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері транспорту й дорожнього господарства³⁴, слід вимагати системних дій стосовно координації розвитку всіх транспортних підгалузей, чіткого визначення місця та ролі ТДК України в міжнародному розподілі транспортних потоків сьогодні й у перспективі, а також відповідного спрямування ресурсів на впровадження реформаційних заходів.

³⁴ Про положення про Міністерство інфраструктури України : указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/581/2011#n9>

РОЗДІЛ 3 ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРУКТУРНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дасть змогу прискорити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.

У 2010 р. підприємствами транспортної галузі України було освоєно 24,0 млрд грн капітальних інвестицій. 3-поміж джерел фінансування найбільшу частку становили власні кошти підприємств та організацій (48 %), частка кредитів банків та інших позик становила 33 %, коштів державного й місцевого бюджетів – 18,0 %, інших джерел – 1 %³⁵.

У 2012 р. підприємствами транспортно-дорожнього комплексу освоєно капітальних інвестицій на суму 24,4 млрд грн³⁶, структура інвестицій за джерелами фінансування суттєво змінилася. Частка власних коштів підприємств зменшилася до 33 %, а питома вага кредитних ресурсів перевищила 50 %. Така зміна структури капітальних інвестицій є свідченням того, що власні можливості підприємств ТДК щодо відтворення основних фондів майже вичерпані. Насамперед вони обмежені низьким рівнем чистого прибутку, недостатнім рівнем амортизаційних відрахувань, заниженим рівнем тарифів на соціально значущі пасажирські перевезення й тарифів, що підлягають державному регулюванню. Також украї обмеженим є фінансування з державного та місцевих бюджетів.

Разом з тим на сьогодні щорічна потреба в капітальних вкладеннях тільки залізничної галузі становить понад 33,6 млрд грн, у т.ч. на оновлення та модернізацію рухомого складу необхідно майже 23 млрд грн³⁷. Портовій галузі потрібні інвестиції в гідротехніку, наземну інфраструктуру, створення штучних земельних ділянок у розмірі мінімум

³⁵ *Міністерство інфраструктури України 2011* : буклет. – Київ, 2011.

³⁶ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/32007.html>

³⁷ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/32209.html

25 млрд грн у середньостроковій перспективі³⁸. Тому необхідно створити якомога сприятливіші умови й ефективні механізми для залучення інвесторів до розбудови та модернізації транспортної інфраструктури України.

Важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, а також іноземних банків та провідних фінансових інституцій, що здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проєктів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

Нині допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту і дорожнього господарства та інституційних реформ, сприяння розвитку транспортної інфраструктури, приведення законодавства України у відповідність до міжнародних норм і стандартів надає Європейський Союз у спосіб секторальної бюджетної підтримки за програмою «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» на підставі Угоди про фінансування³⁹.

Підтримку в модернізації транспортної галузі в Україні також надають Міжнародний банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, уряд Японії через Японський банк міжнародного співробітництва за урядовою програмою «Офіційна допомога розвитку», Світовий банк та ін.

Так, у 2010 р. Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) надав Укравтодору кредит у сумі 450 млн євро для завершення реконструкції автодороги М06 Київ – Чоп та будівництва автодорожніх розв'язок на під'їздах до Києва.

Також у 2012 р. ЄБРР надав Укрзалізниці три довгострокових кредити на загальну суму 234 млн дол. США на виконання великого комплексу інфраструктурних проєктів: оновлення рухомого складу, модернізацію колій і подальшу електрифікацію на залізничному транспорті. Реалізація цих проєктів спрямована, зокрема, на збільшення пропускну здатності залізниць (розширення металевих мостів на станції Севастополь, будівництво двоколіїних вставок на напрямку Гребінка – Полтава); будівництво міжрегіонального центру технічного обслуговування міжрегіональних поїздів на станції Дарниця;

³⁸ *Модернізація* портового господарства України, якісне стратегічне планування його розвитку та налагодження ефективної роботи з інвесторами – основні складові підвищення конкурентоспроможності галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/32790.html>

³⁹ *Про підписання* Угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України»: розпорядження КМУ від 15.12.2010 р. № 2264-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://document.ua/pro-pidpisannja-ugodi-pro-finansuvannja-programi-pidtrimka-v-doc40948.html>

реконструкцію ремонтно-експлуатаційного депо Харківської дільниці; будівництво Бескидського тунелю.

Необхідність стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі України зумовлює потребу в розробленні та впровадженні нових механізмів залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури, одним з яких є державно-приватне партнерство (ДПП).

Умовами зазначеного партнерства згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство» є:

- рівність перед Законом державних і приватних партнерів;
- заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів;
- узгодження інтересів державних і приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;
- незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в межах державно-приватного партнерства, цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності чи належать АР Крим, переданих приватному партнеру;
- визнання державними і приватними партнерами прав та обов'язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного в межах державно-приватного партнерства;
- справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків, пов'язаних із виконанням договорів, укладених у межах державно-приватного партнерства;
- визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків, установлених Законом.

У межах ДПП законодавством України укладання договорів між державною і приватними партнерами передбачається у вигляді договорів про концесію, спільну діяльність тощо.

Законодавче регулювання механізму концесій здійснюється відповідно до Цивільного і Господарського кодексів України, законів України «Про концесії», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», «Про автомобільні дороги», Постанови КМУ «Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію», низки підзаконних актів. Для врегулювання питання вилучення земельних ділянок, якими має пройти автомобільна дорога, ухвалено Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності».

Світовий досвід свідчить, що концесія є сучасним і затребуваним інструментом залучення інвестицій.

***Довідково.** У Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями. Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих та експлуатованих на умовах концесії; загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, становить близько 1000 км. У Великій Британії прийнято програму вдосконалення мережі автомагістралей, орієнтовану на залучення приватних коштів із передачею прав на проектування та будівництво приватним фірмам. Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво й утримання автомобільних доріг; чимало швидкісних автомагістралей там вже окупилися під час концесії, були передані державі та є безкоштовними. Країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесії іноземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг ⁴⁰.*

Незважаючи на наявність в Україні законодавства, яке в цілому забезпечує регламентування та регулювання концесійної діяльності, на сьогодні немає жодного діючого концесійного договору у сфері транспорту. Водночас можливості використання механізму концесії у транспортній сфері існують за таких умов:

- реформування діяльності портів і портової інфраструктури. З ухваленням Закону України «Про морські порти України» відбулося розмежування функцій державного управління та господарської діяльності, що дало змогу без приватизації державного майна передавати в оперативне управління інвесторам об'єкти портової інфраструктури (у т.ч. засоби механізації) та розвивати її за рахунок залучених коштів. Так, починаючи з 2013 р., на концесійних умовах в Іллічівському порту можуть бути реалізовані проекти будівництва контейнерного терміналу-складу для перевалки контейнерних рефрижераторів та окремо для перевалки зернових вантажів і рослинних олій (пропускна спроможність становитиме 14–15 млн т). У порту «Южний» на розгляд інвесторів буде представлено проект розвитку терміналів для сипучих, хімічних вантажів і рослинних олій. У Севастопольському та Ялтинському портах приватним інвесторам пропонують інвестувати в пасажирські комплекси для розвитку круїзного напрямку;

- розбудова наземної інфраструктури авіаційного транспорту. Так, Постановою КМУ «Про внесення змін до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» від 26 вересня 2012 р. до такого Переліку внесено міжнародний аеропорт

⁴⁰ Вдовенко Ю. С. Тенденції розвитку концесійної діяльності / Ю. С. Вдовенко // Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. – 2007. – 5 грудня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pfirs.org/?p=803&language=uk>

«Бориспіль»⁴¹ (із правом передачі на строк не менше 10 років). Передбачається, що концесіонер у найближчі 2 роки направить на розвиток аеропорту не менше 2,3 млрд грн, здійснивши трансформацію МАП «Бориспіль» у повноцінний хаб (розширивши термінальний комплекс D, здійснивши добудову трансферної зони й термінальної частини з обслуговування внутрішніх рейсів);

• модернізація автомобільних доріг в Україні, ураховуючи те, що Укравтодор має наміри розвивати швидкісні автомобільні дороги, про що йдеться в розробленому відомством Проекту закону України «Про швидкісні автомобільні дороги». Планується збудувати 7075 км швидкісних автомобільних доріг загальною вартістю близько 300 млрд грн.

Перевагами застосування механізму спільної діяльності як форми державно-приватного партнерства є паритетні умови, на яких залучаються інвестиції учасниками-партнерами на розвиток транспортної інфраструктури.

Так, *на морському транспорті* адміністрацією ДП МТП «Одеса» та компанією-оператором контейнерного терміналу «ГПК Україна» (дочірня фірма німецького концерну *HHLA*) підписано меморандум⁴² про паритетне інвестування будівництва глибоководного терміналу «Карантинний мол» в Одеському порту. На сьогодні тривають підготовчі роботи з облаштування південного та північного берегоукріплень, заповнення причалу піском та з'єднання нової території терміналу з уже існуючою територією.

На авіаційному транспорті завдяки співпраці Київської міської ради та приватного капіталу 17 травня 2012 р. відбулося відкриття нового терміналу міжнародного аеропорту «Київ», де за рахунок державних коштів споруджено злітно-посадкову смугу, а приватним інвестором ТОВ «МАСТЕР-АВІА»⁴³ збудовано сам термінал.

⁴¹ Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності : постанова КМУ від 26.09.2012 р. № 990 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/990-2012-%D0%BF>

⁴² Про затвердження проекту та титулу будови (об'єкта) «Будівництво 1-ої черги (гідротехнічні споруди) контейнерного терміналу на Карантинному молу державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» : розпорядження КМУ від 23.12.2009 р. № 1632-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1095.5807.0>

⁴³ Про передачу товариству з обмеженою відповідальністю «МАСТЕР-АВІА» земельних ділянок для будівництва, обслуговування та експлуатації комплексу будинків і споруд для обслуговування міжнародного аеропорту на вул. Медовій (аеропорт Київ «Жуляни») у Солом'янському районі м. Києва : рішення Київської міської ради від 23.06.2011 р. № 339/5726 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/4E2182B647126E70C2257905006891CE?OpenDocument

На залізничному транспорті механізм створення спільних підприємств став можливим з ухваленням у 2012 р. Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», згідно з яким створено правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100 % акцій якого належать державі (при цьому їх забороняється відчужувати і передавати під заставу). Черговим кроком на шляху структурної трансформації залізничного транспорту після завершення утворення акціонерного товариства стане створення спільного українсько-чеського підприємства за участю Укрзалізниці та *Škoda Vagonka* із будівництва електровозів в Україні на базі Запорізького електровозоремонтного заводу, де буде зведено новий цех для їхнього складання.

За моделлю державно-приватного партнерства в Україні реалізуються національні проекти, спрямовані на залучення інвестицій в Україну та принципово нове позиціонування України у світі.

Державне агентство з інвестицій та управліннями національними проектами України (Держінвестпроект України) є спеціально уповноваженим органом, який впроваджує національні проекти й забезпечує:

- розроблення загальної концепції проектів і техніко-економічного обґрунтування їхніх складників;
- формування та координацію діяльності державно-приватних партнерств і концесій у процесі реалізації проектів;
- отримання необхідних адміністративних рішень і проходження дозвільних процедур;
- законодавче й нормативне регулювання, у т.ч. тарифне, функціонування об'єктів, що входять до проектів;
- передачу державного майна, необхідного для здійснення проектів, як внесків у статутні капітали, державно-приватне партнерство, концесію.

Відповідно до Постанови КМУ «Про затвердження переліку проектів із пріоритетних напрямів соціально-економічного та культурного розвитку (національні проекти)» від 08 грудня 2010 р. № 1256 у транспортній сфері в межах пріоритетного напрямку «Нова інфраструктура» затверджено такі національні проекти:

• **«Повітряний експрес» – організація та будівництво залізничного пасажирського сполучення «м. Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» (станом на початок 2013 р. підписано технічну угоду із китайською компанією «СМЕС» і найближчим часом очікується отримання першого траншу від Експортно-імпортного банку Китаю), а також інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону:**

– міської кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва від вул. Столичне шосе до автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Київ – Бориспіль. Станом на початок 2013 р. розроблено ТЕО проекту компанією *Zagope Construções e Engenharia SA*;

– дороги від Подільського мостового переходу через р. Дніпро до просп. Ватутіна з будівництвом транспортної розв'язки на стику в урочищі Горбачиха до Подільського мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві;

• «Олімпійська надія 2022» – розвиток спортивно-туристичної інфраструктури України, здатної прийняти Зимову олімпіаду 2022 р. Проект, зокрема, передбачає створення якісної гірської інфраструктури, залізничного сполучення з основними об'єктами в Карпатах і сучасних під'їзних автошляхів до основних об'єктів. Для реалізації проекту створено державне підприємство «Олімпійська надія 2022», яким здійснюється аналіз потенційних районів і місць розташування для майбутніх об'єктів. На початок 2013 р. затверджено попереднє ТЕО проекту, розроблене компанією *PROPROJEKT Planungsmanagement & Projektberatung GmbH* (Німеччина), а також відібрано складники проекту: «Львів – олімпійське місто», «Спортивний курорт Тисовець», «Боржава-резорт».

Реалізація зазначених проектів сприятиме посиленню конкурентних позицій українських перевізників, запровадженню ліпших європейських і світових практик в обслуговуванні пасажирів, зростанню інвестиційної і туристичної привабливості країни, створенню нових робочих місць.

Успішній реалізації цих проектів сприятиме насамперед створення правових засад діяльності суб'єктів відносин у сфері підготовки, впровадження та реалізації національних проектів. Ідеться про необхідність розроблення та ухвалення спеціального закону України «Про національні проекти», який би визначав загальні вимоги до національних проектів; умови залучення та порядок визначення партнерів національного проекту; особливості підготовки, реалізації й надання державних гарантій при впровадженні проектів; механізми фінансування та використання бюджетних коштів; порядок здійснення контролю під час реалізації національних проектів.

У реалізації інвестиційної політики держави важливе значення мають фінансово-кредитні механізми стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі, зокрема надання державної підтримки при виробництві окремих видів техніки, а також використання лізингових схем оновлення рухомого складу на транспорті. Так,

Кабінетом Міністрів України регламентовано спрямування бюджетних коштів, передбачених Державному агентству України з управління державними корпоративними правами та майном, за програмою «Державна підтримка виробництва авіаційної техніки і вертольотів та двигунів до них, в тому числі через механізм здешевлення кредитів»⁴⁴ на виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських робіт, пов'язаних із виробництвом авіаційної техніки й вертольотів і двигунів до них та на компенсацію відсоткової ставки за залученими у банках кредитами, для реалізації інвестиційних проектів із виробництва авіаційної техніки та вертольотів і двигунів до них. Реалізація заходів програми сприятиме розширенню ринку послуг транспортної авіації, більш активному використанню авіаційної техніки для обслуговування пасажирів і вантажів.

Широко вживаним механізмом оновлення рухомого складу на транспорті, який користується значним попитом у розвинених економіках із потужною інфраструктурою, є лізингова форма придбання техніки. Проте в Україні використання цього механізму ускладнене, насамперед через нестачу довгострокових банківських ресурсів для фінансування лізингу, нерозвиненість страхового ринку для страхування лізингових операцій, відсутність пільгового кредитування та оподаткування лізингової діяльності.

На рівні державного управління здійснено низку важливих кроків на шляху до поліпшення законодавства в інвестиційній сфері, що сприятиме залученню інвестицій, у т.ч. у розбудову транспортної інфраструктури в Україні:

- із 1 грудня 2011 р. в Україні почав функціонувати сервіс «єдиного інвестиційного вікна» – механізм, за допомогою якого значно скорочується шлях інвестора на український ринок. У Держінвестпроекті створено Департамент «Єдиного інвестиційного вікна», відповідальний за залучення прямих іноземних інвестицій. Сукупність сервісів для інвесторів позиціонується для міжнародної спільноти під брендом *InvestUkraine*;

- задля спрощення взаємодії потенційного інвестора з уповноваженим органом у сфері інвестиційної політики створено мережу регіональних центрів інвестиційного розвитку (РЦІР), у яких за зверненням заявника – потенційного інвестора надаються послуги на безоп-

⁴⁴ *Порядок* використання у 2012 році коштів, передбачених у державному бюджеті для державної підтримки виробництва авіаційної техніки і вертольотів та двигунів до них, в тому числі через механізм здешевлення кредитів : постанова КМУ від 6.06.2012 р. № 542 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/542-2012-%D0%BF>

латній основі на різних стадіях підготовки та реалізації інвестиційного проекту. Так, протягом 2012 р. РЦІР було опрацьовано 270 запитів від потенційних інвесторів і надано 526 консультацій суб'єктам інвестиційної діяльності;

- у 2012 р. ухвалено Закон України «Про індустріальні парки України», який надасть інвесторам можливість скоротити час від початку реалізації проекту до початку безпосереднього здійснення господарської діяльності із 2-3 років до 6–9 місяців.

Водночас ефективне впровадження інвестиційних механізмів у транспортній галузі в Україні гальмують такі чинники:

- неготовність потенційних інвесторів вкладати кошти в українську економіку, що пов'язано з незадовільним інвестиційним і бізнес-кліматом, бюрократичними перепонами при отриманні необхідних дозволів, зокрема на будівництво;

- відсутність в Україні достатнього досвіду реалізації концесійних угод, зокрема методики оцінки ризиків і впровадження реальних механізмів їх розподілу; визначення плати за використання концесійних автомобільних доріг, досвіду страхування та гарантування з боку держави концесійних умов договору на тривалий період; гарантій покриття ризику щодо повернення коштів, витрачених на підготовку техніко-економічного обґрунтування у разі відхилення проекту конкурсною комісією тощо;

- невизначеність ролі кредиторів у питаннях ДПП. Наприклад, у міжнародній діяльності кредитори за концесійними угодами вимагають оформлення «набуття прав». Тобто кредитор може вступити у проект і в випадку необхідності виступити з ініціативою зміни концесіонера у разі його банкрутства або недотримання ним умов кредитного договору;

- тривалий період концесійного управління (до 50 років, якщо інше не передбачено умовами договору), внаслідок чого складно обґрунтувати економічний ефект від впровадження довгострокового проекту.

РОЗДІЛ 4

НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Метою реформування транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної транспортної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

Для зростання ефективності функціонування вітчизняного ТДК потрібний комплекс термінових, короткострокових і перспективних заходів, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу відповідно до світових тенденцій у транспортній сфері, забезпечували більш повну реалізацію вимог вітчизняної економіки.

У сфері розбудови ТДК, спрямованого на забезпечення потреб економічного розвитку та підвищення якості життя громадян, пріоритетними напрямками розвитку транспортної галузі в Україні в умовах післякризового відновлення мають бути такі:

1. *Розбудова сучасної мережі автомобільних доріг, утримання їх у належному експлуатаційному стані та зниження рівня аварійності на дорогах.* Із цією метою доцільними є:

- завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства, підвищення відповідальності регіональних, у т.ч. місцевих органів за стан і перспективний розвиток автомобільних доріг;
- розбудова сучасної мережі автодоріг, у т.ч. забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг державного значення і приведення їх у відповідність до вимог чинних нормативних документів; розвиток доріг між обласними центрами та промисловими вузлами, а також сільських доріг;
- створення умов для розвитку ринку автомобільних перевезень на засадах вільної прозорої конкуренції;
- оновлення автотранспортного парку, нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності;
- підвищення рівня безпеки перевезень на транспорті й безпеки дорожнього руху, формування системи державного нагляду за безпекою

руху, підвищення технічних стандартів і стандартів техніки безпеки до європейського рівня.

Для цього необхідно:

- ухвалити закони України:
 - «Про швидкісні автомобільні дороги», в якому передбачити необхідні умови та дієві механізми взаємодії Укравтодору, державних і місцевих органів влади з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами (завдяки випуску цінних паперів, акцій, облігацій) для залучення коштів на фінансування будівництва автомобільних доріг;
 - «Про автомобільний транспорт» (з урахуванням практики ЄС щодо регулювання у сфері автомобільного транспорту) в новій редакції, що створить законодавче підґрунтя для забезпечення справедливої конкуренції на ринку автоперевезень, підвищення безпеки перевезень;
 - «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування», у якому передбачити розподілення функцій управління дорожнім господарством між Мінінфраструктури, Укравтодором та Укртрансінспекцією, а також між центральними й місцевими органам влади;
 - «Про внесення змін до Закону України «Про місцеві державні адміністрації» з метою створення законодавчого підґрунтя для передачі місцевим органам влади повноважень із будівництва й утримання автомобільних доріг місцевого значення із відповідним бюджетним фінансуванням;
- прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту⁴⁵, в якій передбачити заходи щодо підвищення якості й рівня безпеки перевезень пасажирів і вантажів, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, підвищення рівня екологічності й енергоефективності транспортних засобів, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту;
- забезпечити виконання положень Постанови КМУ від 11 липня 2013 р. № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки»⁴⁶;
- стимулювати нарощування виробництва вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських переве-

⁴⁵ Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту схвалено Розпорядженням КМУ від 3.08.2011 р. № 732-р.

⁴⁶ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>

зень, яка відповідає європейським стандартам, а також заохочувати транспортні підприємства до придбання сучасної техніки, зокрема завдяки запровадженню політики здешевлення кредитів;

- сприяти налагодженню науково-технічних зв'язків українсько-го автомобілебудування з провідними зарубіжними автокомпаніями у спосіб посилення поінформованості провідних світових корпорацій автомобілебудування про науково-технологічні й виробничі можливості України, створення галузевих каталогів продукції, підтримки участі автовиробників у спеціалізованих виставках за кордоном, проведення власних спеціалізованих виставок у провідних країнах світу.

2. *Розвиток авіаційного транспорту, що може стати рушійною силою поглиблення міжнародного співробітництва й розвитку бізнесу, а також сприятиме внутрішньому повітряному сполученню та більш широкому використанню туристичного потенціалу країни. Розвиток авіаційного транспорту має відбуватися на засадах упровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав вантажовласників і пасажирів, зокрема у спосіб:*

- упровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав пасажирів (реалізація можливостей, що надаються новим Повітряним кодексом);

- розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та з іншими регіонами світу;

- розбудови сучасного аеропортового господарства.

Для цього необхідно вжити таких заходів:

- створити правові основи для укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, реалізації міжнародних вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію й норм нового Повітряного кодексу;

- прийняти Програму безпеки польотів на 2013–2015 р. з метою посилення нагляду та контролю за приватною авіацією;

- прийняти Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 р., що дасть змогу поліпшити матеріально-технічну базу аеропортів, у т.ч. аеродромних будівель і споруд, злітно-посадкових смуг, пасажирських термінальних комплексів, обладнання тощо;

- на виконання положень Стратегії розвитку авіаційної промисловості України до 2020 року⁴⁷ розробити відповідну програму, в якій

⁴⁷ Стратегію розвитку авіаційної промисловості України до 2020 р. схвалено Розпорядженням КМУ від 27.12.2008 р. № 1656-р.

визначити пріоритетні напрями розвитку авіаційної промисловості щодо виробництва конкурентоспроможної продукції;

- ухвалити Закон України «Про внесення змін до Податкового та Митного кодексів України щодо оподаткування товарів, призначених для їх використання в аеропортах», що дасть змогу звільнити від оподаткування податком на додану вартість та від оподаткування митом товарів, передбачених для їх використання у будівництві й оснащенні (придбання обладнання, техніки й інвентарю) аеропортів;

- підписати наказ Мінінфраструктури «Про внесення змін до аеропортових зборів» щодо застосування понижуючих коефіцієнтів до аеропортових зборів задля заохочення виконання авіакомпаніями регулярних рейсів.

3. *Формування ефективної, технологічної та конкурентоспроможної інфраструктури водного транспорту, забезпечення комплексного розвитку морських торговельних портів з урахуванням глобальної ринкової кон'юнктури та переорієнтації вантажопотоків, розвиток судноплавства внутрішніми водними шляхами у спосіб:*

- перетворення державних морських торговельних портів на сучасні модернізовані інфраструктурні об'єкти, здатні забезпечити повний комплекс якісних послуг для споживачів і на рівних конкурувати із провідними портами Росії, Туреччини, Балтії, Румунії;

- розмежування функцій державного регулювання та господарських функцій для розвитку інфраструктури морських портів за участю інвесторів;

- упровадження нової тарифної політики, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність українських портів;

- розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка – море» та круїзних, прогулянкових маршрутів;

- переключення частини перевезень з автомобільного на річковий транспорт;

- підвищення рівня безпеки на внутрішніх водних шляхах.

Для цього необхідно вжити таких заходів:

- забезпечити виконання положень Постанови КМУ «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються в портах України»⁴⁸;

- ініціювати здійснення аналізу відповідності діючих ставок портових зборів в Україні ставкам, що застосовуються іншими портами

⁴⁸ *Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню*: постановою КМУ від 3.06.2013 р. № 405 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/405-2013-%D0%BF>

Чорноморського регіону, на основі якого внести зміни до Положення «Про портові збори»⁴⁹;

- прийняти Постанову «Про внесення змін до розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду» щодо збільшення розмірів плати за проходження суден зазначеними в Постанові шлюзами та підвищення рівня фінансового забезпечення діяльності ДП «Укрводшлях» з утримання судноплавних шлюзів;

- забезпечити подальшу реалізацію проекту «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти»;

- ухвалити Закон України «Про внутрішній водний транспорт», у якому визначити порядок експлуатації внутрішніх водних шляхів, реєстрації суден і права плавання під Державним прапором України, закріпити норми з безпеки судноплавства, регулювання руху суден, організації перевезень вантажів, пасажирів і багажу;

- забезпечити виконання положень Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року⁵⁰, що сприятиме модернізації організаційно-економічних засад функціонування морських портів, забезпеченню належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності, рівних умов для здійснення господарської діяльності в морських портах.

4. *Модернізація залізничного транспорту, що сприятиме зменшенню транспортного складника у собівартості продукції промислових підприємств, створенню конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Розмежування вантажного й пасажирського руху та подальше збільшення пропускнуої здатності транспортної інфраструктури у напрямках міжнародних транспортних коридорів дасть змогу підвищити транзитний потенціал України. Необхідним є динамічне нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни завдяки організаційній, технічній і технологічній модернізації залізничної галузі, у т.ч.:*

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління задля підвищення ефективності управління залізничним транспортом;

⁴⁹ Про портові збори : положення, затверджене Наказом Мінінфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13/paran17#n17>

⁵⁰ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>

- оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту (оновлення рухомого складу, розбудова залізничної інфраструктури тощо);

- запровадження швидкісного руху;
- застосування нових інноваційних технологій перевезень та обслуговування клієнтів.

Для цього необхідно:

- ухвалити Постанову «Про утворення ПАТ «Українська залізниця», що сприятиме створенню нової моделі управління залізничним транспортом;

- під час підготовки законопроекту «Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2013 рік» передбачити виділення коштів на оновлення пасажирського рухомого складу;

- розробити й затвердити «Правила рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту», що дасть змогу суб'єктам господарювання здійснювати діяльність із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

- продовжити розвиток мережі прискореного руху пасажирських поїздів на залізницях України і за рахунок побудови відповідної інфраструктури й вирішення проблеми розподілу мережі на лінії з переважно вантажним і переважно пасажирським рухом, і у спосіб придбання швидкісних поїздів, надаючи перевагу рухомому складу вітчизняного виробництва;

- Укрзалізниці розробити заходи щодо підвищення відповідальності вантажоодержувачів за пошкодження вагонного парку, що включатиме разом із відшкодуванням витрат на ремонт також компенсацію неотриманого прибутку залізниць унаслідок виключення вагонів з обороту.

5. Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, забезпечення подальшої інтеграції національної транспортно-транзитної системи у світову транспортну мережу, зокрема:

- прискорення адаптації українського законодавства до міжнародних вимог, зокрема приєднання до Конвенції про спільну транзитну процедуру (Женева, 1987 р.);

- спрощення та модернізація процедур під час перетинання товарами і транспортними засобами митного кордону України, упровадження процедури «єдиного вікна» в морських і річкових портах;

- досягнення сумісності комп'ютеризованої української митної системи транзиту з новою комп'ютеризованою митною системою *NCTS (New Computerised Transit System)*, що використовується в ЄС;

- розвиток мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні їхнього тяжіння до крупних транспортних вузлів.

Для цього необхідно розробити і внести на розгляд КМУ:

- Стратегію розвитку транзиту територією України до 2025 р. на основі прогнозування вантажопотоків, у якій передбачити спрощення правил перевезення вантажів територією України, у т.ч. відповідно до норм і положень спільної транзитної процедури, що діє у країнах Європейського Союзу, спрощення та модернізацію митних і прикордонних процедур на кордонах із ЄС, скорочення кількості документів, необхідних при перетинанні кордону тощо;

- Державну цільову програму розвитку національної мережі транспортних шляхів (коридорів) з метою розбудови інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків, інтеграції національних транспортних шляхів у Транс'європейську *TEN-T (Trans-European Transport Network)* та Євро-Азіатську транспортну мережі;

- Державну програму розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що дасть змогу забезпечити залучення для роботи в Україні провідних логістичних операторів, які зможуть реалізувати ефективні рішення у сфері логістики та інтермодальних перевезень.

6. *Залучення зовнішніх інвестицій для прискорення структурних трансформацій у транспортній галузі. Зокрема, для активізації співробітництва України з міжнародними організаціями, що сприяють залученню інвестицій до країн-партнерів, необхідно:*

- вжити заходів щодо набуття Україною членства у Світовій асоціації агентств сприяння інвестиціям (WAIPA), налагодити контакти з відповідним підрозділом Конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD);

- забезпечити поширення інформації про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі в Україні з метою пошуку потенційних інвесторів і кредиторів;

- поглибити співробітництво з інвестиційними агентствами провідних держав світу у спосіб проведення переговорів та підписання меморандумів про взаємодію.

7. *Розроблення й запровадження механізмів ДПП для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури. Спираючись на Закон України «Про державно-приватне партнерство» та можливість, що надають Податковий і Митний кодекси, для стимулювання розвитку ДПП у транспортній галузі як механізму, що зменшує навантаження на державний бюджет, сприяє прискоренню модернізації та оновленню виробничих потужностей транспортно-дорожнього комплексу України, необхідно:*

- розробити Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі, в якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури;
- визначити способи та напрями вдосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання ДПП у транспортній галузі;
- визначити оптимальні моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проектів у транспортно-дорожній галузі (у морських, річкових портах, аеропортах, на залізниці та інших об'єктах транспортної інфраструктури);
- здійснювати спеціальну підготовку фахівців із питань ДПП, у т.ч. для сфери державного та місцевого управління на транспорті.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТРАНСФОРМАЦІЯ РОЛІ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ	4
1.1. Аналіз динаміки показників діяльності ТДК	4
1.2. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України	6
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ПОЛІТИКИ РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	16
РОЗДІЛ 3. ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРУКТУРНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ	28
РОЗДІЛ 4. НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	37

Наукове видання

СОБКЕВИЧ Оксана Володимирівна
МИХАЙЛИЧЕНКО Катерина Миколаївна
ЄМЕЛЬЯНОВА Олена Юріївна

**МОДЕРНІЗАЦІЙНІ ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ
ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ
В УКРАЇНІ**

Аналітична доповідь

Літературний редактор: *О. В. Москаленко*
Коректор: *О. В. Москаленко*
Верстання: *О. В. Москаленко*

Відповідальний за випуск: *В. М. Сизонтов*

Оригінал-макет підготовлено
в Національному інституті стратегічних досліджень:
вул. Пирогова, 7-а, Київ-30, 01030
Тел/факс (044) 234-50-07
e-mail: info-niss@niss.gov.ua

Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 2,79
Тираж 200 пр. Зам. №

ПП «Вид-во «ФЕНІКС»
вул. Шутова, 13-б, м. Київ, 03680
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 271 від 07.12.2000

ДЛЯ НОТАТОК

ДЛЯ ПОДАТК