

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

**СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
У ПІСЛЯКРИЗОВИЙ ПЕРІОД**

Аналітична доповідь

Київ – 2012

УДК 338.47:35.073.537(477)

С 83

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

Автори:

Прейгер Д. К., *д. е. н., професор (керівник авторського колективу);*

Собкевич О. В., *к. е. н., с. н. с.;*

Ємельянова О. Ю.

За загальною редакцією к. е. н., с. н. с.,

*заслуженого економіста України **Я. А. Жаліла***

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

С 83 **Стратегічні** напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.

ISBN 978-966-554-165-3

Здійснено аналіз розвитку транспортної системи України, визначено головні проблеми післякризового розвитку транспортної галузі, інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж. Запропоновано напрями подальшого реформування транспортної галузі на етапі післякризового відновлення економіки України.

ISBN 978-966-554-165-3

© Національний інститут
стратегічних досліджень, 2012

ВСТУП

У стратегії післякризового розвитку України транспорт відіграє одну з головних ролей. Безперерійно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової доданої вартості (ВДВ): за даними Державної служби статистики України, її частка складає 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, середньоблікова кількість штатних працівників галузі становить понад 935 тис. осіб. Комплексні заходи щодо розвитку транспортної галузі у посткризовий період є стратегічно важливими і передбачають реалізацію інфраструктурних і транспортних проєктів, серед яких – реконструкція аеропортів, будівництво мостів, доріг, тунелів, розмежування пасажирських і вантажних залізничних маршрутів, запуск високошвидкісних поїздів у денний час, переоснащення портів, побудова ланцюга міжнародних логістичних центрів, подальша розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які забезпечували б ефективніше сполучення між Європою та Азією територією України.

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень із використанням вигідного географічного розташування країни та проходженням її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках Північ–Південь і Схід–Захід, коридорів *TRACESA* та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів, зокрема швидкісних з Азії до Європи. Враховуючи, що вплив МТК відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному та автомобільному транспорті доцільно створювати нові високоякісні центри з надання логістичних послуг (нині 90 % об'єктів ринку логістичних послуг України зосереджено в Київській обл., а загальна ємність цього ринку в Україні оцінюється у близько 2,5 млрд євро). Подальшого розвитку потребує система мультимодальних перевезень, до якої залучається не лише залізничний транспорт, а й насамперед автомобільний і поромні переправи. Розвиткові сучасної мережі вантажних логістичних центрів в Україні сприяє також розгалужена система морських торговельних портів (МТП), які переважно є універсальними, тоді як у

сучасних умовах зростає попит на спеціалізовані порти та термінали, які можуть надавати ефективніші спеціалізовані послуги. Існують потенційні можливості внутрішніх водних артерій Дніпра та інших річок, системи морських шляхів, що включає і другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) «Дунай–Чорне море», створюваного Україною у нижній частині русла Дунаю. Сприятиме відновленню економічного розвитку багатьох регіонів України виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами, проект якої підписаний у 2011 р.¹ Реалізація положень Угоди дозволить відродити пасажирські та вантажні перевезення між країнами (залучається також Білорусь) через Азовське море до портів Дону, Волги, Дніпра, Десни, інших річок.

Слід зазначити, що органи державної виконавчої влади України останнім часом приділяють більше уваги питанням реалізації наявного та розвитком транзитного потенціалу країни. Ці завдання входять до складу трьох важливих рамкових напрямків реалізації національних проектів (зокрема «Дунайський коридор», розбудова LNG-терміналу), на їх виконання передбачається залучити близько 10 млрд дол. США приватних інвестицій.

Транспортна галузь України може виконати належну роль у післякризовому розвитку економіки, якщо після відповідного реформування поступово інтегруватиметься у європейську та світову транспортну мережу. Надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку всієї глобалізованої економіки. Їх прогресивна трансформація в Україні сприятиме також вирішенню найважливіших завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень. Важливим тут вбачається дотримання вимог євростандартів, зокрема поступовий перехід до всеосяжного використання електронного документообороту та електронного цифрового підпису, пов'язаних із перевезенням вантажів залізничним транспортом². Тому інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу стає державним пріоритетом дій на найближчі роки.

¹Див. : *Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами: розпорядження КМУ від 09.06.2011 р. № 523-р* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/523-2011-%D1%80>

²Див. : *Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів: наказ Мінінфраструктури України від 08.06.2011 р. № 138* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0763-11>

Актуальною є загальна модернізація транспорту України, зокрема її залізничної галузі: відповідати європейським стандартам і за швидкістю та якістю перевезень вантажів, і за комфортністю обслуговування пасажирів. Заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС передбачають більш активне співробітництво у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізацію наявної в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. На відміну від організації залізничного транспорту в більшості країн Європи вітчизняна мережа характеризується відсутністю розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху, неповною електрифікацією залізниць, нерозвиненістю потрібної логістичної системи перевезень тощо. За відомчою інформацією, капітального оновлення вимагає майже весь рухомий склад залізничного транспорту – від тягових засобів до вагонів для вантажних і пасажирських перевезень. Рівень зношеності основних засобів дорівнює 80–90 %, у т. ч. тепловозів – 97 %, електровозів – 90 %, приміського рухомого складу – 90 %³ (зношеність вантажних вагонів оцінюється у понад 80 %, із загальної кількості пасажирських вагонів у понад 7 тис. од., лише 2 тис. мають кондиціонування), що гальмує інтенсифікацію вантажних перевезень та впровадження швидкісного пасажирського руху. Потрібна повна реалізація вимог семирічної програми Укрзалізниці щодо системного впровадження швидкісних денних пасажирських поїздів. Нею передбачено, що на першому етапі створюється швидкісний транспортний коридор Львів – Донецьк – Харків, на якому відпрацьовуватимуть розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів. У подальшому сформулюють внутрішньодержавні пріоритетно пасажирські, суто пасажирські, а також вантажні транспортні коридори⁴. Тому матеріально-технічна база транспортних галузей потребує оновлення і розвитку, що пов'язане з великими фінансовими витратами. Так, за даними Укрзалізниці, вартість одного вантажного електровоза коливається від 31 до 38 млн грн, пасажирського – від 5 до понад 70 млн грн.

Не відповідають європейським стандартам більшість автомобільних доріг України; через поганий стан автодорожньої мережі держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн. Потрібна розбудова не менше 6 тис. км автобанів із загальними витратами як мінімум 30 млрд дол.⁵

³«Укрзалізниця» намерена закупити 275 локомотивов в ближайшие 4 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.novoteka.ru/seventexp/9813209/23447462->

⁴Див. : Дацюк, Л. Семирічка прискорення // Урядовий кур'єр. – 2011. – 2 березня.

⁵Дацюк, Л. Через поганий стан доріг держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн ВВП // Урядовий кур'єр. – 2011. – 4 лютого.

Разом з тим дорожнє будівництво є невід'ємною частиною й одним із ефективних механізмів прискореного економічного розвитку країни. Саме тому вже у 2011 р. збудують 1500 км нових сучасних автодоріг, а у наступні роки будуватимуть, за словами Прем'єр-міністра М. Я. Азарова, по 2–4 тис. км⁶. Іншим важливим напрямком післякризового розвитку автомобільно-транспортної системи є нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних та пасажирських перевезень із урахуванням вимог євростандартів до економічності та охорони довкілля. Значний потенціал Україна має у збільшенні випуску великовантажних автомобілів на Кременчуцькому автозаводі, автобусів і карет швидкої допомоги (разом з французькою компанією «Рено») на Львівському, автобусів на підприємствах корпорації «Богдан» (насамперед серії А 801), легкового транспорту (в т. ч. у співробітництві з відомими іноземними компаніями) на Запорізькому та інших автозаводах країни. Актуальною залишається проблема організації виробництва вітчизняного автомобільного тягача сідельного типу.

Наша держава має значний потенціал і у розвитку авіаційного транспорту та збільшенні обсягів вантажних і пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Але для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до європейських стандартів, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, передусім у містах, які залучені до проведення фінальної частини змагань з футболу Євро-2012, забезпечення захисту національних інтересів під час реалізації завдань із відкриття українського повітряного простору. Очікувана ратифікація Кейптаунської конвенції сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази авіаційних підприємств України. На порядку денному – розширення *low-cost* перевезень пасажирів.

Швидкість та ефективність міжнародних вантажних перевезень через пропускні пункти та морські порти України можуть суттєво зрости, якщо вирішити питання скоординованого розвитку припортових залізничних станцій, скоротити час здійснення процедури контролю та оформлення вантажу, насамперед контейнерів у портах (нині в Одеському МТП витрачається 6,5, а в Іллічівському – 10 год⁷, тоді як цей час можна довести до 4 год). Доцільно не тільки всебічно розвивати транспортну мережу для задоволення зростаючого попиту на

⁶На автошляхах меншає заторів // Урядовий кур'єр. – 2011. – 17 червня.

⁷Оглянути за чотири години // Урядовий кур'єр. – 2011. – 21 квітня.

транспортні послуги, а й забезпечити цей розвиток при найменшому негативному впливі на довкілля. Не випадково на Міжнародному форумі у Лейпцигу (травень 2011 р.) керівники транспортних галузей 52 країн світу висловлювали думку, що цей сектор має задовольняти зростаючий попит на високоякісні перевезення та водночас зменшувати несприятливий вплив на зміну клімату, якість повітря, здоров'я людей і природне середовище⁸.

РОЗДІЛ І.

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ У СТРАТЕГІЇ ПОСТКРИЗОВОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

1.1. Відродження попиту і пропозиції транспортних послуг, проблеми їх збалансування

Зазвичай органи державної статистики у дослідженнях економічного розвитку країни, зокрема її транспортної галузі, наводять показники, що характеризують задоволений попит на послуги цієї сфери. Проте, як показує аналіз, у деяких транспортних галузях не вирішеною і невисвітленою залишається проблема збалансування попиту та пропозиції послуг, у т. ч. щодо перевезення (відправлення) вантажу та пасажирів. Зазначені обставини гальмують темпи економічного розвитку, оскільки вироблена продукція не може бути своєчасно відправлена споживачу, або виробник змушений зменшувати обсяги власного виробництва. Наприклад, **Укрзалізниця** сьогодні неспроможна повністю забезпечувати попит на вагони для завантаження та перевезення потрібних підприємствам обсягів вантажів, і цей незадоволений попит обраховується тисячею вагонів щодоби. Одна з причин пов'язана з незадовільним фізичним станом вагонів інвентарного парку, їх зношеністю, яка оцінюється у 80 %, у т. ч. піввагонів – 82 %, а спеціальних вагонів (обкотишовозів) – 91 %. Тому певна частина цього парку постійно перебуває у ремонті. Велика кількість одиниць вагонного вантажного парку (це переважно піввагони (їх понад 5 тис.), цементовози, мінераловози) знаходиться у так званому довгостроковому відстої, тобто не

⁸Готові увійти до глобальної транспортної інфраструктури // Урядовий кур'єр. – 2011. – 28 травня.

експлуатується насамперед з технічних та організаційних причин. Їх залучення до активного обороту вимагає ремонту (модернізації), у т. ч. за рахунок вантажовласників (передбачається, що ці роботи виконуватимуть підприємства Укрзалізниці) та з наступним передаванням в оренду тим, хто фінансуватиме ремонтні роботи.

Якщо говорити про найбільш затребуваний тип вантажних вагонів, так званих піввагонів (ними у 2010 р. транспортовано 73 % усього вантажу, що перевозився залізничним транспортом), то 42 % (25,3 тис. од.) із загального обсягу (59,8 тис. од.) відслужили свій паспортний (технічний) термін використання (22 роки) – у 18,5 тис. завершено амортизаційний строк експлуатації, а у найближчі роки 16,2 тис. вагонів відпрацюють навіть продовжений термін експлуатації. Щорічно велика кількість вантажних вагонів зазнає пошкоджень під час вивантаження, що відбувається і на вітчизняних залізницях та морських торговельних портах (МТП), і на залізницях країн Європи. За даними Укрзалізниці, лише за перші 4 місяці 2011 р. їх було пошкоджено у кількості понад 3 тис. од. (це на 815 од. більше відповідного періоду 2010 р.), у тому числі 1506 – на колях Словаччини, Угорщини, Польщі, 542 – у МТП України. При цьому на досить низькому рівні залишається правова та фінансова відповідальність одержувачів вантажів за збереження цілісності вантажних вагонів під час їх розвантаження.

Дані щодо вартості утримання вантажних вагонів України наведені у табл. 1.1. Як видно з наведених даних, за 11 аналізованих років витрати на утримання вагонного вантажного парку збільшилися у понад 2 рази. Лише за останні два роки деповський ремонт подорожчав на 33 % і становить близько 3 тис. дол. за вагон, капітальний на 34 % – до 10 тис. дол. США. За відомчою інформацією, у 2011 р. ремонтними роботами належить охопити 42,5 тис. вантажних вагонів, що на 23 % більше фактичного показника 2010 р. До цього слід додати, що додатково 8,5 тис. вагонів будуть відремонтовані з продовженням строку нормативної експлуатації, вартість якого нині сягає 15,6 тис. дол., що на 66 % дорожче, ніж було у 2010 р.⁹

Актуальною залишається проблема залучення до вантажних перевезень приватних вагонів, загальна кількість яких складає понад 30 % обсягу інвентарного парку, а за прогнозами до 2015 р. їх частка зросте до 38 %, що становитиме 31–33 тис. од.

⁹Див. : *Деповський* ремонт за 2 последние года подорожал на 33 % (до 3 тыс. дол. США за ед.), капитальный – на 34 % (до 10 тыс. дол. США соответственно). – Вып. 256 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>

**Динаміка витрат на утримання
(включно з ремонтом і продовженням терміну експлуатації)
вантажних вагонів України за 2000–2010 рр., млн грн***

Роки	Витрати на поточні, деповські та капітальні ремонти, а також ремонти з модернізацією вагонів
2000	517,3
2001	627,5
2002	560,5
2003	792,3
2004	979,8
2005	111,5
2006	936,2
2007	630,8
2008	1092
2009	831,2
2010	1079,4

**Кузнецова, Олена.* «Годувальник» у дефіциті: Укрзалізниця щодоби не довантажує близько 1000 вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : economics.unian.net/ukr/detail/89987

У країні досі відсутні узгоджені на державному рівні законодавчо-нормативні документи, які б регулювали цей процес. Нині в Укрзалізниці працюють над питанням створення вітчизняних вантажних компаній (розглядається питання щодо створення двох), яким було б передано від 55 до 58 тис. вантажних вагонів, та які б самі відповідали за надання вагонів під вантаж, забезпечували збереження парку, надавали послуги з експедиції вантажу, вносили обґрунтовані пропозиції щодо тарифної політики (як відомо, в Україні досі відсутній державний орган з регулювання тарифів на транспорті). Звичайно, їм належить налагодити ефективну співпрацю з аналогічними компаніями держав-партнерів, з якими здійснюється постійний обмін вантажними вагонами (насамперед РФ, Білорусь, Казахстан, країни Балтії). В Укрзалізниці існує галузева програма «Український вагон», якою передбачено виготовлення 25 тис. піввагонів на заводах, підпорядкованих Укрзалізниці. Уже в 2012 р. буде збудовано майже 8 тис. вагонів, планується придбати 49 пасажирських вагонів, 12 електровозів, 1 маневровий тепловоз, 5 електропоїздів, 2 дизель-поїзди, 6 швидкісних міжрегіональних електропоїздів вітчизняного виробництва¹⁰.

¹⁰*Дацюк, Л.* Семирічка прискорення // Урядовий кур'єр. – 2011. – 2 березня.

Щодо парку вагонів для пасажирських перевезень, Україна має наміри впровадити (експериментально у II півріччі 2012 р.) двоповерхові вагони виробництва *Skoda Vagonka* (міжрегіональні поїзди подвійного струму) для використання на коротких відстанях перевезень. Договірна сума становить 39,9 млн євро (без ПДВ). Їх застосування на практиці повинне суттєво покращити умови пасажирських перевезень та рівень забезпечення попиту на здійснення останніх.

Підписано також контракт з *Hyundai Corporation* на поставку 10 нових міжрегіональних електропоїздів у дев'ятивагонній комплектації для впровадження в Україні швидкісного залізничного руху. Відповідно до контракту 6 електропоїздів будуть поставлені до Євро-2012, ще 4 – після проведення чемпіонату. Потяги будуть здатні розвивати швидкість до 160 км/год, тому в Україні перебудовуються ділянки залізниць, де використовуватимуться зазначені потяги. Загальна вартість поставчань становить 307 млн дол. США, з яких 85 % (261 млн дол. США) буде профінансовано за рахунок кредиту Ексімбанку Республіки Корея, наданого на період 10 років. Одночасно Укрзалізниця робить необхідні кроки для оновлення парку пасажирських вагонів за рахунок випуску та придбання нових за конструкцією та використаними матеріалами, зокрема нержавіючої сталі вітчизняних вагонів, які виготовляє АТ «Крюківський вагонобудівний завод». Розширюється географія використання сучасних рейкових автобусів (серія РА 630 М, виробництво Польщі) і на внутрішньообласних, і на міжобласних маршрутах.

Дуже важливою є реалізація національного проекту «Повітряний експрес» із розбудови швидкісного залізничного сполучення між аеропортом «Бориспіль» та м. Київ, що здійснюється китайською компанією із залученням кредиту цієї країни. Первинну вартість спорудження шляху сполучення оцінено у 400 млн дол. США, або 3,27 млрд грн¹¹. Проект відповідає європейським нормам за економічністю, транспортною безпекою та екологічністю. Для його виконання будуть залучені вітчизняні будівельні матеріали та робоча сила.

Слід зазначити, що наявний в Україні тяговий парк електровозів та тепловозів не відповідає сучасним вимогам і може гальмувати введення на залізничному транспорті європейських стандартів щодо швидкості вантажних і пасажирських перевезень, їх економічності та екологічності. За даними Укрзалізниці, рівень зношеності наявного локомотивного парку наближається до 100 %, у т. ч. тепловози мають 97 % зношеності, а електровози – 90 %.

¹¹[Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://news.zn.ua/ECONOMICS/kityaytsy_nachnut_stroit_elektrichku_v_borispol_uzhe_cherez_neskolko_nedel-83088.html

Аналіз свідчить, що зростаючий попит на швидке, комфортне, економічне та безпечне перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом повністю не забезпечується, передусім через відсутність вітчизняної вантажної техніки для контейнерних перевезень і переміщення автошляхами інших великогабаритних вантажів, а також бракує сучасних автобусів і для міжміського, і для внутрішньоміського переміщення. Недостатньо якісним є транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг України (табл. 1.2).

З наведених даних видно, що навіть у складі автодоріг державного значення частка доріг I та II категорії складає лише 60,5 %, в т. ч. у складі доріг міжнародного значення менше 80 %. 3-поміж доріг місцевого значення дороги III–V категорій займають понад 98 %, зокрема у складі доріг обласного підпорядкування 99,2 %, районного – 99,7 %.

Зазначений стан доріг перешкоджає прискореному соціально-економічному та екологічно збалансованому розвитку країни, зростанню конкурентоспроможності автомобільного транспорту у транзитних перевезеннях, задоволенню потреб населення у внутрішньодержавному переміщенні та розвитку автомобільного туризму.

Таблиця 1.2

Розподіл автодоріг із твердим покриттям України за категоріями, на 1.01.2010 р., км*

Значення автомобільних доріг		Категорії				
Найменування	Загальна довжина	I	II	III	IV	V
Всього по Україні	165820	2616	12945	29112	105958	15189
У тому числі дороги:						
державного значення	21098	2535	10230	7091	1234	8
із них: міжнародні	8221	1789	4697	1640	88	7
національні	4843	515	2840	1373	115	0
регіональні	8034	231	2693	4078	1031	1
місцевого значення	144722	81	2715	22021	104724	15181
із них: територіальні	26766	63	2148	13108	11049	398
обласні	50985	5	380	6587	41343	2670
районні	66971	13	187	2326	52332	12113

* Складено та розраховано за даними: *Транспорт і зв'язок України*: стат. зб. / Державний комітет статистики України. – К., 2009. – С. 181; *Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 1 січня 2010 року*. – К.: Державна служба автомобільних доріг України «Укравтодор», 2010. – С. 2.

Потребують вирішення неузгоджені проблеми з доступу українських автоперевізників на європейський ринок (в Україні це питання у двосторонньому порядку вирішене лише з Фінляндією, Латвією, Македонією, Сербією та Вірменією)¹². Діюча система квотування кількості дозволів у двосторонньому порядку з іншими країнами Європи, що регулює екологічні вимоги до автотранспорту, використовується українськими перевізниками. З позицій інтересів українських перевізників така система є дискримінаційною, оскільки Україну змушують підвищувати заробітну плату автоперевізникам до європейського рівня (вона нижча у декілька разів) та користуватися сучасними транспортними засобами, яких Україна не виробляє. З позицій країн Європи ці вимоги створюють ідентичні умови конкуренції на ринку автоперевезень, захищають інтереси всіх учасників процесу та сприяють покращенню екологічних умов функціонування транспортної галузі. Вихід із ситуації вбачається у підвищенні вимог до кваліфікації вітчизняних автоперевізників, оновленні (у т. ч. з використанням механізму лізингу) автомобільного парку, розвитку автобудування вантажного транспорту, що відповідає сучасним екологічним вимогам.

Залишається багато невирішених питань з нарощування обсягів **авіаційних** пасажирських і вантажних перевезень. Слід нагадати, що у 1990 р. послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн пасажирів, а пасажирооборот дорівнював 16,1 млрд пасажиро-км¹³. У 2010 р. авіаційним транспортом відправлено близько 6,1 млн пасажирів. Основну частку становили міжнародні перевезення, внутрішні ж перевезення досі залишаються проблемними внаслідок високих тарифів.

Разом з тим поступове економічне відновлення обумовлює зростання попиту на пасажирські авіаперевезення, що сприяє збільшенню різноманітності маршрутів і розширенню географії авіаційного сполучення України. Зокрема, у 2011 р. країна розширює коло країн і міст Європи, з якими встановлюється прямий авіаційний зв'язок. Наприклад, до наявних маршрутів встановлюються регулярні рейси у напрямку Київ–Штутгарт, які виконує українська компанія «АероСвіт» (з 2005 р. експлуатує лінію Київ–Гамбург, а з 2009 р. – Київ–Дюссельдорф). Мета заходу – задоволення попиту на ділові поїздки між українськими містами та землею Баден–Вюртемберг, звідки пасажирів зможуть досягти будь-яке місто в Німеччині, скориставшись швидкісними денними пасажирськими потягами. Впроваджуються нові маршрути до міст Італії,

¹² *Лужний, О.* Європа поставила шлагбаум // Урядовий кур'єр. – 2011. – 23 червня.

¹³ *Статистичний щорічник України за 1994 рік* / Міністерство статистики України : відп. за вип. В. В. Савченко. – К. : Техніка, 1995. – С. 303, 304.

Франції, від 70 до 100 польотів на тиждень збільшено сполучення Києва з Москвою тощо. Подальшого нарощування обсягів пасажирських перевезень можна очікувати від розвитку так званих низькобюджетних (*low-cost*) маршрутів, які на сьогодні здійснюються переважно іноземними компаніями.

На ринку транспортних послуг авіаційний транспорт вітчизняного виробництва за роки незалежності втратив свої позиції і зараз більшість авіаційних компаній оснащені літаками американського або європейського походження. Водночас нові моделі бренду «Антонов» (Ан-148, Ан-158, Ан-168) можуть вироблятися і на вітчизняних потужностях у Києві та Харкові, і на підприємствах Російської Федерації (питання щодо відновлення випуску Ан-70 та Ан-124 вирішується з 2003 р.), інших країн світу, або спільно з РФ, хоча для цього має бути завершений процес акціонування державного концерну, що створений за участю АНТК ім. О. К. Антонова та Київського авіаційного заводу «Авіант». На вирішення цих проблем, зокрема щодо створення вертикально-інтегрованої структури в авіапромі, спрямовано проект Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 р., що знаходиться на експертизі в Кабінеті Міністрів України.

У післякризовому розвитку економіки країни важливого значення набуває відродження України як морської держави, збільшення перевезень вантажів і пасажирів водними артеріями вітчизняними перевізниками. Якщо у 1990 р. обсяги відправлення (перевезення) вантажів вітчизняним морським флотом становили 53 млн т, річковим – 66 млн т¹⁴, то у 2010 р. такі показники становили відповідно 4 і 7 млн т, або менше ніж 8 та 11 %. Індекс відправлення пасажирів за аналізований період склав 25 і 5 %. У подібних значеннях зменшилися інші економічні параметри функціонування **водного транспорту** України. Обсяги переробки вантажів, що прибули суднами вітчизняного флоту, у торговельних та рибних портах і на причалах у 2009 р., склали лише 7,6 %, решта – завезені іноземним флотом¹⁵. Наведені дані свідчать про майже повну втрату Україною своєї колись визнаної у світі цивільної морської могутності.

Аналіз свідчить, що проблема нарощення обсягів вантажних перевезень морським флотом і перероблення вантажів у морських портах пов'язана, насамперед, із необхідністю розбудови додаткових потужностей з переробки контейнерних вантажів. Для цього в Одеському морському торговельному порту (ОМТП) має активізуватися будівництво

¹⁴Статистичний щорічник України за 1994 рік / Міністерство статистики України: від. за вип. В. В. Савченко. – К.: Техніка, 1995. – С. 297.

¹⁵Транспорт і зв'язок України – 2009 : стат. зб. – К.: Держкомстат, 2010. – С. 14.

глибоководного контейнерного терміналу на Карантинному молу (площа 19 га, довжина причальної стінки 650 м, глибина підходу 15 м, кошторисна вартість 4,5 млрд грн, підрядник робіт – німецька компанія «Дж. Мебіус», яка входить до складу австрійського концерну *Strabag*).

Навіть завершення робіт із спорудження першої черги терміналу дозволить ОМТП збільшити обсяг оброблених контейнерів до 850 тис. TEU на рік та приймати сучасні судна-контейнеровози, які нині здебільшого заходять до порту Констанца чи Новоросійська. За умовами договору через 30 років експлуатації термінал перейде у власність української Держави. На жаль, на липень 2011 р. невіршеною залишається проблема забезпечення будівництва молу потрібними обсягами піску, що має наповнити нижчий шар штучного терміналу¹⁶. Певні обсяги переробки контейнерних вантажів зосереджуватимуться також у Херсонському морському торговельному порту (ХМТП), особливо з урахуванням включення його до інтермодальних перевезень у межах ОЧЕС. Розвиток ХМТП сприятиме оновленню перевезень контейнерів річкою Дніпро до Дніпропетровська, Запоріжжя, Миколаєва, Кривого Рогу. Необхідно розвивати контейнерну лінію (фідерні судна) з Туреччини, звідки надходять контейнери з китайськими товарами, на зворотному шляху Україна має транспортувати порожні контейнери. До 2015 р. порт має збільшити власні потужності (становлять 4 млн т) та довести обсяги перероблення вантажів до 7 млн т на рік (це міндобрива, хімічні речовини, лісові матеріали, зернові, вантажі у контейнерах). Порт потребує будівництва спеціалізованого контейнерного терміналу (на лівому березі р. Дніпро) потужністю 22 тис. TEU, терміналу з перевантаження біоетанолу – 30 тис т/рік, критого механізованого комплексу з перевантаження міндобрив – 350 тис т/рік, залізничного сполучення зі станцією Цюрупинськ (довжина залізничного шляху 12,5 км), а також автомагістралі¹⁷. Детально шляхи і механізми реалізації цих завдань викладені у Генеральній схемі розвитку Херсонського МТП на 2015 р.

Відродження України як морської держави пов'язане також із необхідністю активного розвитку причальних спроможностей порту «Южний». Для цього доцільно збільшити підхідні глибини та канали акваторії до 21 м, що дозволить приймати судна з осадкою до 19,5 м і таким чином суттєво розширити арсенал суден, що оброблятимуть-

¹⁶Шевчук, І. Піску під термінал не випросиш // Урядовий кур'єр. – 2011. – 1 липня.

¹⁷Про підготовку інвестиційних проектів у морських торговельних портах України : розпорядження КМУ від 06.01.2010 р. № 166-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://document.ua/pro-pidgotovku-investiciinih-proektiv-u-morskikh-torgovelnih--doc10730.html>

ся портом, у т. ч. дедвейтом до 200 тис. т (нині такі судна обслуговуються на рейді, з чим пов'язані значні матеріальні витрати та збільшення часу перебування судна в порту). Порт «Южний» у складі так званої «Великої Одеси» (окрім «Южного» суди входять Одеський та Іллічівський морські торговельні порти) має достатньо шансів для одержання переваг у конкуренції за додаткові транзитні вантажі з відомими чорноморськими портами Новоросійськ і Констанца.

Нової якості може набути порт у Севастополі. Активи наявної тут стивідорної компанії «Авліта» разом з активами морського індустріального комплексу перейшли до власності СКМ¹⁸, який створив нову холдингову групу в галузі транспорту «Портінвест». Нове формування надаватиме підприємствам СКМ повний спектр транспортних послуг – від подачі вагонів до навантаження вантажу на судно, реалізовуватиме нові інвестиційні проекти, пов'язані з транспортною діяльністю, активно розбудовуватиме потужності порту.

1.2. Оновлення рухомого складу

1.2.1. На залізничному транспорті

Зростаючий попит на транспортні послуги з боку вітчизняних та іноземних користувачів не може бути повністю задоволений без кардинального оновлення рухомого складу. Насамперед, це стосується залізничного транспорту, оскільки його частка у перевезеннях наземними видами транспорту залишається визначальною.

Проте, як показує аналіз, недостатні темпи реального оновлення парку **вантажних вагонів** (нині інвентарний парк налічує 120 тис. вантажних вагонів) призводять до їх дефіциту та недовикористання потенційних можливостей збільшення обсягів перевезень вантажів, у тому числі експортних. Така проблема відчувається, зокрема під час виконання замовлень із перевезення щебеню, включаючи експортні поставання до Російської Федерації. Тут досі не узгоджено тарифну політику, внаслідок чого російські піввагони під завантаження щебеню для російських споживачів майже не подаються, а українських не вистачає. Підприємства України втрачають економічну вигоду, у пунктах розташування великих щебзаводів нерідко виникають значні соціальні

¹⁸Систем Кепітал Менеджмент (*System Capital Management, SCM*) – найбільша в Україні багатгалузева фінансово-промислова група, заснована 15.11.2000 р. Володіє контрольними пакетами акцій понад 100 підприємств, що працюють у гірничо-металургійній, енергетичній, телекомунікаційній галузях, у банківській, страховій сферах, медіабізнесі, у роздрібній торгівлі, у сфері нерухомості та інших галузях економіки.

та екологічні проблеми (відсутність грошей не дає можливостей навіть фінансувати відкачування води з кар'єрів), своєчасно не виплачується заробітна плата тощо. Вихід із ситуації вбачається у проведенні необхідних переговорів з російськими суміжниками, врегулюванні тарифної політики, вирішенні проблеми своєчасного повернення в Україну власних піввагонів, що знаходяться за межами її території.

На вугільних підприємствах не вистачає вагонів для відвантаження вугілля, у т. ч. для збагачувальних фабрик. Лише за I півріччя 2011 р. ДП «Свердловськкантрацит» недоотримало 6650 вагонів, або 15,4 % від планової кількості. Шахти, що не мають власних збагачувальних фабрик, нерідко простоюють (лише у I півріччі 2011 р. 1324 год.), втрачають обсяги видобутку (за зазначений період становили 120 тис. т¹⁹). Підприємство здійснює ремонт вагонів самостійно, витрачаючи великі обсяги фінансово-матеріальних ресурсів²⁰.

Слід також врахувати, що згідно з експертними оцінками вже до кінця 2011 р. термін служби 11 тис. вагонів, з яких 6 тис. піввагонів закінчується, що вимагає їх компенсації новими. Також значна кількість вагонів не може експлуатуватися внаслідок незадовільного технічного стану і потребує оновлення (модернізації з продовженням строку служби або заміни новими зразками). Як свідчить практика, власники парку змушені продовжувати строк нормативної експлуатації вантажних вагонів через капітальний та інші види ремонту (включно до 6 років). При цьому ремонт коштує 125–150 тис. грн, а на новий піввагон необхідно витратити до 700 тис. грн.

Разом з тим річний план закупівлі нових вантажних вагонів становить лише 1500 од. (1 тис. піввагонів та 500 цистерн)²¹, тому залізниця вдаються до переобладнання вагонів для їх перепрофілювання за призначенням (наприклад, криті вагони, вагони-хопери, деякі моделі вагонів-мінераловозів переобладнуються під перевезення сипких вантажів – їх уже переобладнано до 4 тис. од.), на черзі – переобладнання контейнеровозів під платформи для перевезення лісу тощо. Нових піввагонів у I кварталі 2011 р. придбано лише 285 од. (з Крюковського вагонобудівного заводу та німецького заводу *Dessau*).

¹⁹ *Особова, О.* Де ж луганські вагони? // Урядовий кур'єр. – 2011. – 28 липня.

²⁰ *Антитова, А.* Луганським вуглярам бракує вагонів // Голос України. – 2011. – 5 липня.

²¹ *Укрзалізниця* стверджує, що вона посилила вимоги до вагонів, які закуповуватиме. Зокрема, їх міжремонтний пробіг має становити до 500 тис. км, міжремонтні терміни експлуатації – до чотирьох років, безремонтний пробіг візка з колесами та касетними підшипниками – 800 тис. км, або 8 років експлуатації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ugmk.info/.../ukrzaliznycja-nadeetsja-zakupit-16-tys--gruzovyh-vagonov-v-2011-g-.html>

Довідково. Провідне вітчизняне вагонобудівне підприємство «Азовмаш» тільки за перші 5 місяців 2011 р. випустило 6240 вантажних вагонів, з яких 4359 цистерни та 1881 півагон. Проте понад 90 % цієї продукції експортується, зокрема 89,4 % – залізницям Російської Федерації та Казахстану²². Вітчизняним замовникам бракує коштів. За планами Укрзалізниці, що погоджені Кабінетом Міністрів України, у 2011 р. капітальні витрати галузі становитимуть 16,5 млрд грн, з яких на закупівлю нового рухомого складу буде витрачено 3,5 млрд грн, або вдвічі менше тієї суми, що розрахована Укрзалізницею (7,8 млрд грн). До цього списку входять також два рейкових автобуси PESA, що закуповуються залізницями. Інший вітчизняний вагонозавод (Стахановський у Луганській обл.) також виробляє продукцію переважно на експорт (наприклад, у 2010 р. завод виготовив 7434 вагони, або у 4,7 разу більше, ніж у 2009 р., але 95 % закупили РФ, Казахстан, Узбекистан, країни Балтії, невелику частку – державні та приватні підприємства України). Тут виготовляють 10 видів вантажних вагонів, розроблено зразок нової моделі напівагону 12-963, що має суцільнометалевий зварний кузов об'ємом до 87 м³, паспортний строк служби збільшено з 22 до 32 років, загальну масу тари зменшено на одну тону.

Актуальною залишається проблема оновлення (придбання нових або модернізація наявних) **локомотивів** (електровозів і тепловозів). У подальшому переваги серед електровозів надаватимуться придбанням моделей подвійного живлення – тобто тих, що працюють і на постійному, і на змінному струмі. За твердженнями спеціалістів, ці машини відповідають сучасним вимогам, тому залізниці України намагатимуться придбавати саме зазначені моделі. Зокрема, нині в конкурсі з майбутнього продажу нових електровозів залучаються німецька фірма *Siemens*, чеська *Skoda*, російська «Трансмашхолдинг» (ТМХ), яка працює з компанією *Alstom Transport* (Франція)²³. Закупівлю рухомого складу передбачається здійснювати переважно на засадах лізингу, що дає право придбавати засоби транспорту без застави, своєчасно відно-

²²[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>, вип. № 255.

²³Умовами конкурсу є поетапна організація випуску локомотивів на підприємствах України. При цьому перші 5 одиниць постачальник має виготовити у себе, також передати їх замовнику, а з шостого локомотиву – налагоджувати виробництво на спільному підприємстві в Україні (відбір здійснює іноземний виробник – переможець конкурсу). Частка комплектуючих вітчизняного виробництва, починаючи з десятого екземпляру, має складати не менше 50–60 %. Фінансовий бік справи – лізинг або кредит. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>, вип. № 253.

сити їх до складу основних засобів виробництва, здійснювати амортизаційні нарахування.

Разом з тим слід зазначити, що на підприємствах Укрзалізниці змушені щорічно витратити значні фінансові ресурси на підтримання дієздатності локомотивного парку²⁴. Зокрема, тільки у 2011 р. капітальний ремонт отримують 110 електровозів та 53 тепловози, поточний ремонт, відповідно, близько 8 тис. і 2,5 тис. од., на що витратять близько 2 млрд грн, з яких 900 млн грн на модернізацію та 1200 млн грн на капітальний і деповський ремонт²⁵.

Загальний наявний парк тепловозів становлять машини п'яти серій, серед яких 1500 од. маневрових тепловозів чеського виробництва ЧМЕЗ з паспортним терміном служби 24 роки. Висока трудомісткість обслуговування та низькі екологічні характеристики машин змушують їх модернізувати, зокрема оснащати силовими агрегатами компанії *Caterpillar* (роботи здійснюються Полтавським тепловозоремонтним заводом). Після модернізації витрати палива зменшуються на 25–30 %, мастил витрачається у 2-2,5 разу менше²⁶. Двигунами фірми *Caterpillar* оснащуються на ст. Ковель також інші серії наявних тепловозів (М62 та 2М62). У найближчі роки закупівля нових тепловозів не передбачається.

Для безперервного забезпечення вантажних і пасажирських перевезень у зростаючих масштабах Україна, за розрахунками Укрзалізниці, має придбати найближчими роками не менше 275 нових електровозів, для чого знадобиться до 12,5 млрд грн (до 2015 р. з експлуатації буде виведено понад 500 од. тягового складу, в т. ч. у 2011 р. 109 електровозів серії ВЛ8, що працюють на постійному струмі та експлуатуються понад 50 років, у наступні три роки ще 332 машини цього зразка). У 2011 році також планувалося списати 120 локомотивів типу ЧМЕЗ-2 (пасажир-

²⁴Відповідно до Комплексної програми оновлення рухомого складу залізниці України на 2008–2020 роки портягом 2008–2010 рр. планувалося придбати 146 електровозів і 26 тепловозів. Однак за цей термін було закуплено усього 45 електровозів (у 2008 р. – 34 електровоза, 2009 р. – 4, 2010 р. – 7) і 4 тепловоза у 2008 р. Нині на залізницях України експлуатуються магістральні вантажні, пасажирські та маневрові тепловози; магістральні вантажні й пасажирські електровози. Загалом інвентарний парк тягового рухомого складу налічує 2448 тепловозів і 1863 електровоза. В експлуатації перебувають 1455 тепловозів і 1271 електровозів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>

²⁵Середня вартість кап ремонту одного тепловоза становить майже 3,6 млн грн (без ПДВ), електровоза постійного струму – 2,6 млн грн, електровоза змінного струму – 4,7 млн грн, електровоза постійно-змінного струму – 5,6 млн грн, а глибока модернізація електровоза постійного і змінного струму серії ЧС становить 7,4 млн грн. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>

²⁶[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>

ський тягловий склад), а у 2012 р. – ще 38 од. (уже нині 200 вантажних локомотивів використовуються для виконання пасажирських перевезень). Для своєчасного оновлення парку слід укласти довгострокові угоди з виробниками локомотивів, які виграють тендер. Для вирішення проблеми фінансового забезпечення зазначеного процесу варто залучати не тільки державні кошти, а й приватні інвестиції під державні гарантії.

Детально плани оновлення парку локомотивів у період до 2016 р. накреслені в Постанові КМУ від 1 серпня 2011 р. № 840, відповідно до якої за ці роки буде придбано 509 од. тяглового парку на суму 28,67 млрд грн. При цьому в 2012 р. передбачено закупити 66 локомотивів вартістю 3 млрд грн, у 2013 р. – 104 од. на 5,2 млрд грн, у 2014 р. – 110 машин на суму 6,1 млрд грн, у 2015 р. відповідно 114 та 6,8 млрд грн, у 2016 р. – 115 локомотивів вартістю 7,4 млрд грн.

Передбачене оновлення локомотивного парку на залізничному транспорті здійснюватиметься одночасно з подальшою електрифікацією залізниці. Відповідно до прийнятої Укрзалізницею Програми електрифікації заліниць на 2011–2016 рр. (наказ від 10.06.2011 р. № 274-Ц)²⁷ орієнтовною вартістю понад 17,3 млрд грн, додатково буде електрифіковано 1562 км (в т. ч. у 2011 р. 372 км) експлуатаційної довжини заліниць на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та тих, що входять до сфери розмежування вантажного та пасажирського руху; це дозволить щорічно заощаджувати близько 200 тис. т дизельного пального, що нині витрачається тепловозами.

Довідково. До Програми включені такі ділянки²⁸:

• *Полтава – Красноград – Лозова в напрямку основного коридору впровадження прискорених та швидкісних поїздів Львів – Київ – Полтава – Донецьк;*

• *Полтава – Кременчук в напрямку змішаного руху Тополі – Куп'янськ – Основа – Люботин – Полтава – Кременчук – Знам'янка. Електрифікація ділянки сприятиме підвищенню конкурентоспроможності України на ринку транспортних послуг для російських, казахстанських перевізників, особливо з урахуванням відкриття повністю електрифікованого шляху від кордону з РФ че-*

²⁷Це вже друга програма Укрзалізниці, спрямована на вирішення проблеми електрифікації: перша, розрахована на 10 років, прийнята в 1994 р. Але виконати її, за даними УНІАН, вдалося лише на 25–30 %.

²⁸Дані Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>

рез Куп'янськ – Основу – Харків – Полтаву до українських чорноморських портів²⁹;

- Знам'янка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Вадим – Джанкой, який є змішаним для руху вантажних і пасажирських поїздів та необхідний для створення другої електрифікованої дороги на південь до Криму і в порти Чорного моря;

- Волноваха – Каміш – Зоря – Запоріжжя, переважно для вантажного руху, зокрема, перевезення сировини з регіону Кривого Рогу та Запоріжжя на металургійні підприємства Донецького регіону і Маріуполя;

- Фастів – Житомир – Новоград-Волинський, електрифікація якого необхідна для відхилення руху вантажних поїздів з основного пасажирського коридору на ділянці Фастів–Козятин;

- Миколаїв–Колосівка, що дозволить спільно з електрифікацією ділянок Долинська – Миколаїв – Херсон – Вадим – Джанкой здійснювати вантажні і пасажирські перевезення з Одеси до Криму і на північ країни;

- Ворожба – Суми – Люботин в напрямку Конотоп – Люботин – Полтава і далі на захід і південь для розвантаження напрямку Конотоп – Дарниця – Київ і далі на Львів;

- Красноград–Новомосківськ для впровадження швидкісного руху в напрямку Київ–Дніпропетровськ.

Слід зазначити, що за роки незалежності в Україні, за даними Укрзалізниця³⁰, проведено електрифікацію понад 1700 км експлуатаційної довжини залізничних ліній, полігон електрифікації збільшено на 21 %. Станом на 01.01.2011 р. експлуатаційна довжина електрифікованих залізниць становила 9877 км, з яких на однофазному змінному струмі електрифіковано 5113 км, на постійному струмі – 4764 км. Частка електрифікованих ділянок складає 45 % загальної експлуатаційної довжини залізниць, при цьому частка електротяги в загальному вантажообігу складає 89,7 % .

У процесі оновлення матеріально-технічної бази для перевезень вантажів і пасажирів у європейському напрямку важливого значення набувають заходи щодо повноцінного відродження експлуатації колії шириною 1435 мм, що заходить на територію України з боку Польщі до станції Ковель. Колія довжиною 66 км використовується лише для

²⁹Експерти вважають, що реалізація заходу сприятиме заощадженню щорічно до 17,1 млн грн експлуатаційних витрат. Див. : *Косий, М.* За принципом «золотого перетину» // *Голос України.* – 2010. – 18 травня.

³⁰[Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http:// timeua.info/140611/41810.html](http://timeua.info/140611/41810.html)

вантажних перевезень, має низьку технічну здатність (потяги місцями курсують із швидкістю до 25 км/год.) та потребує повної реконструкції (необхідно близько 5 млн грн). Перевага такої ділянки Львівської залізниці полягає в тому, що до Ковеля без перестановки колісних пар можуть заходити поїзди з Варшави, Берліна, Парижа, інших місць Європи. Ще до 2000 р. від державного кордону (ст. Зелена Гура) до Ковеля ходили пасажирські поїзди. Слід враховувати, що на сьогодні Ковель має пряме пасажирське сполучення з Києвом, Львовом, Рівним, Одесою, Чернівцями, Сімферополем (через Запоріжжя та Дніпропетровськ), Луцьком, а через такі станції з російськими центрами пасажирських перевезень. Тому необхідно провести дослідження економічної доцільності відродження пасажирських перевезень через станцію Ковель до європейських місць. Слід розглянути два варіанти: 1) забезпечити захід до Ковеля пасажирських експресів з Європи, а Ковель визначити як кінцеву станцію; 2) здійснювати перестановку колісних пар пасажирських потягів у Ковелі, щоб далі вони курсували з/до Європи. Теж саме стосується вантажних перевезень, оскільки нині перестановку колісних пар здійснює Польща, за що Україні доводиться платити великі кошти (за практикою це близько 100 вагонів щодоби).

1.2.2. На автомобільному, авіаційному та морському транспорті

Як зазначається у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р.³¹, **автомобільний транспорт** відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. За даними 2009 р. частка автомобільного транспорту (працювало понад 100 тис. перевізників) у перевезенні вантажів становила 66, а пасажирів – 55 % загального обсягу перевезень усіма видами транспорту³². Цей вид транспорту у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте структура парку автобусів і вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своїми техніко-технологічними, економічними та екологічними параметрами не відповідають сучасним вимогам, а оновлення парку рухомого складу відбувається повільними темпами. Саме тому в оновленні післякризового економічного розвитку зростає роль автомобілебудування, спроможного виробляти автотехніку для забезпечення потреб різних галузей вітчизняної економіки. Стосується це передусім всесвітньо відомої холдингової компанії «АвтоКрАЗ» з

³¹ Див. : *Урядовий кур'єр*. – 2011. – 18 серпня.

³² *Транспорт і зв'язок України* : стат. зб. / Державний комітет статистики України. – К., – 2009. – С. 51, 109.

виробництва великогабаритного вантажного автомобіля та шасі КраЗ, Львівського автобусного заводу, автомобільної корпорації «Богдан», Запорізького автомобілебудівного заводу та інших підприємств галузі. Зокрема, КраЗ останнім часом пропонує нові розробки, зокрема, шасі КраЗ Н12.0 для монтажу спеціальних налаштувань із технологічним устаткуванням, призначених для проведення серед іншого різноманітних робіт на промислових об'єктах і дорожньому будівництві (вантажопідйомність 12 т, двигун ЯМЗ-536 стандарту Євро-4 потужністю 312 к.с.) Є спеціальні моделі, створені для потреб військових сил України та інших країн світу: відновлений «КраЗ-Сибір» колісної формули 8х8. Модель за своїми характеристиками не має аналогів на пострадянському просторі; КраЗ-6322 «Солдат» (з правостороннім розташуванням керма, колісна формула 6х6) для донецької Державної акціонерної холдингової компанії «ТОПАЗ», яка спеціалізується на виготовленні для експорту складних радіотехнічних комплексів спеціального призначення; для будівельних компаній – самоскиди та шасі для розміщення на них спецобладнання, зокрема моделі КраЗ С20.0 (колісна формула 6х4, вантажопідйомність 20 т, компоновочна схема «кабіна над двигуном»); тягач КраЗ Т17.0 «Бурлак» (колісна формула 6х6, особливість – зменшені габарити, що дозволяють експлуатувати автомобіль на дорогах загального призначення).

***Довідково.** ВАТ «Холдингова компанія «АвтоКраЗ» має замкнутий технологічний цикл із виробництва важких вантажних автомобілів, а також 11 інших компаній, до яких, зокрема, належать Зовнішньоторговельна фірма «КраЗ», ВАТ «Ужгородський турбогаз», «Авторадіатор», «Кам'янець-Подільськаавтоагрегат», Полтавський автоагрегатний, Токмакський ковальсько-штампувальний завод, Стахановський вагонобудівний завод, Херсонський завод карданних валів, Сімферопольський завод авторулів, суднобудівний завод «Затока», Бердичівський машинобудівний завод «Прогрес». Підприємства холдингу випускають 28 базових моделей і понад 260 модифікацій автомобільної техніки, а також залізничні вагони, річкові судна, нафтогазове обладнання, комплектувальні для автомобільного та залізничного транспорту. Автомобілі «КраЗ» експлуатуються у понад 60 країнах світу³³.*

На увагу заслуговує пропозиція російської автомобільної групи «ГАЗ» з формування альянсу виробників вантажних автомобілів

³³Герасимова, О. Вантажівка на трьох // Українська технічна газета. – 2011. – 22 березня.

Білорусі (МАЗ, Мінський завод колісних тягачів) та українського КраЗу, що має створити на теренах СНД конкуренцію відомій групі «КамАЗ» (нині посідає 13-тє місце серед світових виробників важких вантажних автомобілів, виробляє майже 34 тис. од. за рік та займає близько 55 % українського ринку їх імпорту). Разом з тим слід враховувати, що група «КАМАЗ» розпочала діяльність з придбання 100 % акцій Мінського автозаводу, конкуруючи при цьому з китайськими власниками підприємств із випуску аналогічної продукції.

Україна має значні шанси збільшення виробництва власних автобусів, зокрема на підприємствах відомої корпорації «Богдан» (головний промисловий майданчик знаходиться у Луцьку³⁴). Йдеться про 15-метровий низькопідлоговий міський автобус А801 (колісна формула 6х2, оснащений німецьким двигуном *Deutz*, що відповідає екологічним нормам Євро-3, коробкою передач італійської компанії *Voith*. Рольове управління виготовляється німецькою фірмою *ZF*), що вміщує до 146 пасажирів і розраховане на забезпечення попиту комунальних автотранспортних служб, насамперед міст-мегаполісів, де проводитимуться заключні ігри футбольного чемпіонату Євро-2012.

Аналіз засвідчує, що витрати держави на реконструкцію, ремонт і розбудову нових **автошляхів** на території України щорічно зростають, збільшується протяжність доріг, що відповідають сучасним (європейським) стандартам. У 2010 р. на дорожні роботи витрачено близько 7 млрд грн, на 2011 р. було заплановано майже 8,2 млрд грн державних та близько 3 млрд грн кредитних (під держгарантію) коштів, аби підготувати 1500 км нових автодоріг загального користування. На погашення наявної заборгованості за кредитами у 2011 р. необхідно спрямувати 4,3 млрд грн (у 2010 р. виплати становили 3 млрд грн), а в цілому до 2038 р. – 19 млрд грн, найбільша концентрація боргових зобов'язань припадає на 2011–2013 рр.

***Довідково.** За даними Державної служби автомобільних доріг України, у II півріччі 2011 р. належить відкрити рух на 88,3 км автошляху Кіпті – Глухів – Бачевськ (на Москву); на 99,8 км на підходах до КПП «Шегині», «Краківець», «Рава Руська», «Устилуг»; на 5,2 км під'їзду до монастиря у Чернігівській обл. (Каціри–Осіч); на 10,6 км автодороги Львів–Трускавець; на 1,5 км під'їзду до аеропорту «Львів»; на 16,7 км транспортних розв'язок у Одеській обл.; на 27 км під'їзду до Почаївської лаври; на 20,9 км під'їзду до с. Пересопниця у*

³⁴У Луцьку і Черкасах корпорація виробляє автобуси і тролейбуси, у Черкасах – також легкові автомобілі. Потужності корпорації розраховані на виробництво 9 тис. од. автобусів і тролейбусів за рік.

Рівненській обл.; на 59,2 км автошляху Одеса – Миколаїв – Херсон; на 253,2 км автодороги Київ – Ковель – Ягодин; на 81,3 км автодороги Львів–Дніпропетровськ; на 32,8 км автошляху Донецьк–КПП «Успенка» (на Росію); на 33,5 км обходу Лубен та ділянки дороги Полтава–Харків; на 246 км автодороги Харків–Донецьк; на 28 км автодороги Харків–Щербаківка; на 49,4 км автошляху Слав’янськ – Донецьк – Маріуполь; на 17,4 км обходу м. Дніпропетровськ (перша черга); на 22,5 км підходів до КПП «Лужанка» та «Ужгород»; на 79,2 км автодороги Донецьк – Дніпропетровськ – Решетилівка; на 8,8 км автошляху Київ–Ірпінь; на 12 км транспортних розв’язок на обходах міст Сімферополь і Севастополь; на 31 км Ясинуватської розв’язки (Донецьк–Луганськ); на 17,8 км обходу м. Донецьк (четверта черга). Також планується виконати інженерний захист від зсувів на 5,9 км доріг (13 ділянок) у Криму. За кошти МФО планується завершити ремонт 170 км автодоріг Київ–Чоп і Київ – Харків – Довжанський.

Слід зазначити, що в Україні багато років обговорюється питання щодо введення у використання платних автодоріг. Нині в Укравтодорі до потенційних маршрутів, які можна було б перевести на умови платного користування, відносять напрями Харків–Щербаківка, Львів–Броди, Ульянівка – Миколаїв – Херсон – Сімферополь і Новомосковськ–Сімферополь³⁵. За діючим законодавством будь-який напрямок, де збираються встановити плату, повинен мати альтернативний шлях безплатного користування у цьому ж напрямку. Тобто для того, аби ввести платну автодорогу (ділянку), слід спочатку побудувати (у разі відсутності) безкоштовну, а потім платну. Таким чином, при визначенні плати (тарифу) варто враховувати обидва складники (за повідомленнями ЗМІ, в Європі відсутній єдиний тариф, а в Німеччині він становить 0,29 євро/км для вантажівок, у Чехії впроваджено плату із легкового автотранспорту). Російська Федерація розпочала будівництво швидкісної платної дороги у напрямку Москва–Санкт-Петербург.

Довідково. У 2012 році декілька транспортних компаній РФ випустять так звані інфраструктурні облигації під фінансування низки великих дорожніх проектів на суму 75 млрд руб. і 2,5 млрд дол. США. Про це заявив міністр транспорту РФ Ігор Левітін. За його словами, заявки на випуск таких паперів уже подали концесіонери будівництва

³⁵Где в Украине будут платные дороги [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mignews.com.ua/>, 2011. – 21 червня.

ділянки 14–58 км платної автодороги Москва–Санкт-Петербург (проект ТОВ «Північно-Західної концесійної компанії», консорціуму на чолі з Vinci та Eurovia) обсягом 25 млрд руб. і виходу з федеральної траси М-1 «Білорусь» в обхід Одинцова на 14 млрд руб.

Проблема впровадження механізму платних автодоріг пов'язана з необхідністю їх розбудови не за рахунок бюджетних коштів. Йдеться про концесійні дороги, будівництво яких має фінансувати приватний капітал, а сам відбір концесіонера і підрядника повинен реалізовуватися на конкурсних засадах (нині в Україні існує лише договір щодо автодороги Львів–Броди). Державна служба автомобільних доріг вивчає питання щодо можливості розширення практики концесійного будівництва і має намір 2011 р. запропонувати деякі проекти для тендерного відбору (це стосується трьох відрізків трас Харків–Щербаківка, Ульяновка – Миколаїв – Херсон – Краснопереконськ – Сімферополь, Новомосковськ – Сімферополь). Інтерес до конкурсу виявляють компанії Франції, Іспанії, Індії, Ізраїлю та деяких інших країн. На нашу думку, автомагістраль доцільно розглядати як об'єкт завширшки близько 300 м, де розвивається придорожній бізнес (заправочні станції, кафе та ресторани, зони відпочинку, станції технічної допомоги, пункти медичної допомоги тощо). Тому вирішувати питання концесії доцільно з урахуванням розвитку супутньої сервісної інфраструктури.

Довідково. В Європі відомі дві моделі розвитку доріг: 1) так звані північноєвропейська (набула практики у Німеччині, Швейцарії, Франції, країнах Скандинавії), коли будівництво та обслуговування автошляхів частково фінансуються завдяки додатковому акцизному збору у палив; 2) південноєвропейська (розповсюджена в Італії, Іспанії, Австрії, Чехії, також у Франції), де під час користування платними автодорогами частка тарифу за користування спрямовується державі (як концесіодавцю) і за цільовим використанням повертається для здійснення нового будівництва автошляхів. Інколи ці моделі поєднуються.

Крім цього, можна зустріти концесійні договори між державою та компаніями, які будують і обслуговують дороги (наприклад в Угорщині), за якими визначається мінімальна кількість автомобілів, що нею скористаються за добу. При збільшенні – компанія отримує винагороду, при зменшенні – компенсацію. Звичайно, тут виникають певні складнощі щодо чіткого обліку потоку автотранспорту та проведення розрахунків. На нашу думку, для умов України більш прийнятним є північноєвропейський варіант. При цьому вкрай актуальним залишається питання раціонального витрачання коштів на дорожню

будівництво та збільшення терміну гарантованої експлуатації доріг (за деякими даними, в Україні він становить лише 3 роки, тоді як в Європі 15 років³⁶).

Проблеми оновлення **авіаційного транспорту** слід розглядати з позицій модернізації наявних і будівництва нових елементів аеропортового господарства та авіаційного рухому складу. До аеропортів, що інтенсивно розвиваються, відноситься міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), який має наміри досягти пасажиропотоку до 300–350 тис. пасажирів (у 2010 р., коли здійснювалася модернізація аеропорту, потік становив лише 18 тис. осіб). Здійснені роботи з технічної розбудови аеропорту нині дозволяють йому одночасно приймати три рейси на виліт і три рейси на приліт (з них два міжнародні), модернізується система терміналів (будується новий пасажирський термінал площею 14270 м², пропускною спроможністю 320 пасажирів за год, вартістю 360 млн грн), що обслуговують потреби і регулярних, і чартерних та приватних рейсів (обслуговуються авіакомпанії «Хорс» із рейсами Київ–Сімферополь; «Мотор Січ» із рейсами Київ–Запоріжжя, Київ–Сімферополь, а також *low-cost* перевізник *Wizz Air Ukraine* та грецька авіакомпанія *Sky Wings*).

Серед аеропортів міст України, що не включені до прийому Євро-2012, але вирішують проблему оновлення матеріально-технічної бази з метою збільшення авіаперевезень (у країні в цілому існує 30 аеропортів, де нараховується 130 злітних смуг), – Суми, Ужгород, Луганськ, де відповідно до проекту Державної програми соціально-економічного розвитку України на 2012 р. через реалізацію низки інноваційних проєктів вартістю понад 417 млн грн необхідно збільшити обсяги пасажирських авіаперевезень у 4,5 рази, а вантажних – у 10 разів, а також створити міжнародний логістичний центр в аеропорту м. Суми. Роботи з модернізації аеропортів здійснюються також в Одесі та інших містах.

Післякризове зростання економіки вимагає активного розвитку авіаційної бази, зміцнення позицій вітчизняних авіабудівників на внутрішньому та зовнішньому ринку авіасуден. До найвідоміших (із позицій іноземних замовників) належать великотоннажні моделі літаків авіабудівного концерну «Антонов». Зокрема, існує пакет замовлень на Ан-124 «Руслан» на 56 машин від російських авіакомпаній «Волга-Дніпро» (експлуатує 10 літаків такої моделі) та «Політ» (експлуатує 4 літаки), української компанії «Авіалінії Антонова», підприємств з Еміратів та Кувейту. За розрахунками аналітиків, такий пакет до

³⁶Кушнір, Б. «Відкати» знищують українську економіку // Голос України. – 2011. – 8 квітня.

2030 р. може зрости до 70 од. Якщо спільне з російськими авіакомпаніями виробництво літака дійсно відновиться (передбачається його модернізація з доведенням вантажопідйомності до 150 т) у зазначених масштабах, комерційний ефект може становити від 3,5 до 6 млрд дол. США при вартості підготовчих робіт і робіт з відновлення технологій і технологічних ланцюжків 250–585 млн дол. США³⁷.

У червні 2011 р. державне підприємство «Антонов» (має завод із серійного випуску моделі) та російська лізингова компанія «Ілюшин Фінанси К^о» (ІФК) уклали так званий «твердий» контракт вартістю 300 млн дол. США на постачання до ІФК 10 літаків Ан-158, які експортуватимуться до країн Латинської Америки у 2012–2014 рр. Завод, що виготовлятиме авіасудна, отримує більшу частку в пакеті з гарантування експлуатації та післяпродажного обслуговування літаків. На сьогодні ІФК має сформований портфель «твердих» замовлень та опціонів (попередня домовленість) щодо 150 літаків Ан-148/158 для російських та іноземних компаній³⁸.

Аналіз ситуації у вітчизняному авіабудуванні дає підстави стверджувати, що підприємствам галузі доцільно пройти акціонування та створювати вертикально-інтегровані структури³⁹, підготувати і запропонувати на розгляд уряду та Верховної Ради України пакет ініціатив з ефективної додаткової державної підтримки галузі, насамперед при використанні продукції вітчизняного приладобудування, розробити проект Державної цільової програми розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 р. Потрібні обґрунтовані розрахунки державного замовлення для Міноборони та інших відомств продукції авіабудівної галузі на перспективу (такі потреби слід визначати з урахуванням вертолітної техніки).

***Довідково.** В авіабудівній галузі діє закон, що звільняє підприємства від митних зборів під час надходження в Україну нових технологій, а також Закон «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні». Такі нормативні акти включені до Податкового кодексу.*

Україна, як велика **морська держава**, має необхідні шанси для відродження. Для цього, за словами Президента України, розвиток віт-

³⁷ «Руслан» піде у виробництво // Урядовий кур'єр. – 2011. – 30 квітня; Оновлений «Руслан» злетить за п'ять років // Урядовий кур'єр. – 2010. – 21 грудня.

³⁸ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unian.net/rus/products/65/>, вип. № 255.

³⁹ Поодинокі не виживе жодне підприємство // Урядовий кур'єр. – 2011. – 5 травня.

чизняного флоту має бути пріоритетом діяльності всіх гілок влади. Зазначимо: наявні суднобудівні заводи спроможні будувати і судна цивільного, і кораблі воєнного призначення (корвети, фрегати, крейсери, авіаносці⁴⁰), виконувати всі види ремонтних робіт. На жаль, достатніх державних замовлень не надходить, тому заводи змушені будувати переважно корпуси суден на експорт, витрачаючи вітчизняні метали та виконуючи екологічно брудні роботи. Обладнання та апаратуру на такі судна замовники встановлюють у себе, транспортуючи корпуси з України. Разом з тим 3 липня 2011 р. на Чорноморському суднобудівному заводі був закладений перший багатопільовий корвет «Володимир Великий», що засвідчує початок реального виконання державних завдань щодо модернізації та оновлення корабельного складу вітчизняного флоту.

Відродити значення України як морської держави неможливо без модернізації та подальшого розвитку Дунайського пароплавання та порту його базування Ізмаїла. Нині потужності порту використовуються лише на 25 %, головним чином унаслідок незадовільного технічного стану значної частини суден, причального фронту, складських приміщень, відсутності вітчизняних сучасних пасажирських лайнерів, нерозвиненості припортової інфраструктури, низького рівня інформатизаційної роботи, слабкої підтримки Дунайського пароплавання з боку міжнародних організацій, що регулюють розвиток МТК № 7 (Дунайський). Зазначені причини призводять до поступової втрати пароплаванням своїх переваг перед румунськими і навіть молдавськими дунайськими портами, зменшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів (лише за 2010 р. порт втратив близько 3 млн т вантажів). Водночас важливим є визнання факту, що посилення позицій України на Дунаї є проблемою не лише транспортної галузі, а й набуває особливого політико-економічного значення у світлі проголошеного курсу на європейську інтеграцію.

До цього слід додати, що в цілому для відродження України як морської держави, реалізації положень Морської доктрини, доцільно передусім підготувати та прийняти комплекс законодавчих актів, що регулюють морську діяльність, зокрема «Про морську політику України»,

⁴⁰Див. : *Про схвалення Концепції Загальнодержавної економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року* : розпорядження КМУ від 06.05.2009 р. № 671-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=671-2009-%F0>. Розпорядженням КМУ від 09.03.2011 р. № 176-р схвалено Концепцію Державної цільової оборонної програми будівництва кораблів класу «корвет» за проектом 58250. Вона розрахована на 2011–2021 роки із загальним фінансуванням з держбюджету в сумі близько 16,22 млрд грн. Див. : *Урядовий кур'єр*. – 2011. – 27 квітня.

«Про морські порти України», розробити та затвердити національну (державну) програму розвитку морського транспорту, інші галузеві програми, що передбачають перспективний розвиток елементів інфраструктури, морегосподарського комплексу та інших пов'язаних з морем видів економічної діяльності у приморській зоні (за регіонами), оновлення та поповнення морського флоту суднами, у т. ч. вітчизняного виробництва, створення інформаційно-логістичного центру в Дунайському транспортному вузлі тощо. Розвиток суднобудування для морського флоту України доцільно забезпечувати на основі державно-приватного партнерства (Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI) та спираючись на нові можливості, що надає Податковий кодекс.

1.3. Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні

Мультимодальні (змішані, або ті, що виконуються не менш ніж двома різними видами транспорту з укладанням одного договору⁴¹) перевезення вантажів передбачають комбінування різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного), що мають узгоджуватися і відносно потужності з транспортування, й у часі перевезень. Якщо перевезення вантажу здійснюється з перетином кордону держави, то використовують поняття «інтермодальне» перевезення. Наприклад, як уже зазначалося, Херсонський морський торговельний порт увійшов у систему базових портів Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) з розвитку інтермодальних перевезень, оскільки вантажі країн ОЧЕС, що надходять до МТП, далі можуть транспортуватися Україною залізницею, автомобільним транспортом, внутрішніми водними шляхами, тобто на умовах реальної інтермодальності.

Рациональне поєднання різних видів транспорту дозволяє доставляти вантаж майже до будь-якого пункту отримання, суттєво зменшувати загальну вартість і час перевезень, ефективно використовувати схеми «від порту до дверей», «від станції до дверей», «від дверей до дверей». Мультимодальні перевезення, що організуються експедиторськими або здійснюються транспортно-логістичними компаніями,

⁴¹Існують і інші терміни, що означають здійснення перевезення одним чи більшими видами транспорту, але відзначаються певними особистостями. В наукових публікаціях наводяться такі види транспортування: інтермодальне, мультимодальне, унімодальне, комбіноване, термінальне, сегментоване, трансмодальне. Як вважають експерти, основою інтермодальної транспортної системи держави є система змішаних чи комбінованих перевезень з використанням декількох видів транспорту, без зміни тари та упакування вантажу.

важливі не тільки для внутрішніх транспортних акцій, а й для міжнародних вантажних перевезень. В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів із використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Поступового поширення набуває практика залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту.

Морський транспорт використовується при здійсненні автомобільно-поромних і залізнично-поромних перевезень.

***Довідково.** В Україні налагоджені перевезення вантажів через поромні переправи та поромні лінії Іллічівськ–Поті, Іллічівськ–Батумі, Іллічівськ–Варна, Одеса–Стамбул, Іллічівськ–Дериндже, Скадовськ–Зонгулдак, Скадовськ–Стамбул, Євпаторія–Зонгулдак, Керч–Поті. Поромні переправи забезпечують безперевалочне перевезення вантажу в залізничних вагонах або контейнерах до порту призначення, звідки він може доставлятися залізницею до інших міст або країн з подальшим транспортуванням новими поромними маршрутами (наприклад, з Грузії – до Вірменії, Азербайджану, з Баку – Каспійським морем до Туркменістану, Ірану, Казахстану, або з Варни – до країн Середземного моря, з Туреччини – до країн Чорноморського південного узбережжя тощо). З певними труднощами для України розпочинаються роботи щодо спорудження поромної переправи з України до Румунії на Дунаї. Існує проект України Ізмаїл–Тульча (37 км) і румунський Орлівка–Ісакча, що проходитьиме Дунаєм, де його ширина всього 800 м. Тим часом Румунія вже відкрила новий поромний маршрут між м. Зімніча та м. Свіштовом (Болгарія).*

Одним з найбільш розповсюджених видів мультимодальних перевезень є контрейлерні потяги, які формуються і на території України (відомі «Вікінг», «Зубр», «Ярослав»), й інших країн, насамперед РФ. Розвиткові контрейлерних перевезень сприяють, насамперед, сезонні обмеження руху великовантажних автомобілів (експерти вважають, що пересування автодорогою одного вантажного потяга наносить екологічної шкоди, що дорівнює збиткам від проходження до 160 тис. легкових автомобілів), обмеження часу перебування водіїв за кермом автомобіля, вимоги до безпеки перевезення вантажу. З цих позицій варто відзначити, що контрейлерні перевезення можуть здійснюватися за двома технологіями: доставка автопоїздів на залізних платформах при супроводі їх водіями (розміщуються у пасажирському вагоні цього ж потяга) або доставка лише напівпричепів без сидельних тягачів і водіїв. У цьому разі тягачами та водіями, а також облаштованими об'єктами

інфраструктури для накопичення та збереження напівприцепів мають бути забезпечені станції відправлення й отримання потягів.

Контрейлерний варіант дорожчий порівняно з перевезенням вантажів залізницею у контейнерах, при цьому коефіцієнт використання вантажопідйомності залізничної платформи нижчий, умови забезпечення цілісності вантажу гірші. Разом з тим мультимодальні перевезення мають велику перспективу. На жаль, у Транспортній стратегії України на період до 2020 р. (схвалена розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р) питання розвитку контрейлерних, контейнерних та в цілому інтермодальних перевезень у країні не знайшли належного висвітлення. Немає про них згадки й у Повітряному кодексі України від 19 травня 2011 р.⁴²

До специфічних проблем України щодо організації високоефективного транспортування вантажів автопоїздами до країн Європи належать передусім низький рівень розвитку автомобільних доріг, їх суттєве перевантаження, відсутність потрібної інфраструктури. Подальшого вдосконалення потребує нормативно-правова основа контрейлерних і контейнерних перевезень, розроблення та прийняття закону про організацію та ефективне функціонування зазначених систем перевезень, внесення змін до правил організації документального супроводження вантажу, розширення системи державної підтримки розвитку цих прогресивних видів транспортного сполучення, гармонізованої з європейськими нормами та технічними специфікаціями щодо інтероперабельності тощо.

У цьому контексті україн важливими є адміністративні заходи з прискорення митного оформлення вантажу, у тому числі контейнеризованого. Йдеться про впровадження системи електронного декларування товарів, що переміщуються через державний кордон. Певний досвід у цьому напрямку накопичується у Південній митниці (Одеса), де спочатку було реалізовано спробний, а потім – пілотний проект, що спрямований на розвиток зазначеної системи декларування вантажу. При її впровадженні суттєво (у декілька разів) скорочується час оброблення контейнеру за рахунок зменшення кількості необхідної паперової документації, узгодженої роботи всіх задіяних служб митного контролю. Подальші шляхи розвитку комбінованих (інтермодальних) перевезень визначені на Одеському семінарі (червень 2011 р.) «Концепція «єдиного вікна» та інтеграція режимів залізничних перевезень за спрощення процедур торгівлі на території загальноєвропейського простору». На порядку денному були два питання: можливість запровадження в Україні принципу «єдиного вікна» в організації взає-

⁴²Див. : *Урядовий кур'єр*. – 2011. – 13 липня.

модії учасників торгових операцій і контролюючих органів; розвиток торгівлі та залучення нових транзитних потоків за напрямками осей МТК Північ–Південь та Європа–Азія, у т. ч. за сприяння механізму розширення практики застосування уніфікованої електронної накладної ЦІМ/СМГС (*CIM/SMGS*).

Довідково. Фахівці Укрзалізниці були активними розробниками накладної ЦІМ/СМГС і на сьогодні її застосування є актуальним при мультимодальних перевезеннях у напрямку Балтійське море–Чорне море і комбінованих (інтермодальних) перевезеннях між країнами Європи, Кавказу та Азії. Зокрема, немає необхідності переоформлювати перевізні документи типу СМГС на документи ЦІМ і навпаки. Як свідчить накопичувана практика, застосування ЦІМ/СМГС дозволяє прискорити та спростити процедуру передачі вагонів на прикордонних передавальних станціях.

Під час роботи згаданого семінару розглянуто питання реалізації ініціатив з «електронної митниці» та розвитку потяга «Вікінг». На думку експертів, застосування принципу «єдиного вікна» до маршруту «Вікінг» (рис. 1.1) сприяло б запровадження уніфікованої накладної *CIM/SMGS*, а розповсюдження цього досвіду до повітряних перевезень надало б імпульсу щодо залучення до комбінованих перевезень повітряного транспорту. На іншому симпозіумі в Одесі вивчалось питання застосування накладної ЦІМ/СМГС при здійсненні поромних перевезень. Дуже важливим є впровадження прийнятих семінарами науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення процесу вантажних перевезень в Україні, що може стати підставою для прискорення інтеграції транспортної системи держави до європейської та світової транспортних мереж.

Довідково. Вперше комбінований потяг «Вікінг» (вантажем для перевезення можуть бути контейнери або автомобільні трейлери) був відправлений з Іллічівська до Клайпеди 6 лютого 2003 р. Довжина маршруту 1733 км, час перебування в дорозі – 59 год. У період до 2007 р. він виконував переважно контрейлерні перевезення, потім – здебільшого перевозив контейнерні вантажі. За 2008 р. перевезено 34128 контейнерів, 2009 р. – 39517, 2010 р. – 41804 од. Щомісячно потяг відправляється 50 разів, кількість вагонів – до 70. Проблемаю для України є те, що потяг не є сполученням Чорного та Балтійського морів, а виконує функцію пріоритетного транспортного сполучення між Білоруссю та Литвою, оскільки з близько 42 тис. контейнерів, що були перевезені у 2010 р., 19 тис. транспортовано з Литви до Білорусії, 19,5 тис. – з Білорусії до Литви, тоді як з Литви до України

тільки 973 контейнери, а з України до Литви жодного. Іншою проблемою тривалий час залишається огляд потяга українськими митними службами. Якщо її не вирішити внесенням необхідних змін до Митного кодексу, то приєднання Туреччини та Грузії до маршруту через поромні сполучення не дасть очікуваного підвищення ефективності функціонування потяга. У цьому контексті варто зазначити, що у липні 2011 р. КМУ схвалив проект розпорядження **«Про затвердження плану заходів щодо підвищення ефективності використання поїзда комбінованого транспорту «Вікінг»**. Планом передбачено поліпшити технологію та організацію роботи потяга, удосконалити механізм здійснення контрольних процедур щодо транзитних вантажів у пунктах пропуску в морських портах, забезпечити гармонізацію та спрощення процедур у пунктах пропуску через державний кордон і вдосконалення порядку митного оформлення вантажів, перевезення яких здійснюється через морські порти та сухопутні переходи⁴³.



Рис. 1.1. Схема руху інтермодального потягу «Вікінг»

⁴³Уряд затвердив план заходів з підвищення ефективності використання поїзда «Вікінг» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244386434

Характеризуючи стан і перспективи розвитку в Україні мультимодальних перевезень, необхідно зазначити, що в Європі останніми роками дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснювалися у змішаному сполученні. При цьому найбільшого поширення набула технологія перевезень *Ро-Ро (roll-on roll-off)* завдяки реалізації програми «Морські магістралі» (*Motorways of the sea*), яка сприяла перерозподілу 20 % вантажопотоків на більш екологічні види транспорту (водний). В Україні певні сподівання на подальший розвиток мультимодальних перевезень із залученням водного транспорту експерти пов'язують із реалізацією нового Європейського проекту ЛОГМОС у межах регіональної програми ТРАСЕКА «Логістичні процеси і морські магістралі II», метою якого є підтримка міжнародної торгівлі, спрощення руху товарів у спосіб удосконалення логістики, сумісності транспортних систем і розвитку мультимодальних перевезень. У проєкт беруть участь: Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Туреччина, Узбекистан та Україна⁴⁴. Разом з тим, як свідчить аналіз, перешкодою на шляху активізації зазначених перевезень може стати наявна номенклатура вантажів, що формується в Україні на експорт, серед яких дуже низький відсоток тих, що можуть бути контейнеризовані.

Довідково. *Останніми роками дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснюється за участю двох і більше видів транспорту в змішаному сполученні (в різних комбінаціях) за принципом «від дверей до дверей», на умовах, визначених міжнародними угодами, підготовленими Робочою групою з інтермодальних перевезень і логістики, утвореною спільно ЄКМТ/ЄЕК ООН:*

- Конвенцією ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.), до якої приєдналося 7 учасників – Чилі, Малаві, Мексика, Марокко, Норвегія, Руанда, Сенегал, Венесуела, Замбія;
- Європейською угодою про міжнародні магістральні залізничні лінії від 31 травня 1985 р., до якої приєдналася Українська РСР 27 серпня 1986 р. (чинна для України з 27 квітня 1989 р.);
- Європейською угодою про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/АГТС) від 1 лютого 1991 р. із переліком стандартів і параметрів, під назвою «Жовта книга», до якої приєдналися 32 країни, включаючи Україну (приєдна-

⁴⁴Щодо проєкту LOGMOS [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/regionalnyi-proekt-traseka-logisticheskie-processy-i-morskie-magistrali-ii/o-proekte-logmos/>

лася 11 липня 2005 р. із застереженнями до ст. 13 і набула чинності з 23 березня 2006 р.)⁴⁵;

- Європейською угодою щодо важливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (УМВШ/AGN) від 19 січня 1996 р. (набула чинності 26 липня 1999 р.), до якої приєдналися 15 країн: Білорусія, Болгарія, Боснія та Герцеговина, Італія, Литва, Люксембург, Молдова, Нідерланди, Росія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Україна, Хорватія, Чехія, Швейцарія. Підписали, але не ратифікували 5 країн: Австрія, Греція, Німеччина, Фінляндія, Франція (чинна для України з 5 квітня 2010 р.);

- Протоколом про комбіновані перевезення по внутрішнім водним шляхам до вищевказаної Європейської угоди (УЛКП/AGTC) від 17 січня 1997 року, до якого Україна також не приєдналася. Протокол підписали 15 країн-членів ЄЕК ООН (Австрія, Болгарія, Греція, Данія, Італія, Люксембург, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Франція, Чеська Республіка, Швейцарія).

Гальмують розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів і залізничної інфраструктури, що до них примикає. Тобто невідповідність пропускнує спроможності залізничних шляхів припортових станцій із пропускнує спроможністю морських торгових портів. Наприклад, Іллічівський МТП може за добу обробити 1388 вагонів, а сусідня залізнична станція 755 (диспропорція у 633 вагона), Одеський МТП здатен за добу обробити 713 вагонів, а припортова залізнична станція лише 432 вагони, Миколаївський МТП – 531 вагон, а станція – 310⁴⁶.

Як вже згадувалося, у системі мультимодальних перевезень через територію України залучений потяг «Зубр», що курсує між Україною, Білоруссю, Латвією та Естонією. Останнім часом у його роботі спостерігаються певні труднощі (зокрема, у 2010 р. Україна та Естонія не використовували потяг для перевезення своїх вантажів, у цілому потяг відчуває жорстку конкуренцію з боку автомобільних перевізників контейнерів), які можна подолати у спосіб додаткового залучення вантажу і зі Скандинавських країн, і з Туреччини, спрощення процедури проходження контрольних перевірок щодо вантажу (це

⁴⁵Про приєднання України до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти : указ Президента України від 11.07.2005 р. № 1077/2005.

⁴⁶Петров, Андрій. Прем'єр у морській столиці // Порти України. – 2010. – № 8. – С. 9.

великогабаритні контейнери), повної координації роботи усіх учасників перевезень. Тут вже діють спеціальні (міждержавні) тарифні умови та спрощені процедури митного та прикордонного догляду контейнерів, разом з тим оптимальних співвідношень між вартістю перевезень, комплексним обслуговуванням «від дверей до дверей», часом доставляння вантажу і повернення порожніх контейнерів досі не досягнуто. Зокрема, відстань у 2162 км потяг долає за 83,5 год., або з середньою швидкістю лише 26 км/год., тоді як автотранспорт витрачає на цей шлях від 50 до 150 год., з яких до 7 год займають контрольні процедури.

РОЗДІЛ II. ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКІ ТА СВІТОВІ ТРАНСПОРТНІ МЕРЕЖІ

2.1. Аналіз стану євроінтеграційних процесів ринку транспортних послуг України

На міжнародному ринку транспортних послуг спостерігається потенційна загроза втрати Україною певної частки ринку та перетворення її з головного експортера на імпортера зазначених послуг (табл. 2.1). Про це свідчить структура експортно-імпортної діяльності з надання послуг транспорту України, яка невпинно погіршується: якщо у 2005 р. загальне співвідношення між експортом та імпортом послуг у грошовому вимірі складало 7,14 : 1, то вже у 2009 р. воно скоротилося до 6,33 : 1 (у 2008 р. складало всього 4,61 : 1).

За оцінками Секретаріату СОТ, з-поміж 15 основних «гравців» на світовому ринку транспортних послуг Україна (з урахуванням послуг трубопровідного транспорту) посідає 14-те місце, і її частка за 2000–2008–рр. зросла лише з 0,8 до 0,9 %. За цей самий період частка країн ЄС-27 (у нинішньому складі) збільшилася на 2,9 в. п. (з 42,5 до 45,4 %) ⁴⁷.

⁴⁷*Statistique* du commerce international 2010 // Organisation mondiale du commerce /Source: Estimation du Secretariat WTO [its10_world_trade_dev_f.pdf] [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>

Таблиця 2.1

Динаміка експорту та імпорту послуг транспорту України
за 2005–2009 рр.*

Показник	Експорт послуг, млн дол. США					2009, %		Імпорт послуг, млн дол. США					2009, %
	2005	2006	2007	2008	2009	до 2005	до 2009	2005	2006	2007	2008	2009	до 2005
Усього	4480,3	5354,8	6111,7	7636,5	6305,6	140,7	140,7	627,1	789,0	1118,4	1657,6	996,9	159,0
Морський транспорт	779,8	806,1	915,9	1304,4	1272,8	163,2	163,2	89,1	96,6	136,2	247,1	129,1	144,9
Питома вага, %	17,4	15,1	15,0	17,1	20,2	2,8 в. п.	2,8 в. п.	11,8	12,2	12,2	14,9	13,0	1,2 в. п.
Повітряний транспорт	561,9	722,7	919,6	1231,1	1111,1	197,7	197,7	189,9	248,7	334,3	542,4	338,8	178,4
Питома вага, %	12,5	13,5	15,1	16,1	17,6	5,1	5,1	30,3	31,5	29,9	32,7	34,0	3,7 в. п.
Залізничний транспорт	799,8	860,2	1268,2	1641,1	1240,6	155,1	155,1	274,8	338,0	502,8	656,0	423,8	154,2
Питома вага, %	17,9	16,1	20,8	21,5	19,7	1,8 в. п.	1,8 в. п.	43,8	42,8	45,0	39,6	42,5	-1,3 в. п.
Трубопровідний транспорт	1959,8	2500,6	2411,6	2560,4	2104,0	107,4	107,4	5,9	5,2	2,9	4,5	2,2	37,3
Питома вага, %	43,7	55,8	39,5	33,5	33,4	-10,3 в. п.	-10,3 в. п.	0,9	0,7	0,3	0,3	0,2	-0,7 в. п.
Інший транспорт	379,0	465,1	596,4	899,6	577,1	152,3	152,3	67,5	100,5	142,0	207,6	103,1	152,7
Питома вага, %	8,5	8,7	9,8	11,8	9,2	0,7 в. п.	0,7 в. п.	10,8	12,7	12,7	12,5	10,3	-0,5 в. п.

*Складено та розраховано за даними: *Транспорт і зв'язок України: стат. зб.* / Державний комітет статистики України. – К., 2010, С. 40-41.

На ринку транспортних послуг України останніми роками спостерігаються певні трансформації у їх географічному розміщенні: поступово зменшується частка країн СНД (насамперед РФ) та збільшується частка інших країн (табл. 2.2). Зростає кількість країн світу, з якими Україна співпрацює на ринку транспортних послуг: якщо у 2005 р. їх було близько 150, то у 2010 р. уже понад 160.

Таблиця 2.2

Географічна структура експорту та імпорту транспортних послуг в Україні, %

Роки	Експорт послуг				Імпорт послуг			
	Країни СНД	У т. ч. РФ	Інші країни	У т. ч. ЄС	Країни СНД	У т. ч. РФ	Інші країни	У т. ч. ЄС
2005	47,8	45,6	52,2	29,8*	39,4	31,7	60,6	41,0*
2006	50,8	48,5	49,2	31,6*	37,9	30,8	62,1	39,4*
2007	44,4	41,5	55,6	31,0	39,0	31,9	61,0	40,7
2008	40,7	37,4	59,3	40,1	35,0	27,4	65,0	48,4
2009	44,8	42,0	55,2	28,0	36,0	29,7	64,0	39,7
2009–2005 (+, -)	-3,0 в. п.	-3,6 в. п.	3,0 в. п.	-1,8 в. п.	-3,4 в. п.	-2,0 в. п.	3,4 в. п.	-1,3 в. п.

* З урахуванням складу ЄС у 2009 р.

Найбільші постачальники транспортних послуг в Україну за даними 2009 р.: РФ (частка складає майже 30 %), Великобританія (8,6 %), Німеччина (близько 5 %), Швейцарія (3,6 %), Польща (3,35 %), США (понад 3 %). З більшістю партнерів Україна зберігає позитивне сальдо торгівлі транспортними послугами (від'ємне сальдо склалося у 2009 р. з Румунією – понад 6,6 млн дол. США, Польщею – близько 0,7 млн дол. США, Бахрейном, Чеською Республікою – відповідно 0,55 і 0,43 млн дол. США та ін.) Найвищими темпами зростає імпорт послуг авіаційного та залізничного транспорту (їх спільна частка дорівнює понад 75 % загального імпорту транспортних послуг). Збільшення імпорту послуг залізничного та повітряного транспорту свідчить про загострення конкуренції на українському ринку між українськими та європейськими компаніями, що створює потенційну загрозу експансії іноземних компаній на ринок України та потребує пошуку і реалізації нових шляхів підвищення стабільності,

конкурентоспроможності національних компаній, нових напрямків їх реформування та модернізації.

Як видно з наведених даних (рис. 2.1), експорт транспортних послуг складають передусім послуги наземного транспорту – автомобільного, залізничного, трубопровідного (54 %); послуги авіаційного (11 %), водного транспорту (2 %), інші послуги (послуги бюро подорожей і туристичних агентств, послуги транспортних агентів, експедиторів, митних брокерів, інші послуги при перевезеннях – 33 %).

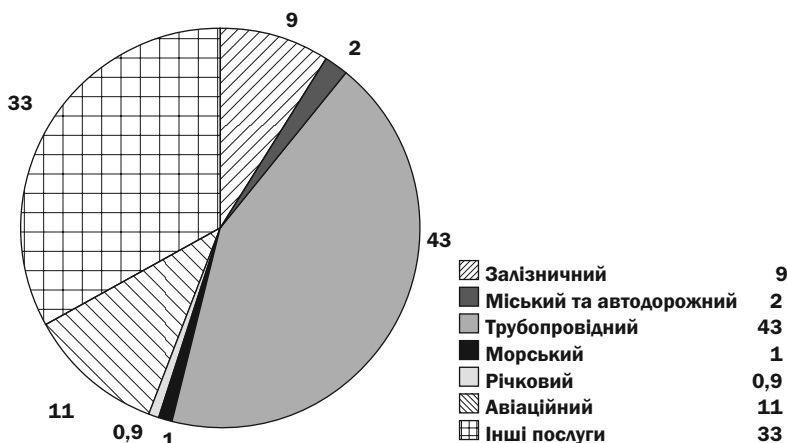


Рис. 2.1. Структура експорту транспортних послуг у 2010 р.*

Джерело: розраховано за даними Держкомстату України: зовнішня торгівля України транспортними послугами у 2010 р.

За останні роки (2005–2010 рр.) обсяги експорту послуг наземного транспорту України збільшилися в 1,7 разу. У географічному аспекті (рис. 2.2) суттєво зросли постачання послуг до Польщі, Австрії, Великобританії, тоді як до Угорщини, Кіпру, Словаччини, Італії, Німеччини вони скоротилися (наведено країни ЄС, експорт послуг наземного транспорту до яких сумарно становив понад половину загального обсягу).

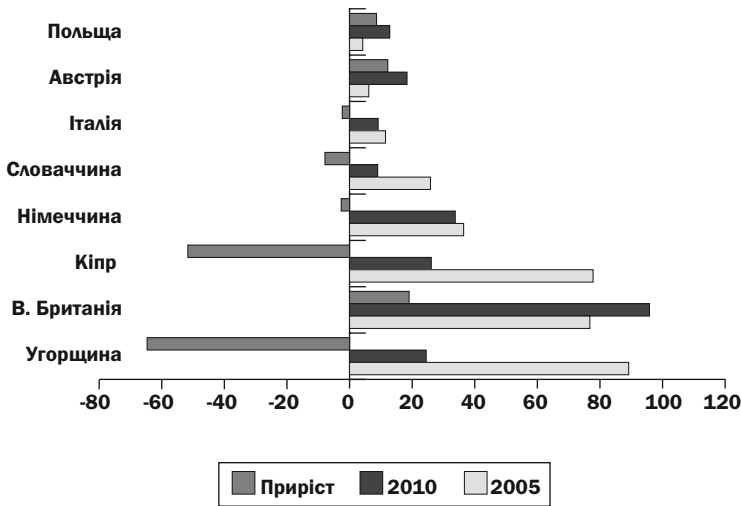


Рис. 2.2. Динаміка експорту послуг наземного транспорту України за 2005–2010 рр., %

* Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України: зовнішня торгівля України транспортними послугами у 2005–2010 рр.

У структурі експортованих послуг наземного транспорту (без трубопровідного) пріоритет належить залізничному транспорту, частка якого складає понад 82 %. Залізничний транспорт України залишиться на тривалу перспективу головним видом транспорту, зокрема на європейському напрямку для перевезень вантажів⁴⁸. Актуальним у запровадженні євроінтеграційної моделі залишається доведення якості транспортних послуг на залізниці до вимог європейських стандартів, формування дієвої транспортно-логістичної системи і на східному, і на західному напрямках, у т. ч. для забезпечення транзитних перевезень на значну відстань у змішаному сполученні (інтермодальні перевезення). Експерти доводять, що використання логістичних систем на транспор-

⁴⁸У 2010 р. частка ЄС в експорті Україною послуг пасажирського залізничного транспорту складала менше 1,6 % загального експорту цих послуг і, на нашу думку, без кардинальних змін в організації та технічному переоснащенні перевезень пасажирів до/з Європи на залізниці ситуацію навряд чи вдасться змінити.

ті дозволяє зменшувати загальні витрати на 12–35 %, у т. ч. транспортні витрати – на 7–20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні операції та збереження матеріального потоку на 15–30 %, пришвидшувати обіг матеріальних ресурсів на 20–40 %, скорочувати їх запаси на 50–200 %⁴⁹.

Статистичні дані за 2010 р. свідчать про зростання від'ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо послуг залізничного транспорту України з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, що пояснюється перевищенням обсягів вантажів, що перевозяться для України, над обсягами перевезень Україною вантажів для зазначених держав, а також непаритетним наданням порожнього рухомого складу колії 1520 мм до цих країн під завантаження, за що Україні доводиться платити у разі експортного спрямування вантажів до країн СНД через територію України. Для виправлення ситуації необхідно у спосіб проведення дво- або багатосторонніх переговорів із зазначеними європейськими державами погодити обсяги перевантаження в Україні імпортних для країни та транзитних у напрямку до країн СНД вантажів, забезпечувати відповідне переоформлення накладної ЦІМ на СМГ, у т. ч. на українській території в межах дотримання норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)⁵⁰.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де головними елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Розроблення вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення у вузлі Чоп–Захонь міжнародного логістичного центру (де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексного оброблення значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів), що можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці до ринку послуг залізничного транспорту країн Європи⁵¹. Створення єдиного комплексу

⁴⁹Соколова, О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України / О. Є. Соколова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць: Вип. 27. – К.: НАУ, 2010. – 258 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prpej/2010_27/index.html

⁵⁰Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) від 01.11.1951 р. № 998_011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=998_011

⁵¹За даними асоціації «Європейська спілка транспортників України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/logistic%20center.html>

з обслуговування вантажопотоку, у т. ч. контейнерного, в напрямку Захід – Схід – Захід за участю транспортних компаній української, угорської, словацької та російської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць, зокрема у системі МТК-5, до якого тяжіють країни – відправники вантажів – Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія та країни-одержувачі, серед яких лідирує РФ, далі – Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Найбільш ефективною є реалізація зазначеного проекту на умовах державно-приватного партнерства, що дозволить оптимізувати організацію перевезень, створюючи сприятливі умови розвитку комбінованого транспорту для 5-го Критського МТК за напрямом Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів (далі через Україну до РФ). Проектні розробки свідчать, що оптимальним є центр потужністю 52 млн т вантажу на рік. У подальшому в Україні має бути створено мережу взаємопов'язаних логістичних центрів і мультимодальних терміналів.

Дієвим механізмом євроінтеграційного розвитку ринку послуг **автомобільного транспорту** є розширення участі України в обміні дозволами на перевезення вантажу автомобільними шляхами європейських країн призначення.

***Довідково.** Міжнародні автомобільні перевезення на європейському континенті виконуються на підставі двох різних систем дозволів: двосторонньої системи, яка формується за підсумками щорічних перемовин щодо розмірів квот для автомобільних перевезень із використанням іноземних вантажних автомобілів, і багатосторонньої системи квот, що діє з 1974 р. (її називають «системою квот ЄКМТ» Міжнародного транспортного форуму – це колишня Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), яка функціонувала з 1953 р. по 2006 р.) Зазначена система квот ЄКМТ для дозволів заснована на принципі виділення базової квоти, яка встановлюється для країн-членів (на сьогодні це 43 країни) відповідно до певних критеріїв (їх 10 – обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, внесок до бюджету Міжнародного транспортного форуму (МТФ), ВВП, приріст ВВП, чисельність населення, площа території країни; відсоток використання дозволів ЄКМТ країною-членом Форуму, рівень використання книжок МДП (транзитна декларація) у країнах Форуму, загальна сума торгівлі товарами (експорт, імпорт), обсяг торгівлі (експорт, імпорт) з країнами-членами Форуму). Розмір квоти визначається*

у спосіб переговорів між країнами-членами ЄКМТ, і на 2010 р. коливався від 30 (Молдова, деякі інші країни) до 299 (РФ). Україна погодилася на квоту у 208 дозволів. Загальна їх кількість, що належала до розподілу, становила 6090. Абсолютна кількість квот збільшується для кожної країни з урахуванням певних коефіцієнтів (визначаються ступенем використання автомобільних засобів транспорту відповідного рівня екологічності – Євро-2 (заборонено на території ЄС), Євро-3 – 5 і системи бонусів, що можуть бути багаторічними або діяти один рік). Загальна квота з урахуванням однорічних бонусів становила 2010 р. 33408, у т. ч. для України – 1445. Для українських перевізників затверджені коефіцієнти розподілу багаторазових дозволів ЄКМТ на 2010–2015 рр. Зокрема, у 2011 р. вітчизняні перевізники отримають аналогічну кількість дозволів ЄКМТ, як і в 2010 р. відповідно до узгоджених коефіцієнтів (для Євро-3 коефіцієнт становитиме 6, Євро-4 – 8, Євро-5 – 10). Діюча система визначає розмір базової квоти з урахуванням порожніх пробігів автотранспорту.

Україна є активним учасником міжнародного ринку автотранспортних послуг: у 2010 р. вона експортувала послуги вантажного автотранспорту до 69 країн на суму 151,1 млн дол. США (імпорт аналогічних послуг із 47 країн оцінюється у 37,3 млн дол. США). На рис. 2.3 наведено географію ринку автотранспортних послуг України на європейському просторі (вказані найбільші партнери, сумарна частка яких у загальному експорті складала 68 %).

Україна має від'ємне сальдо у цих послугах в експортно-імпортних відносинах з Польщею: експорт становить 9,3 млн дол. США, імпорт – 16,2 млн дол. США, тобто 43,4 % загального імпорту. Від'ємне сальдо становить 6,9 млн дол. США, що є наслідком застосування Польщею демпінгу (занижений тариф на фрахт автомобілів під час завантаження товарів українського походження у західноєвропейському напрямку, що позбавляє такого вантажу українських перевізників), тобто спостерігається порушення принципу паритетності у відносинах із Україною⁵². На нашу думку, це створює загрози економічній безпеці держави та вимагає невідкладного започаткування переговорного процесу компетентних органів України та Польщі для відновлення зазначеного паритету.

⁵²Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення від 12.03.2002 р. Пункт 1 ст. 8 передбачає, що дозволи на здійснення перевезень вантажів видаються в межах квот, що встановлюються кожного року компетентними органами Договірних Сторін на основі паритету [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/616_167

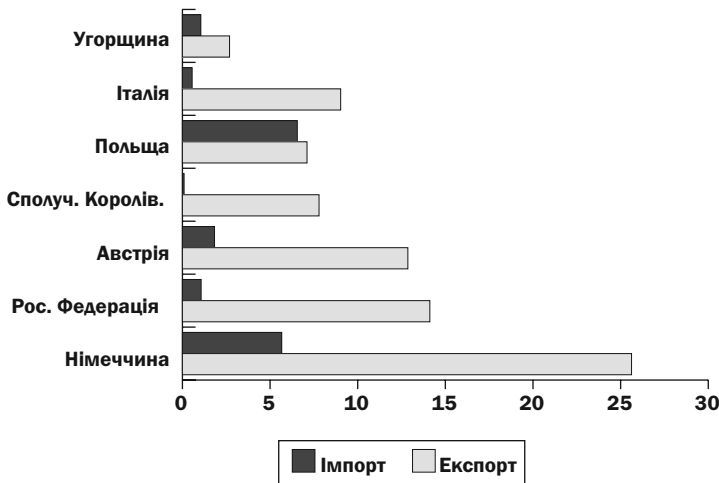


Рис. 2.3. Експорт та імпорт послуг вантажного автомобільного транспорту України у 2010 р., млн дол. США*

* Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України: зовнішня торгівля України транспортними послугами за 2010 р.

Розширення участі України на ринку автотранспортних послуг ЄС пов'язане насамперед із проблемою придбання достатньої кількості автотранспортних засобів, передусім сідельних тягачів-контейнеровозів, що відповідають сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (Євро-3; Євро-4 та Євро-5). На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних засобів, і їх надходження до перевізників обумовлено виключно імпортом. Роль держави тут вбачається у підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту, причепів до нього на більш сприятливих умовах, ніж ті, що діють. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. Зазначимо, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/у треті країни не потрібен дозвіл.

Україна має суттєвий потенціал для прискорення інтеграції до європейського ринку послуг пасажирського річкового флоту. Вже 2010 р. обсяг наданих країнам ЄС (виключно круїзного виконання для пасажирів Німеччини) послуг цього виду транспорту у 2,7 разу перевищив послуги морського пасажирського транспорту (надано пасажирам 49 країн) і становив 10,7 млн дол. США. Круїзні перевезення по Дунаю з відвіданням української частини дельти здійснює Українське дунайське пароплавання (УДП) чотирма теплоходами австрійського виробництва: «Україна», «Молдова» пасажиромісткістю по 150 та «Волга» і «Дніпро» – по 140 осіб.

У майбутньому перелік країн Європи, пасажири яких можуть скористатися послугами річкового флоту України, доцільно розширити, для чого потрібні відповідна реклама та операційний менеджмент, нові високоякісні судна, що відповідатимуть сучасним європейським стандартам за комфортом, надійністю та конкурентними цінами⁵³.

Під впливом світової фінансово-економічної кризи у 2009 р. Україною були втрачені значні обсяги транзитних та експортних вантажних перевезень річковим і частково морським транспортом, що негативно вплинуло на рентабельність галузі, ефективність діяльності морських і річкових портів, які дедалі сильніше потребують модернізації портової інфраструктури та облаштування сучасними засобами автоматизації систем управління на зразок європейських і російських портів-конкурентів⁵⁴. Експортні послуги внутрішнього вантажного річкового транспорту (вантажного внутрішнього флоту) надаються 29 країнам на суму 57,7 млн дол. США, що складає близько 48 % від загального експорту послуг водного транспорту. До стратегічних напрямів розвитку водного транспорту у післякризовий період відносяться оптимізація складу вантажного флоту, розроблення та реалізація програми кластерного розвитку морських портів, прийняття законів України «Про морські порти України», «Про міжнародний реєстр суден України»⁵⁵, впровадження механізмів інвестиційного розвитку

⁵³Нині Україна має сім закордонних агентств УДП: Регенсбург (Німеччина), Відень (Австрія), Братислава (Словаччина), Будапешт (Угорщина), Белград (Сербія), Русе (Болгарія), Бухарест (Румунія). Агентства забезпечують виконання Україною зобов'язань із перевезення пасажирів і вантажу на дільницях Дунаю країни перебування, вивчення ринку з метою залучення додаткових обсягів для перевезень, забезпечення своєчасного оброблення суден у портах країн перебування, надання допомоги суднам УДП.

⁵⁴Троцький, О. Інтегрована система «СОЛВО» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=2477>

⁵⁵Необхідність прийняття зазначених нормативно-правових актів визначена у Програмі економічних реформ України на 2010–2014 рр.

на основі Закону «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 р. № 2404-VI. Дуже важливим є долучення України до виконання проекту Євросоюзу «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», що передбачає розбудову згаданої вище поромної переправи Україна–Румунія.

В Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом фінансово-економічної кризи передусім привело до покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т. ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів. Так, у 2010 р. послугами українських авіакомпаній скористалося 6106,5 тис. осіб, темп зростання порівняно з 2009 р. становив 19 %⁵⁶.

Як уже зазначалося, основну частку (84,2 %) в обсягах пасажирських перевезень на авіаційному транспорті у 2010 р. склали міжнародні перевезення, причому пріоритетними є перевезення пасажирів з/до Європи, де поступово розширюється географія перевезень авіапасажирів компаніями України. Шляхами подальшої інтеграції є: укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків (переговори розпочато у грудні 2007 р., відбулося три раунди переговорів); забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях; гармонізація та інтеграція системи організації повітряного руху до європейської системи; виконання вимог Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації; реалізація положень Угоди про співробітництво у межах європейської програми супутникової радіонавігації «Галілео», а також з 2009 р. співробітництво по використанню Глобальної навігаційної супутникової системи РФ «ГЛОНАСС».

Важливими є здійснювані заходи з будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації аеропортів у Києві, Донецьку, Львові, Харкові, Дніпропетровську, Одесі, Сімферополі; забезпечення поступового розвитку інфраструктури аеропортів, у т. ч. на умовах лізингу та концесії; підвищення технічного рівня засобів навігації, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу тощо.

⁵⁶Від іноземних громадян в Україну за країнами, з яких вони прибули у 2010 році, за даними Державної прикордонної служби за 2010 р. / Державна статистична служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

2.2. Співробітництво України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України

Підготовка і реалізація поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію з ЄС передбачає протягом 10–15 років перехідного періоду здійснити укладання та реалізацію двосторонніх угод між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво, в т. ч. у сфері транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі. Зокрема, до пріоритетних напрямків співробітництва України та ЄС у галузі транспорту належать:

- розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи;
- підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту *ЄК Twinning*;
- модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Країни ЄС зацікавлені в розвитку **транспортної інфраструктури** України, зокрема її автодоріг, для чого беруть участь у кредитному фінансуванні робіт з їх поліпшення. За даними ЗМІ⁵⁷ європейський інвестиційний банк (ЄІБ) надає 450 млн євро (це найбільший транш у межах Східного партнерства, частково фінансується також ЄБРР; це другий кредит перший обсягом 200 млн євро був спрямований на облаштування маршруту М-06, що сполучає Україну з Угорщиною, Словаччиною, Польщею) для модернізації відрізків шляхів, що поєднують Київ із країнами ЄС важливішими транспортними коридорами в межах *Trans-European Transport Network*, а саме на ділянках Дрезден – Катовіце – Львів – Київ і Москва – Київ – Одеса. Поліпшені маршрути розглядаються ЄІБ як важливий елемент зміцнення економічних відносин між ЄС і країнами Східного партнерства, вони сприятимуть поглибленню співробітництва між країнами ЄС та Україною, Білоруссю, Російською Федерацією.

Існують можливості співробітництва України з країнами ЄС у **розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T)**, транснаціональних осей. Європейський Союз прийняв програму *Trans-European transport network (TEN-T)*, спрямовану на утворення окремої мульти-

⁵⁷РБК-Україна. – 2011. – 27 травня.

модальної мережі, що об'єднає наземний, морський, повітряний транспорт. Одночасно ЄС здійснює реалізацію 30 пріоритетних проектів (осей), частину з яких уже завершено. Для України перспективним виглядає проект РР-06: залізнична ось Ліон – Трієст – Дівача/Копер – Любляна – Будапешт – кордон України. Імовірно, коридор за проектом РР-06 завершиться прикордонним переходом Чоп (Україна) – Захонь (Угорщина), тому слід ініціювати переговори з країнами-учасниками проекту щодо будівництва на українській території Міжнародного логістичного центру для обслуговування інтермодальних перевезень у напрямку РФ, Казахстану, Китаю. Як уже зазначалося, у межах пункту перетину кордону на території України зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура, необхідна для комплексної обробки під митним контролем значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів.

Зростання обсягів торгівлі між Україною та ЄС, а також між ЄС і Китаєм, Росією та Індією обумовило ініціювання Китаєм будівництва високошвидкісної залізничної магістралі з Європи до Китаю.

Довідково. За даними Євростату, в 2010 р. у структурі загального експорту товарів із країн ЄС частка Китаю складала 8,4 %, РФ – 6,4 %, Індії – 2,6 %, в імпорті, відповідно, 18,8; 10,5 і 2,2 %, що суттєво більше, ніж у попередні роки.

Очікується, що перша транснаціональна магістраль пройде маршрутом Лондон – Париж – Варшава – Київ – Санкт-Петербург – Москва – Єкатеринбург – Астана – Іркутськ – Улан-Батор – Пекін. Це вимагає від України пошуку нових підходів до розвитку транспортної системи, нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень вантажів і пасажирів, налагодження різних форм співробітництва у форматі, насамперед Україна–ЄС. Нині здійснюється робота за участю Укрзалізниці, ВАТ «Російські залізниці» і ЗАТ МАВ Карго (угорський вантажоперевізник) із питань організації контейнерних поїздів у сполученні Китай–Європа через прикордонний перехід Забайкальськ, а також пропуску поїзда з Китаю до Чехії транзитом через Казахстан, Росію, Україну.

У співробітництві України з країнами ЄС на **повітряному транспорті** великого значення має реалізація положень Повітряного кодексу, що прийнятий Верховною Радою України у травні 2011 р. Він регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації,

забезпечення інтересів держави та національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях. Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. При цьому передбачається розділити авіацію на громадську та державну. Громадська, своєю чергою, поділяється на комерційну та авіацію загального призначення. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перегину державного кордону авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту. Таким чином, Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, проведеного в 2008 р. Практика співробітництва у створенні Спільного авіаційного простору показує, що Україна має необхідні умови для виконання міжнародних вимог щодо складу та якості льотної техніки, кваліфікації пілотів, стану та повноти послуг, що надаються аеропортовими службами.

Перспективним напрямком співробітництва України та ЄС є залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України та розгалуження мережі МТК за рахунок нових напрямків руху (Європа – Кавказ – Азія з розгалуженням автомобільної магістралі Будапешт – Білгород-Дністровський – Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську переправу на Південь Росії і на Кавказ), ТРАСЕКА (Великий шовковий шлях), Чорне море – Балтійське море з залученням додаткових вантажопотоків із Туреччини (у прямому напрямку) та Скандинавських країн (у зворотному напрямку), використання водних шляхів р. Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря й участь у реалізації міжнародного транспортного коридору «Північ–Південь».

Україна отримує фінансову та технічну допомогу від ЄС для підтримки реалізації засад розвитку національної транспортної галузі. Одним із головних засобів підтримки механізму адаптації законодавства України в галузі ринку транспортних послуг до норм і стандартів ЄС є поширення використання інструменту *Twinning* – підтримка розвитку та удосконалення системи підготовки державних службовців в Україні. Так, у червні 2011 р. завершилася реалізація

проекту «Гармонізація законодавчих норм та стандартів України з законодавчими нормами та стандартами ЄС у сфері цивільної авіації». Певною мірою сприяють розвитку транспортної галузі й реалізація в Україні інших програм технічної допомоги ЄС, зокрема: *INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe)* – Міждержавна програма постачання нафти та газу до Європи; *IBPP (Institution Building Partnership Programme)* – Програма *Tacis* з партнерства в інституційному розвитку; *CBC (Cross-Border Co-operation Programme)* – Програма прикордонного співробітництва.

Україна бере активну участь у діяльності європейських організацій, що визначають напрямки розвитку міжнародного економічного співробітництва та механізми взаємодії між країнами, в т. ч. у сфері транспорту: Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), що працює у складі Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD), а також комітетів Європейської економічної комісії ООН (Комітету з транспорту та Підкомітету з внутрішнього транспорту з інтермодальних перевезень та логістики, а також Комітету з торгівлі у складі Центру з питань спрощення і модернізації процедур торгівлі і електронного бізнесу (CEFACT); Європейського агентства залізниць (ERA), Євразійської транспортної конференції (МСАТ) тощо.

Відчутними чинниками, що гальмують процес розвитку співробітництва між Україною та ЄС, є такі:

- недосконалість законодавства України (у співставленні з законодавством країн ЄС) у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання;
- нерівність умов конкуренції українських та іноземних (зокрема з країн ЄС) перевізників, що обумовлено відсутністю необхідності в отриманні віз для в'їзду на територію України, у т. ч. під час здійснення транзитних перевезень із/у треті країни дозвіл не потрібен;
- вимивання обігових коштів транспортних підприємств в законодавчо більш жорстких умовах лізингу, які полягають у сплаті мита та обов'язкових платежів до державного бюджету та Пенсійного фонду на кордоні України під час ввезення транспортних засобів на територію України на відміну від умов лізингу, що існують в європейських країнах. Оновлення парку рухомого складу українських перевізників відбувається повільно, зокрема через високі процентні ставки за кредитами банків для вітчизняних перевізників (у липні 2011 р. середньозважена відсоткова ставка у річному обчисленні складала 14,4 %⁵⁸,

⁵⁸ *Бюлетень* Національного банку України № 9/2011 (222) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/Publication/econom/Buletен/2011/bull_09-11.pdf

тоді як, наприклад, країни ЄС надають кредити у середньому під 8,0 % річних⁵⁹), низькі обсяги українського виробництва вантажних автомобілів, здатного задовольнити потребу перевізників (у 2010 р. 91,9 % внутрішньої потреби задовольняли імпортовані вантажні автомобілі). Саме такі чинники впливають не лише на розподіл частки ринку, а й на процес оновлення транспортних засобів.

Новим чинником, що впливатиме на конкурентоспроможність українських перевізників, слід вважати прийняття Європарламентом 7 червня 2011 р. у м. Страсбург рішення щодо стягнення з вантажівок на дорогах країн ЄС додаткових зборів за забруднення довкілля та шум, від яких звільняють до 1 січня 2014 р. вантажівки стандарту Євро-5 і до 1 січня 2018 р. вантажівки Євро-6. Таким чином, у подальшому посилюватиметься конкуренція між українськими та європейськими перевізниками.

2.3. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: стан і проблеми інтеграції

Так, поглиблення міжнародного співробітництва України в транспортній сфері та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу передбачають уніфікацію вимог не тільки до рухомого складу, шляхів сполучення, а й до організації транспортного процесу та встановлення єдиних вимог до його якості. Відпрацьовуються такі питання насамперед через спільний розвиток наявних і розбудову нових міжнародних транспортних коридорів⁶⁰.

Довідково. Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена деклараціями першої (31 жовтня 1991 р., Прага), другої (14–16 березня 1994 р., о. Крит) та третьої (23–25 червня 1997 р., Гельсінкі) Пан'європейських конференцій із питань транспорту. Затверджені десять Пан'європейських міжнародних транспортних

⁵⁹[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://iformatsiya.ru/tab1/26-minimalnaya-kreditnaya-stavka-kommercheskix-bankov.html>

⁶⁰У доповіді не розглядаються питання співробітництва у цій царині в регіоні Молдови і Придністров'я в межах МТК № 9, оскільки наявна проблема вимагає насамперед політичного рішення. До завершення переговорного процесу (досі не відчувається реальної заінтересованості в ньому згаданих учасників) Україна і надалі втрачатиме багатомільйонні збитки внаслідок неналежного функціонування тут МТК. Слід також нагадати, що тільки 30 червня 2011 р. у Кишиневі підписано акт визначення та закріплення на місцевості меж ділянки автомобільної дороги Одеса–Рені в районі молдавського села Паланка, а також земельної ділянки, по якій вона проходить (питання погоджувалося з 2001 р.)

коридорів, які отримали назву «критські». Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: Пан'європейський № 3, Пан'європейський № 5, Пан'європейський № 7 Дунайський (водний), Пан'європейський № 9, а також коридор Гданськ–Одеса (Балтійське море – Чорне море), коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA). Схеми МТК наведено у Дод. до доповіді. Створення транспортних коридорів і входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Це забезпечується прийнятими Кабінетом Міністрів постановами: «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30 жовтня 1996 р. № 1324, «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 р. № 1512; «Про затвердження Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної мережі» від 4 серпня 1976 р. № 821; «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України» від 20 березня 1998 р. № 346. Мінтрансу свого часу було розроблено нову Програму розвитку національної мережі МТК України на 2006–2010 рр., але державного статусу вона не набула. Водночас слід зазначити, що у грудні 2010 р. Уряд України затвердив Угоду про погоджений розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією держав-учасниць СНД (Постанова КМУ від 1 грудня 2010 р. № 1096). Угода створює державно-правовий механізм забезпечення ефективної експлуатації та розвитку ділянок МТК, сприятиме залученню додаткових транзитних потоків.

Великого значення набуває розбудова сучасних вітчизняних автомобільних шляхів, особливо на напрямках, що сполучаються міжнародними транспортними коридорами.

Як приклад реалізації Україною заходів щодо поліпшення стану МТК на її території можна розглядати діяльність із спорудження (у період до 2015 р.) Бескидського тунелю, тендер (проводився за участі ЄБРР) на проектування та будівництво якого виграла українська компанія «Інтербудмонтаж». Перелік потрібних робіт включає реконструкцію наявного тунелю, будівництво під'їзних шляхів, розбудову нового двоколійного залізничного тунелю довжиною 1822 м. Кредит, що надається ЄБРР на 15 років (первинна сума 120 млн дол. США, нині переглядається фахівцями Укрзалізниці в бік можливого збільшення), передбачається витратити на придбання сучасних пасажир-

ських вагонів і шляхової техніки. Бескидський тунель входить до МТК № 5 (Італія – Угорщина – Словаччина – Україна – Росія). Загальна вартість проекту 200 млн дол. США. Для будівництва та облаштування тунелю уряд Розпорядженням від 22 червня 2011 р. № 582-р передав Львівській залізниці 6,19 га землі, які належали Славському дочірньому лісогосподарському підприємству «Галсільліс» і ДП «Воловецьке лісове господарство»⁶¹. Україна залучається також до будівництва національних відрізків кільцевої дороги навколо Чорного моря, реалізації заходів із розбудови нових елементів *TRACECA*, транспортного сполучення Азія–Європа та ін.

Новим елементом розбудови міжнародних транспортних коридорів може стати будівництво транспортного сполучення через Керченську протоку.

***Довідково.** У 2002 р. Національний інститут проблем міжнародної безпеки був залучений до підготовки експертного висновку щодо Інвестиційного проекту «Підземний транспортний перехід через Керченську протоку «Крим–Тамань», розроблений Науково-виробничою фірмою з експлуатації та будівництва підземних об'єктів (Сімферополь). У висновку Інститут заперечував наведеним розробниками проекту даним щодо очікуваного обсягу вантажних перевезень за новим маршрутом (його пропускну спроможність передбачалося встановити на рівні 100 млн т/рік, з яких 30 млн т мали б формувати нафта та нафтопродукти, 20–30 млн т навалочні вантажі, 10–15 млн т автомобільні вантажі тощо). Пасажиропотік оцінювався у 5 млн осіб на рік. На нашу думку, висновки Інституту не втратили актуальності, оскільки за 10 років, що минули, темпи зростання обсягів перевезень через протоку суттєво відстають від проектних показників. Тому для прийняття остаточного міждержавного рішення щодо розбудови переправи мають здійснюватися ґрунтовні економічні дослідження.*

Україна має ефективніше використовувати переваги свого географічного розташування, що дозволить їй нарощувати обсяги транзитних вантажних перевезень⁶² і розширити маршрути пасажиро-

⁶¹Для Бескидського тунелю виділено землю // Голос України. – 2011. – 1 липня.

⁶²За повідомленнями ЗМІ, Україна посідає 102 місце серед 155 країн світу за індексом логістичної ефективності (*Logistics Performance Index*). Румунія знаходиться на 59, а Польща – 30-му місцях. Зокрема, Румунія вже має три з'єднувальних канали з Дунаєм та розбудовує четвертий, а Україна шороку втрачає високоприбуткові транзитні вантажопотоки. Див. : Роман, Зоя. Проект «Відкритий світ» – прорив навіть для Європи // Урядовий кур'єр. – 2011. – 26 січня.

потоків. У цьому контексті насамперед зосередимо увагу на проєкті «Дунайський коридор», включений до переліку національних проєктів України і спрямований на розвиток МТК № 7. Його реалізація пов'язана із спорудженням другої черги ГСХ (глибоководний судновий хід) Дунай–Чорне море, розбудовою залізничного сполучення та автомобільної дороги Одеса–Рені довжиною 261 км, що може здійснюватися на концесійній основі та сприятиме суттєвому скороченню шляху з Північно-Східної Європи до країн Балканського регіону через українську територію.

За твердженнями Міністра закордонних справ України К. І Гриценка, існує зацікавленість у транспортуванні через дунайські порти України вуглеводнів, зокрема у транспортуванні скрапленого природного газу зацікавлений Казахстан, а багато інвесторів з Китаю, країн Близького Сходу, Перської затоки готові вкладати кошти у розвиток портової та транспортної інфраструктури Дунаю на його українській ділянці⁶³. Виконання проєкту «Дунайський коридор» сприятиме подальшій інтеграції України у європейські транспортні коридори, реалізації транзитного потенціалу країни, закріпить стратегічну присутність держави у регіоні та посилить її позиції серед дунайських перевізників.

Слід звернути увагу на інтенсивну розбудову країнами Європейського Союзу транс'європейського транспортного коридору № 3 (за автомобільним сполученням автотраса А-4), що поєднує Україну з Німеччиною через територію Польщі (маршрут Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ). На сьогодні модернізовано всю транспортну інфраструктуру такого МТК на території Східної Німеччини, і німецькі компанії розпочали вкладати кошти у розбудову більш важливих елементів цієї інфраструктури на польській території (будується 8-полосна автомагістраль). Тому Уряду України важливо вивчити це питання, щоб залучити зазначені компанії до розбудови за європейськими зразками вітчизняного відтинку автотраси, що сприятиме подальшому ефективному розвитку економічного потенціалу регіону. У західному регіоні закінчується МТК № 5 Трієст – Любляна – Будапешт/Братислава – Львів. Якщо таку автомагістраль продовжити до перетину з трасою Київ–Одеса (МТК № 9, що проходить трасою Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ/Москва – Одеса/Кишинів – Пловдив – Бухарест – Александрополіс, через Тернопіль, Хмельницький і Вінницю), будуть створені додат-

⁶³Казахстан заинтересован в транспортировке углеводородов через украинские порты на Дунае [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=28829>

кові умови для активізації економічного розвитку великої кількості адміністративних районів Лівобережжя України та зміцнення євроінтеграційних процесів.

Серед таких заходів – проекти з впровадження швидкісного пасажирського сполучення між Києвом та обласними центрами, що залучені до проведення фінальної частини змагань з футболу Євро-2012, між Києвом та Москвою, між містами-мільйонниками (насамперед Донецьком і Харковом) та російською столицею тощо. Важливого значення має участь України у спорудженні колії 1520 мм між Москвою через Київ, Кошице та Братиславу до Відня та у формуванні логістичної системи вантажоперевезень за цим маршрутом. Відповідно до досліджень консалтингової компанії *Roland Berger Strategy Consultants* новий проект дозволить залучити до маршруту від 16 до 24 млн т вантажу з Азії до Західної Європи (розрахунковий рік – 2050, термін розбудови траси – 10 років), а час доставки скоротиться до 15 діб, суттєво знизяться витрати палива та енергії⁶⁴.

РОЗДІЛ III. СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Реформування транспортної системи та гармонізація транспортного законодавства України із відповідним законодавством Європейського Союзу сприятимуть більш повному використанню наявного транзитного потенціалу, обумовленого вигідним географічним розташуванням країни. Своєю чергою, реформована за європейськими стандартами транспортна галузь України зможе привабити іноземних і вітчизняних інвесторів до вкладання коштів у розвиток новітніх технологій, оновлення та зміцнення матеріально-технічної бази, посилення безпеки (включаючи екологічну) функціонування всіх складників транспортної системи, підвищення якості послуг, що ними надаються. Актуальність реформування транспортної галузі посилюється з огляду на очікуване підписання Угоди про асоціацію з ЄС, у т. ч. Угоди про зону вільної торгівлі, оскільки недостатня розвиненість транспортної інфраструктури, що перешкоджає необхідному доступу громадян і підприємств до

⁶⁴[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gudok.ru>, 2011. – 23 травня.

транспортних послуг, може призвести до значних економічних втрат, ускладнити налагодження високоєфективної торгівлі та прискореного економічного зростання України.

Слід зазначити, що Порядок денний асоціації Україна–ЄС містить положення про необхідність розроблення Концепції державної політики стійкого розвитку усіх видів транспорту України, яка б узгоджувалася з Білою книгою ЄС щодо транспорту у її сучасному змістовному вигляді.

Питання реформування транспортної галузі стоїть на порядку денному українського уряду вже понад десять років. На жаль, прийняті до виконання завдання майже ніколи не виконувалися повністю, а проблема залишається досі. Так, Постановою КМУ від 9 листопада 2000 р. № 1684 було затверджено Концепцію реформування транспортного сектору економіки, що ставила за мету прискорений розвиток транспортної системи України до стану, який би повністю задовольняв потребу у перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечував інтеграцію транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи. У преамбулі Концепції зазначалося, що на той час критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, збільшувався рівень зношеності матеріально-технічної бази, що призводило до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технічному обслуговуванні, незадовільно вирішувалися питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не повною мірою використовувалися потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) щодо розвитку експорту транспортних послуг. Тому передбачалося:

- демонополізувати окремі види транспорту та видів їх діяльності;
- забезпечити розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;
- впровадити державне регулювання та контроль за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, не допускати зловживання монополієм становичем на ринку транспортних послуг;
- створити економічний механізм для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;
- забезпечувати цілісність розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;
- створити умови для модернізації та розвитку транспортного сектору переважно на основі самофінансування.

У документі зазначалося, що державне регулювання ТДК має здійснюватися за такими напрямками: вільне входження у ринки/вихід з ринку суб'єктів господарювання, що надають транспортні по-

слуги; захист навколишнього середовища, зменшення викидів забруднювальних речовин та підвищення рівня екологічної безпечності транспортних засобів; розроблення правових основ транспортно-експедиційної діяльності; правове забезпечення діяльності спеціальних (вільних) економічних зон, орієнтованих на надання транспортно-експлуатаційних послуг. Документ також містив розгорнений перелік заходів щодо реформування залізничного, морського, автомобільного, авіаційного транспортів, дорожнього господарства, удосконалення управління транспортною системою, формування ринків транспортних послуг, поліпшення тарифної та фінансової політики тощо. Спеціальний розділ Концепції був присвячений питанням інтеграції транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи.

Так, включені до Концепції заходи з реформування транспортної галузі України могли б стати підґрунтям для розроблення і послідовної реалізації Національної програми реформування транспорту, але такої програми досі немає. Водночас Розпорядженням КМУ від 27 грудня 2006 р. № 651-р схвалено Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту. Як і у аналізованій Концепції реформування транспортної системи в цілому, у новому документі зазначається, що стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що «найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави»⁶⁵. До проблем, які слід розв'язати, віднесені: недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту; невідповідність організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки; перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних; недостатня прозорість фінансової діяльності галузі; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень. Наведені причини, за яких (на думку розробників Концепції) виникли зазначені та інші недоліки галузі, сформульовані мета й умови реформування залізничного транспорту. Зроблено висновок, що найбільш прийнятною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є корпоративна із створенням державної акціонерної компанії, 100 % акцій якої належатимуть державі.

⁶⁵[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=651-2006-%F0>

Довідково. Ще наприкінці 1994 р. був опублікований проект «Концепції корпоратизації підприємств залізничного транспорту України», яким передбачалося перетворити Державну адміністрацію залізничного транспорту (Укрзалізницю) у національну акціонерну холдингову компанію, до складу якої входили б дочірні акціонерні холдингові компанії, створені на базі залізниць і промислових підприємств. Концепцію на державному рівні не було затверджено⁶⁶.

Аналізуючи нині стан справ із реформування залізничного транспорту, можна констатувати, що завдання Концепції в основному залишилися невиконаними, а Укрзалізниця досі чекає на реформи⁶⁷.

Крім цього, доцільно забезпечити більшу відкритість галузей транспорту для входження на ринок надання послуг нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх транспортних і обслуговуючих галузях. Держава має здійснювати заходи щодо регулювання ринку насамперед для елементів, з якими пов'язане забезпечення належного рівня безпеки на транспорті (слід враховувати, що автомобільний і річковий транспорт в Україні майже повністю є приватним, залізничний транспорт, морські порти, дорожнє господарство – повністю державні); проводити моніторинг ефективності роботи галузей транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними; регулювати тарифну політику, щоб тарифи включали певні зовнішні транспортні витрати (з утримання доріг, усунення забруднення довкілля, ліквідація наслідків ДТП тощо), впровадити регуляторний орган з тарифної політики; оптимізувати розміри національних авіакомпаній, що посилять їх місце на ринку авіаперевезень і підвищать конкурентоспроможність.

За перебігом реалізації більшості з перелічених параметрів Мінінфраструктури України звітує перед уповноваженими представниками ЄС у межах виконання Програми секторальної бюджетної підтримки «Підтримка впровадження транспортної стратегії України», для чого періодично існує Спільна група з моніторингу (впродовж 4 років – до 2014 р. Мінінфраструктури отримуватиме фіксовану суму 27 млн євро, а якщо будуть впроваджені реформи, додатково 38 млн євро). Моніторинг здійснюється за 11 показниками (індикаторами), які стосуються питань приведення до міжнародного рівня за-

⁶⁶[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.magistral-uz.com.ua//u-poshukah-neprosth-rishenz.html>

⁶⁷Див. : Буча, Вадим. На Укрзалізницю чекають реформ // Урядовий кур'єр. – 2011. – 12 серпня.

конодавства транспортної галузі, поліпшення безпеки на автошляхах, в авіапросторі та судноплаванні, зростання транспортних потоків через Україну тощо.

Таким чином, транспорт, як інфраструктурна галузь, відіграє суттєву роль у післякризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світові економічні системи. Таку роль транспорт може виконувати лише за умов постійного поліпшення організації перевезень, вдосконалення діючого законодавства та імплементації його до загальноєвропейського, оновлюючи з дотриманням вимог євростандартів виробничі фонди, дотримуючись правил охорони навколишнього середовища. Як свідчить аналіз, транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим стан головних транспортних галузей України ще не повною мірою відповідає таким вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку. Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бути такі.

1. Вирішити проблему збалансування попиту та пропозицій із надання транспортних послуг і за галузевою (за видами транспорту), і регіональною ознакою. Для цього необхідно:

а) *на залізничному транспорті*

- підвищити на законодавчому рівні відповідальність вантажоодержувачів за пошкодження вагонного парку, що включатиме поряд з відшкодуванням витрат на ремонт компенсацію неотриманого прибутку залізниці унаслідок виключення вагонів з обороту;

- впровадити нормативні документи, які регулюватимуть залучення до вантажних перевезень приватних вагонів (включаючи економічний механізм, за яким встановлювалась би відповідальність орендаря за збереження та своєчасне повернення транспортних засобів). Зазначені функції доцільно делегувати державному органу з регулювання тарифів на транспорті, необхідність створення якого в Україні обговорюється протягом багатьох років;

- вдосконалити діючу нормативно-правову базу, що регулює процес фінансового забезпечення оновлення локомотивного парку планувалося з експлуатації зняти 109 електровозів серії ВЛ8, у наступні 3 роки – ще 332 машини цього типу, а також багато електровозів інших моделей і тепловозів), щоб поряд з державними коштами, що можуть залучатися через впровадження лізингової форми придбання техніки,

придбання машин здійснювалося приватними інвесторами за умов встановлення їх власності на придбані локомотиви;

- розробити Проект закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», спрямованого на модернізацію, оновлення рухомого складу залізниць; поетапне розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху; підвищення якості та швидкості перевезень, рівня комфорту обслуговування пасажирів; поліпшення умов економічної безпеки і захисту довкілля;

- поступово здійснити (там, де це економічно доцільно) впровадження денних перевезень пасажирів швидкісними потягами;

- для поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) у межах Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю;

б) на автомобільному транспорті

- забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг, насамперед у межах підготовки до фінальної частини змагань із футболу Євро-2012. Забезпечити повне виконання прийнятих зобов'язань із розширення нового будівництва та облаштування (з урахуванням вимог євро-стандартів) автошляхів (зокрема у 2011 р. – 1500 км, у наступні – по 2–4 тис. км);

- розробити та прийняти Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», у якому передбачити необхідні умови та дійові механізми взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами (можливо, у спосіб випуску цінних паперів, акцій, облігацій) для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг;

- прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту, у якій на підставі схваленої КМУ у серпні 2011 р. (Розпорядження № 732-р) Концепції, зосередити увагу на прискоренні процесу оновлення автотранспортного парку у спосіб нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності та шляхом лізингу;

- вирішити управлінсько-організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних автодоріг;

в) на авіаційному транспорті

- забезпечити повне виконання завдань із розбудови сучасного аеропортового господарства, насамперед у містах, що залучаються до проведення фінальної частини змагань із футболу Євро-2012;

- вивчити питання щодо доцільності впровадження вертикально-інтегрованих структур, посилення міждержавної співпраці при створенні нових моделей літаків серії «Антонов», формування потужностей із виробництва вітчизняного вертольота; реалізувати положення Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 р. (після її схвалення);

- в містах, що не задіяні у програмах до Євро-2012, здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, впровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіакомпаніями;

г) на морському транспорті

- розробити та реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у судах на період до 2020 р.;

- для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту розробити та ухвалити Закон «Про суднопластво на внутрішніх водних шляхах України», Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму «Безпека суднопластва в Україні» (Положення про Державну систему управління безпекою суднопластва затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1137); удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі суднопластва, забезпечити виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року (схвалена Розпорядженням КМУ від 16 липня 2008 р. № 1051-р), насамперед щодо розвитку потужностей із перероблення контейнерних вантажів у морських торговельних портах і розширення географії функціонування морських поромних ліній між портами України, РФ, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії;

- завершити будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай–Чорне море в українській частині дельти Дунаю;

- Мінінфраструктури України, Одеській обласній державній адміністрації створити необхідні умови та сприяти виконанню Координаційним центром із проведення діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (утворений Постановою КМУ від 21 вересня 2011 р. № 994)

покладених на нього функцій щодо відстоювання національних інтересів України в регіоні, налагодження рівноправних відносин із країнами регіону, відродження дієздатності Дунайського пароплавання та соціально-економічного розвитку українського Придунав'я;

- розробити та реалізувати окрему національну програму з розвитку інфраструктури для прийому круїзних суден нового покоління, поліпшення обслуговування пасажирів у приймаючих портах (світовий ринок морських круїзів у 2011 р. оцінювався у 16 млн осіб).

2. Зміцнювати міжнародне співробітництво і посилити процес інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж. Для цього необхідно:

- активізувати дії (організаційні, техніко-технологічні, юридичні), спрямовані на інтенсифікацію мультимодальних перевезень із використанням автомобільного, залізничного та морського транспорту (контрейлерні та спеціалізовані контейнерні потяги) із залученням поромних переправ до портів РФ, Грузії, Болгарії, Туреччини, Румунії (в Європі останніми роками 2/3 міжнародних перевезень вантажів здійснюється у змішаному сполученні). До контрейлерних потягів, що виконують мультимодальні перевезення, включені «Вікінг», «Зубр», «Ярослав», «Одеса» та ін. Важливим є прийняття Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» (включено до Плану заходів щодо виконання у 2011 р. Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженого Розпорядженням КМУ від 17 серпня 2011 р. № 790-р), а також вирішення питання відповідальності сторін при комбінованих перевезеннях, компенсації шкоди від незбереження вантажу та рухомого складу, взаєморозрахунків, оформлення перевізних документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів змішаних перевезень тощо. Створити необхідні економічні умови для активізації вантажних і пасажирських перевезень у басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з наступним використанням внутрішньої річкової системи РФ);

- забезпечити збільшення пропускних спроможностей морських та річкових портів (першочерговою є доцільність розбудови нового контейнерного терміналу Одеського МТП на Карантинному молу; Іллічівського МТП, а також порту «Южний»). Днопоглиблення підхідного каналу та акваторії в цьому порту дасть можливість приймати повністю завантажені великогабаритні нафтові танкери та суховантажні балкери;

- сформувати дієву транспортно-логістичну систему на східному та особливо західному напрямках (насамперед у районі Чоп–Захонь),

відродити проектні розрахунки та реалізувати відомий проект «Інтерпорт Ковель», який свого часу передбачав створення в Ковелі транспортно-логістичного центру великої потужності з проведенням необхідних митних та інших процедур контролю (важливість реалізації ідеї відродження транспортного значення Ковеля посилюється потребами в перевезеннях великої кількості вболівальників з Європи, що відвідуватимуть заключні етапи футбольної першості в Україні з Євро-2012);

- підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого впровадження принципу «єдиного вікна» при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, застосування електронного цифрового підпису відповідальних за вантаж. Використовувати рекомендації та стандарти ЄЕК ООН, Всесвітньої митної організації та інших міжнародних регулювальних організацій для спрощення та гармонізації потоків інформації та документів під час підготовки пропозицій із реалізації пілотного проекту з впровадження принципу «єдиного вікна» в організації взаємодії вітчизняних учасників зовнішньоторговельних операцій і органів, що контролюють за маршрутом потяга «Вікінг» та у аеропорту «Бориспіль» із використанням електронного документа ЦИМ/СМГС. У цілому розширити практику застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС, що дозволяє суттєво прискорити та спростити процедуру передачі вагонів на прикордонних передавальних станціях;

- реалізувати усі можливості, що надає Україні її співробітництво з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (*TEN-T*) і нових транснаціональних транспортних осей на території України. Провести аналіз відповідності законодавства України європейським стандартам із питань упровадження механізму спрощення та гармонізації процедур і привести митне законодавство відповідно до вимог Конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур (Київської конвенції), а також Конвенції про спільну транзитну процедуру;

- реалізувати можливості, що надаються новим Повітряним кодексом, у зміцненні міжнародного співробітництва на основі впровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав пасажирів, розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та іншими регіонами світу, осучаснення аеропортового господарства, оновлення складу авіасуден;

- вирішити неузгоджені проблеми щодо спрощення процедури доступу українських автоперевізників на європейські ринки, у т. ч. на основі зміцнення технічної бази вітчизняних автоперевізників,

підвищення рівня екологічності транспортних засобів, що ними використовуються, встановлення ідентичних європейським вимог до кваліфікації вітчизняних водіїв. Ініціювати та провести переговори з відповідними органами Польської Республіки щодо відновлення паритету з надання дозволів на вантажні перевезення автомобільним транспортом;

- на урядовому рівні активізувати процес щодо отримання Укрзалізницею статусу митного перевізника з наданням відповідних ліцензійних умов (цей статус був наданий ще 2004 р., проте через рік скасований. За даними експертів, за цей час обсяг залучених вантажів для перевезення залізницею, збільшився у 1,7 разу). Ліцензія має встановлювати повну відповідальність власника ліцензії не лише за вантаж (стан, термін доставки, відповідність митним документам), а й зобов'язання щодо бюджетних фінансових відрахувань;

- підготувати, затвердити та реалізувати Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів і логістики на 2011–2015 рр., де необхідно врахувати питання щодо утворення в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень із перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу.

3. Реалізувати комплекс заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі. Для цього, спираючись на Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 р. № 2404-VI і нові можливості, що надає Податковий кодекс, необхідно:

а) *створити нормативно-правові умови для розвитку державно-приватного партнерства у сфері транспорту:*

- здійснити аналіз і перевірку відповідності діючого законодавства міжнародним нормам;

- розробити Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; визначення способів і напрямів удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства у транспортній галузі; поширення позитивного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства у такій сфері;

- впровадити систему страхування інвестиційних ризиків; гарантувати додержання прав і законних інтересів приватних партнерів у спосіб внесення змін до Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 р. № 1560-XII у частині забезпечення надання

державних гарантій прав інвесторів і захисту інвестицій (ст. 18 та 19) стосовно визначення органів державної влади, які відповідатимуть за виплати компенсацій і відшкодування збитків інвесторам, а також стосовно конкретизації джерел і строків цих виплат;

б) *створити інституційні та ринкові умови для державно-приватного партнерства у сфері транспорту та утворити повну та комплексну систему його функціонування:*

- створити спеціальний центр розвитку державно-приватного партнерства в Україні як методологічну та координаційну установу, що опікуватиметься проблемами розвитку економічних, правових та організаційних засад реалізації ДПП у транспортній сфері;

- Міністерству інфраструктури України разом з Державною службою автомобільних доріг, Державною адміністрацією залізничного транспорту та іншими органами, що знаходяться у сфері управління Міністерства, формувати та оновлювати перелік пріоритетних проєктів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури, у т. ч. на умовах державно-приватного партнерства;

- широко розповсюджувати інформацію про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку ДПП у транспортній галузі в Україні під час проведення міжнародних заходів, організованих посольствами України за кордоном, міжнародних бізнес-форумів і конференцій, а також через ЗМІ для пошуку потенційних інвесторів і кредиторів;

- Міністерству економічного розвитку та торгівлі разом із Міністерством інфраструктури, Міністерством фінансів, Державним агентством України з управління державними корпоративними правами та майном, а також НБУ визначити моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проєктів, в т. ч. у дорожньо-транспортній галузі (в морських, річкових портах, аеропортах, на залізниці та на інших об'єктах транспортної інфраструктури); запровадити механізми заохочення розвитку ринку для ДПП та схеми фінансування проєктів; забезпечити механізми комплексного розподілу ризиків відповідно до обраних моделей ДПП;

- Міністерству освіти, науки та молоді і спорту України здійснювати спеціальну підготовку фахівців із питань ДПП, у т. ч. для сфери державного та місцевого управління на транспорті, передбачивши в загальній освітній програмі спеціальну дисципліну.

Схеми МТК

Пан'європейський транспортний коридор № 3.
Маршрут: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ.



Міжнародний транспортний коридор Гданськ–Одеса
(Балтійське море–Чорне море) (Ягодин–Одеса). Маршрут:
Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів.
Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна.



Пан'європейський транспортний коридор № 9.

Проходження: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями). Країни учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція.



Пан'європейський транспортний коридор № 5. Маршрут:

Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів.



Пан'європейський транспортний коридор № 7.
Дунайський (водний)



Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)



**СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
У ПІСЛЯКРИЗОВИЙ ПЕРІОД**

*Матеріали засідання
«круглого столу»*

25 жовтня 2011 року в Національному інституті стратегічних досліджень відбулося засідання «круглого столу» з теми **«Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період»**, під час якого було розглянуто проблеми післякризового розвитку транспортної системи України, її інтеграції в європейську та світову транспортні мережі, а також напрями подальшого реформування транспортної галузі на етапі післякризового відновлення економіки України.

У дискусії взяли участь співробітники наукових та аналітичних установ, представники органів державної влади, неурядових організацій і засобів масової інформації.

В обговоренні взяли участь:

БАЯЗИТОВ Лев Рауфович	експерт АТ «Аллего»
БЕРНІКОВА Оксана Петрівна	студентка Національної академії державного управління при Президентіві України
БЄЛАШОВ Євгеній Володимирович	старший консультант відділу секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень
БОРОВИК Наталія Антонівна	професор кафедри фінансів, обліку й аудиту Національного транспортного університету
БУГРІЙ Максим Геннадійович	завідувач сектору відділу зовнішньоекономічної політики
ВАЛЄЄВ Віктор Вікторович	віце-президент Українського національного комітету Міжнародної торгової палати
ГЛАДИШ Олександр Вікторович	заступник начальника ДП «Укрводшлях»

ДІДКІВСЬКА Світлана	менеджер проекту сектору транспорту Представництва Європейського Союзу в Україні
ЕМЕЛЬЯНОВА Олена Юріївна	старший консультант відділу секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень
ЖАЛІЛО Ярослав Анатолійович	перший заступник директора Національного інституту стратегічних досліджень, президент Центру антикризових досліджень
ЖМЕРЕЦЬКИЙ Олексій Сергійович	студент Національної академії державного управління при Президентові України
ЗАГВОЙСЬКА Ольга Василівна	заступник завідувача кафедри інформаційної політики Національної академії державного управління при Президентові України
ІВЧЕНКО Ірина Сергіївна	директор з аудиту, консалтингу і сертифікації ТОВ «Центр системних інтеграцій»
ІЗОТОВ Сергій Велімирович	радник голови правління Асоціації митних брокерів України
КАРНАУХ Марина Вікторівна	голова технічного комітету ТК-105
КОЛЕЙНИКОВ Юрій Олександрович	виконавчий директор ТОВ «Аллего»
КОСТЮЧЕНКО Леонід Михайлович	президент Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України
КОТЛУБАЙ Олексій Михайлович	заступник директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

КРАСНОЖОН Владислав Валентинович	начальник комерційного відділу ТОВ «Укррос-транс»
КРУПЕЛЬНИЦЬКА Тетяна Петрівна	науковий співробітник відділу секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень
КУРИЛЮК Дмитро Володимирович	студент Національної академії державного управління при Президентіві України
МАКАРЕНКО Михайло Володимирович	ректор Державного економіко-технологічного університету транспорту
МАКАРИЧЕВА Тетяна Миколаївна	координатор проектів ТОВ «Консалтингова компанія «Аллего»
МАЛЬЧЕВСЬКА Валентина Мартинівна	директор департаменту транспортної політики Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України
МАРЧУК Олександр Володимирович	доцент кафедри інформаційної політики Національної академії державного управління при Президентіві України
НОВІКОВА Алла Михайлівна	заступник директора ДП «Державний авто-транспортний науково-дослідний і проектний інститут»
НОВІКОВ Євгеній Петрович	генеральний директор Асоціації транспортно-експедиторських організацій України «Укрзовніштранс»
ПЕРЕВОЗНИК Валентин Петрович	голова правління АТ «Київзовніштранс»
ПИСЬМАК Олександр Євгенович	начальник юридичного відділу ПАТ «Київський річковий порт»

ПОЛНАРЬОВ Семен Якович	експерт Центру антикризових досліджень
ПРИХОДЬКО Юрій Никанорович	генеральний директор Асоціації міжнародних експедиторів України (Національна асоціація <i>FIATA</i>)
РОДІОНОВ Іван Вікторович	заступник проректора з наукової роботи Державного економіко-технологічного університету транспорту
РОЛЛЕ Тетяна Анатоліївна	комерційний директор ТОВ «Укррос-транс»
СМЕТАНІН Сергій Юрійович	студент Національної академії державного управління при Президентові України
СОБКЕВИЧ Оксана Володимирівна	завідувач відділу секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень
СОБОЛЄВА Тетяна Юріївна	студентка Національної академії державного управління при Президентові України
СТЕЛЬМАХ Олексій Андрійович	представник сектору з питань транспортної інфраструктури управління реального сектору економіки Секретаріату Кабінету Міністрів України
СТЕПАНСЬКИЙ Григорій Єрмолайович	президент АТ «Українські транспортні коридори»
СУХОРУКОВ Аркадій Ісмаїлович	радник при дирекції Національного інституту стратегічних досліджень
ТЕРЕЩЕНКО Сергій Степанович	експерт-консультант АТ «ПЛАСКЕ»

ХРУСТАЛЬОВА Вікторія Вікторівна	головний редактор видавництва «Транспорт»
ШЕВЧУК Дмитро Олександрович	студент Національної академії державного управління при Президентові України
ЮОДСНУКІТЕ Юрате	координатор сектору транспорт Представництва Європейського Союзу в Україні

Під час дискусії учасники обмінялися думками щодо головних проблем післякризового розвитку транспортної системи України, її інтеграції у європейську та світову транспортні мережі, а також напрямів подальшого реформування транспортної системи на етапі післякризового відновлення економіки України.

ЖАЛІЛО Ярослав Анатолійович,
*перший заступник директора
Національного інституту стратегічних досліджень,
президент Центру антикризових досліджень*

Приємно бачити таку поважну спільноту на обговоренні важливого стратегічного питання, одного із центральних питань у програмі реформ і основних напрямів державної економічної політики. Сьогодні йтиметься про стратегію розвитку транспортної системи України у післякризовий період. Ми спеціально використали термін «післякризовий період», аби надати стратегічного виміру нашому сьогоднішньому обговоренню, оскільки усі мають розуміти, що реформування транспортної системи відіграватиме дуже важливу роль у формуванні післякризової економічної моделі в Україні. Важливо, що транспорт – це той складник, який забезпечує міжрегіональну інтеграцію та співпрацю. Це елемент, який формує зовнішні зв'язки країни, напрями і транскордонної співпраці, і більш далеких соціальних, економічних і культурних зв'язків країн. Транспорт є важливим складником у формуванні собівартості української продукції відповідної конкурентоспроможності. Крім того, він створює потужний соціальний ефект і спроможний надавати, чи навпаки, позбавляти стимулів розвитку регіонів. Тобто підходи Інституту полягають у розумінні ролі транспорту як складника макроекономічного або соціально-економічного організму країни.

На цьому дозвольте завершити вступний виступ і надати слово для презентації розробок Інституту й доповіді, яка знаходиться у ваших матеріалах, завідувачу відділу секторальної економіки Оксани Володимирівни Собкевич.

СОБКЕВИЧ Оксана Володимирівна,
*завідувач відділу секторальної економіки
Національного інституту стратегічних досліджень*

Актуальність сьогоднішнього засідання «круглого столу» пов'язана насамперед із тим, що транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у післякризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні й ефективні вантажні, пасажирські перевезення, а також сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічну систему. В Україні транспортна галузь забезпечує

створення 13 % ВВП, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) складає 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, працює у галузі 5 % зайнятого населення. Тому ефективно та безперервно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою стійкого економічного зростання.

Останнім часом органи державної виконавчої влади України приділяють більше уваги питанням реалізації потенціалу транспортної системи, її транзитних можливостей, поглибленню взаємовигідного співробітництва в межах СНД і Європейського Союзу. Водночас здійснений аналіз засвідчив багато проблем, що заважають стратегічному розвитку транспортної системи й розширенню масштабів надання галузям економіки і населенню високоякісних транспортних послуг. На цьому втрачає не лише сам транспорт, а й гальмується післякризове зростання багатьох галузей економіки.

До таких проблем належить насамперед відсутність балансу між попитом і пропозицією на ринку транспортних (насамперед залізничних) перевезень. Вагомим чинником на сьогодні є незадовільний технічний стан рухомого й тяглового складу, а також об'єктів інфраструктури, причиною якого є високий рівень зношеності, що оцінюється у 80 %, а спеціальних вагонів – понад 90 %. Недостатні темпи оновлення вагонного парку разом з перебуванням значної частини вагонів у постійному ремонті або модернізації обумовлюють щодобовий їх дефіцит до тисячі одиниць, з чим пов'язане неповне виконання завдань з відправлення, у т. ч. на експорт, вантажів українських власників.

Невідповідність сучасним вимогам наявного парку електро- і тепловозів гальмує введення на залізничному транспорті європейських стандартів щодо швидкості вантажних і пасажирських перевезень, їх економічності та екологічності. Рівень зношеності наявного локомотивного парку наближається до 100 %, у т. ч. тепловози мають 97 % зношеності, а електровози – 90 %. Тому цей парк слід оновити, що й передбачено Постановою КМУ від 1.08.2011 р. № 840, за якою Україна до 2016 р. має придбати 509 од. тяглового парку на загальну суму понад 28 млрд грн.

Суттєва частка вагонів піддається пошкодженню, що вимагає збільшення витрат на їх утримання. За 2000–2010 рр. витрати на утримання вагонного вантажного парку збільшилися у понад двічі. Лише за останні два роки плановий ремонт подорожчав на 33 % і становить близько 3 тис. дол. США за вагон, капітальний – на 34 % (до 10 тис. дол. США за вагон).

До цього слід додати низьку правову й фінансову відповідальність одержувачів вантажів за збереження цілісності вантажних вагонів під

час їх розвантаження й не вирішеності проблеми залучення до вантажних перевезень приватних вагонів, загальна кількість яких складає понад 30 % обсягу інвентарного парку, а за прогнозами до 2015 р. їхня частка зростає до 38 %, що становитиме 31–33 тис. од.

Стосовно ж автомобільного транспорту, то основною проблемою є погана якість доріг. Навіть у складі автодоріг державного значення частка доріг I та II категорій складає 60,5 %, а з-поміж доріг місцевого значення дороги III–V категорій складають понад 98 %.

Наявний стан доріг перешкоджає прискореному соціально-економічному й екологічно збалансованому розвитку країни, зростанню конкурентоспроможності автомобільного транспорту у транзитних перевезеннях, задоволенню потреб населення у внутрішньодержавному переміщенні й розвитку автомобільного туризму.

На авіаційному транспорті проблемою є втрата за роки незалежності суттєвої частки ринку пасажирських і вантажних перевезень, передусім літаками вітчизняного виробництва. Слід нагадати, що у 1990 р. послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн пасажирів, а в 2010 р. – лише 6 млн пасажирів. Основну частку склали міжнародні перевезення, внутрішні ж перевезення й до сьогодні залишаються достатньо проблемними внаслідок високих тарифів.

На морському транспорті важливого значення набуває відродження України як морської держави, збільшення перевезень вантажів і пасажирів водними артеріями вітчизняними судноплавними компаніями. Якщо 1990 р. обсяги відправлення (перевезення) вантажів вітчизняним морським флотом становили 53 млн т, річковим – 66 млн т, то 2010 р. ці показники становили відповідно 4 і 7 млн т.

Обсяги переробки вантажів, що прибули суднами вітчизняного флоту, у торговельних та рибних портах і на причалах у 2009 р. склали лише 7,6 %, решта – завезені іноземним флотом.

Недостатніми темпами відбувається потрібна Україні інтеграція її транспортної системи в європейську і світову транспортні мережі. Процес розвитку співробітництва між Україною та ЄС гальмують недосконале законодавство України (порівняно із законодавством країн ЄС у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання); повільне оновлення парку рухомого складу українських перевізників; незавершеність процесу підготовки й упровадження нормативно-правових актів у сфері приватизації, державно-приватного партнерства під час будівництва і передачі об'єктів транспортної інфраструктури у концесію; низька активність у реалізації в Україні проектів із будівництва швидкісних доріг (залізничних, автомобільних), у т. ч.

платних, упровадження й розвитку мультимодального транспорту і логістики.

Мультимодальні перевезення в Україні не набули необхідного розвитку через низку причин, з-поміж яких, зокрема, диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів і залізничної інфраструктури, що до них примикає; високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту; недосконалість нормативно-правового врегулювання питань змішаних перевезень; відсутність в Україні розвиненої мережі транспортно-логістичних центрів, інституту мультимодальних (логістичних) операторів; недостатність спеціалістів із питань мультимодальних перевезень; відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном.

Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бути насамперед вирішення проблеми збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг, що потребує розроблення Проекту закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», спрямованого на модернізацію, оновлення рухомого складу залізниць; поетапне розмежування пасажирського й вантажного залізничного руху; підвищення якості та швидкості перевезень, рівня комфорту обслуговування пасажирів; поліпшення умов економічної безпеки і захисту довкілля. Необхідно поповнити рухомий склад сучасними пасажирськими потягами світового рівня, здійснити розбудову з урахуванням вимог євростандартів залізничної колії та подальшу електрифікацію залізниць; оновити локомотивний парк.

На автомобільному транспорті слід реалізувати підходи, встановлені у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р., розвивати вітчизняне автомобілебудування з метою більш повного забезпечення потреб економіки у вантажних автопоїздах – контейнеровозах, великогабаритних автомобілях, вітчизняних сучасних автобусах, легкових автомобілях, у т. ч. за рахунок їх виробництва з провідними закордонними автомобільними компаніями. Слід також здійснювати оновлення авіаційного транспорту, що потребує розроблення проекту Державної цільової програми розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 року, модернізації наявних і будівництва нових елементів аеропортового господарства й авіаційного рухомого складу.

Необхідним є вжиття заходів для відродження України як великої морської держави, що потребує зокрема розроблення й реалізації

національної програми відродження судноплавної галузі, визначення переліку замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2020 р.

Необхідним є зміцнення міжнародного співробітництва і посилення процесу інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж, а також реалізація комплексу заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства у транспортній галузі.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Більш детально з нашими пропозиціями можна ознайомитися в доповіді. А тепер закликаю перейти до обговорення проблеми. Якщо ніхто не заперечує, слово надається Леоніду Михайловичу Костюченку, Президенту Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.

КОСТЮЧЕНКО Леонід Михайлович,
*президент Асоціації міжнародних
автомобільних перевізників України*

У докризовий період на ринку міжнародних автомобільних перевезень спостерігалася тенденція стабільного зростання загальних обсягів перевезень на рівні від 9 до 15 %. Криза негативно вплинула на ринок і призвела до втрати 20 % обсягів перевезень та 30 % фрахту автотранспортних засобів, створивши чисельні проблеми більшості власників рухомого складу, 80 % яких сплачували відсоткові платежі за користування банківськими кредитами. Одночасно в країнах ЄС (за даними ЄЕК ООН за 2008 р.) на ринку автомобільних перевезень на 2 тис. осіб скоротилася чисельність досвідчених водіїв, і українські водії заповнили вказану нішу.

В очікуванні другої хвилі кризи Асоціація міжнародних автомобільних перевізників шукає надійні способи захисту від її наслідків, одним з яких може стати поступова лібералізація взаємовідносин на ринку автомобільних перевезень з нашими європейськими партнерами, яка полягає у спрощенні візової та дозвільної систем.

Проте Європарламент намагається посилити вимоги до українських перевізників в частині збільшення переліку документів, які вимагаються під час отримання ними професійних віз. Усупереч міжнародному законодавству італійська сторона вимагає надання митним органам країни оригіналу книжки МДП (*CARNET TIR*) – документа, що підтверджує доставку вантажу до митниці призначення і згідно з положеннями міжнародної угоди має бути переданий до штаб-

квартири МСАД (м. Женева) протягом 60 днів для підтвердження відсутності факту контрабанди, інших правопорушень митного законодавства учасниками договору, наслідками яких є застосування штрафних санкцій.

Разом з тим, потребує лібералізації наявна система допуску на ринок перевезень країн Європейського Союзу і наших сусідів. Результатом нещодавно проведених переговорів із Грецією стало збільшення двосторонніх дозволів на 15 %, у третині країни – на 20 %, це значуща цифра, якщо взяти до уваги показник в 50 дозволів, встановлений для України. Вважаємо, що в разі вступу до зони вільної торгівлі з країнами ЄС, обов'язково має бути впроваджена бездозвільна система міжнародних перевезень.

Ще одне питання, яке залежить від внутрішніх чинників, – це підвищення ефективності використання транспортних засобів. За сумарною оцінкою показників тахографів, які фіксують час руху і простоїв рухомого складу, визначається режим праці й відпочинку. Аналіз показників, зафіксованих приладами, засвідчив, що сьогодні 60 % продуктивного часу транспортні засоби простоюють і лише 40 % часу рухаються. Низьку ефективність використання рухомого складу обумовлюють втрати часу в очікуванні оформлення документів на кордонах і на внутрішніх митницях. Наприклад, якщо 18 годин з 24-ох літак не працює в авіації, то він не рентабельний, і компанія ніколи не буде мати прибутків.

Крім того, досить важливо усунути внутрішні перепони у процесі оновлення рухомого складу. Сьогодні існують різні категорії екологічних вимог до рухомого складу від Євро-0 до Євро-5. У наших перевізників стандарт Євро-0 складає 10 % (це ЗІЛ, МАЗ, КАМАЗ), що використовуються виключно на внутрішньому ринку. Мають заборону на доступ до ринку міжнародних перевезень більшості країн ЄС автомобілі Євро-1, Євро-2 та, останнім часом, Євро-3. Частка рухомого складу, що відповідає стандарту Євро-2, складає 38 %, Євро-3 – 9 %. Таким чином, лише 43 % автомобілів за стандартом Євро-4 і Євро-5 можуть працювати на міжнародних перевезеннях у країнах Бенілюкс, Австрії, Італії, Греції. Усі інші можуть працювати на автомобільних шляхах СНД і Польщі, які мають схожу ситуацію з Україною.

Гальмують оновлення рухомого складу такі чинники:

- відсутність в Україні власного виробника, який би випускав екологічно безпечні вантажні автомобілі для міжнародних перевезень, тоді як Росія вже випускає три моделі – *Volvo*, *Mercedes*, *Iveco*. Тому ми маємо запропонувати нашому уряду й бізнесу створити необхідні умови для того, щоб в Україні з'явився такий виробник, з огляду на те,

що 120 тис. євро за один автомобіль – це значні кошти для українських транспортних підприємств;

- невіршеність проблем в Україні з поверненням ПДВ. За нашими розрахункам, держава заборгувала міжнародним перевізникам близько 1 млрд грн. Ми пропонували внести зміни до Податкового кодексу в частині надання податкових канікул на період від 5 до 10 років, оскільки лише у разі впровадження нульової ставки на ПДВ стане можливим активне оновлення рухомого складу. При нашому потенціалі Україна повинна мати мінімум 70 тис. автомобілів, тоді будуть робочі місця і надходження до державного бюджету.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Дійсно, порушено важливі питання в сегменті міжнародних автомобільних перевезень, і нині ми повинні говорити про певні механізми, які б дозволили вирішити ці проблеми.

Продовжимо дискусію. Пропоную чергувати виступи практиків з науковцями, тому дозвольте надати слово заступнику директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України Олексію Михайловичу Котлубаю.

КОТЛУБАЙ Олексій Михайлович,

заступник директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

Доклад називається «Стратегические направления транспортной политики Украины», в нем пойдет речь о морском транспорте.

В настоящее время в мировой политике существуют две основных концепции участия государства в управлении отраслью – французская и британская.

В соответствии с французской концепцией транспорт является элементом производственной инфраструктуры, необходимым условием для получения полезного эффекта, от деятельности которого есть минимизация транспортных затрат. Соответствующим образом государство, по французской версии, принимает непосредственное участие в развитии транспорта, обеспечивая тем самым возможность минимизации транспортных издержек для получения наибольшего результата во внутранспортных отраслях.

Британская концепция рассматривает транспорт как обычную отрасль материального производства, которая функционирует наравне с другими отраслями и самостоятельно зарабатывает прибыль в условиях самокупаемости и саморазвития. В Советском Союзе практически полностью реализовывалась французская концепция (за ис-

ключением морского судоходства, которое существовало в основном за счет заработанных отраслью средств, включая развитие и строительство флота).

Транспорт в целом и морской транспорт в частности отличается двумя особенностями. Первая – это высокая фондоемкость и низкая рентабельность основных фондов, которая соответствует 5-6 %. В этой связи рентабельность нормы накопления на затраты должна составлять от 60 до 80 %. Только в этих условиях транспорт может самостоятельно развиваться. При иных условиях отрасли требуют либо дополнительных кредитов, инвестиций, либо поддержки государства в его эффективном развитии.

Динамика роста валового внутреннего продукта и объемов производства основных мировых экономик в 2009 году характеризуется значительным спадом соответствующих показателей. Если сопоставить это с индексами роста мировой международной торговли и мировой морской торговли, то увидим падение индекса ВВП по результатам функционирования экономики при отсутствии падения индекса международной торговли (особенно морской), которая развивается более или менее равномерно. Это говорит о том, что даже в условиях кризиса международная торговля в целом не испытывает больших потрясений. Объяснение находим на примере динамично развивающихся стран Индии и Китая, для которых характерно большое сосредоточение ресурсов с большими объемами производства и потребления, а также значительной массой грузов. Если в отдельных секторах перевозок индекс по объемам сухогрузов на 1.01.2009 г. снизился более чем на 90 %, то в целом для морской отрасли факты падения характерными не были. Например, Украина занимает 2 % в мировом производстве стали, и ее доля в международной морской торговле составляет менее 0,1 %. Это уровень, который может быть сопоставим с уровнем морской торговли таких стран, как Океания. Естественно, такое отношение государства к морской отрасли и транспорту в целом оборачивается значительными потерями, недополученными средствами валютного обращения и другими негативными последствиями, которые не позволяют соответствующим образом развивать экономику страны в целом.

Обратившись к оценке уровня налогообложения в международном судоходстве, окажется, что с учетом всех налогов и обязательных платежей, отчисляемых из прибыли, в Украине наивысший уровень налогообложения среди всех стран мира (средний мировой уровень налогообложения соответствует 10 % суммарных отчислений даже без учета стран с открытой, свободной регистрацией судов, где уровень ми-

нимальный). Если сопоставить рентабельность по фондам и рентабельность по затратам, то более высокие платежи вымывают у транспортных предприятий собственные оборотные средства и не позволяют им развиваться соответствующим образом. В результате мы имеем объемы перевозок грузов морским транспортом на уровне до 7 %.

Причиной тяжелого и одновременно экономически неэффективного положения морской транспортной отрасли является значительная несбалансированность украинских экспортно-импортных грузопотоков. В частности, грузопотоки экспорта и импорта, проходящие через морские порты Украины, соотносятся как 13 к 1. То есть на каждые 13 т экспорта у нас поступает 1 т импорта, перевозимого национальным флотом. Мы сталкиваемся с проблемой обеспечения обратной загрузки, которая свидетельствует о том, что эффективно эксплуатировать крупнотоннажный флот можно только тогда, когда коэффициент использования грузоподъемности оказывается выше 70 %. И загружать крупнотоннажное судно (например, дедвейтом более 50 тыс. т) нужно более чем на 75 % грузоподъемности для его эффективного использования. Поэтому в структуре тоннажа Украины в основном представлены суда дедвейтом от 4 до 6 тыс. т, которые допускают использование обратного балластного пробега на небольшом плече.

Для решения указанной задачи правовые и экономические условия функционирования морского судоходства необходимо привести в соответствие с требованиями мировой практики. Для этого необходимо законодательно закрепить понятия «международная торговля Украины» и «международная морская торговля Украины», что позволит реализовывать государственную поддержку в соответствии с условиями ВТО для эффективного функционирования транспортной отрасли. В этой связи основным стратегическим направлением транспортной политики должна стать корпоратизация государственных транспортных предприятий.

Оценка Международной федерации труда показала наличие в мировой практике значительных проблем и угроз, которые возникают в процессе реализации нового способа хозяйствования. Так, имеем позитивный опыт развития материальной базы портов Китая, осуществляющих развитие собственной материальной базы за счет выпуска ценных бумаг даже без участия в управлении портом.

Речь идет о необходимости формирования внутреннего спроса на услуги по внешнеторговым перевозкам национальным флотом в условиях, когда невыгодно отправлять (экспортировать) грузы на условиях ФОБ и ввозить (импортировать) грузы на условиях СИФ.

Для этого предлагаем ввести по оплате фрахта обобщающие коэффициенты на себестоимость, которые формируют налогооблагаемую прибыль и обеспечивают соответствующий спрос. Существующая система государственного ценообразования сложна и нуждается в коренном изменении. Предлагаем использовать модель функционирования федеральной морской комиссии США, которая занимается утверждением соответствующих тарифов, положений, договоров и т. д., и европейский опыт, использующий мнения и оценки общественных организаций – ассоциаций грузовладельцев, грузоотправителей и т. д.

ЖАЛЛО Я. А.:

Ми почули дуже слухні пропозиції щодо нашої стратегічної співпраці. Продовжимо обговорення. Слово надається Григорію Єрмолайовичу Степанському, президентові АТ «Українські транспортні коридори».

СТЕПАНСЬКИЙ Григорій Єрмолайович,
президент АТ «Українські транспортні коридори»

Акционерной компанией «Украинские транспортные коридоры» предложена оптимальная схема новых транзитных магистралей как альтернатива внутренним автомобильным дорогам. Центральные органы исполнительной власти эти предложения блокируют. Подчеркну, что необходимо реорганизовать эти структуры на государственном уровне для эффективного развития транспорта. Предлагаем отдельно от Укравтодора создать государственный департамент нового транспортного строительства (дорог, железных дорог, других объектов инфраструктуры). Таким было решение комитета по экономическим реформам при Президенте Украины для внесения изменений в Закон Украины «Про автомобильные дороги».

Нами также подготовлены необходимые материалы и программа нового транспортного строительства (нового «шелкового пути»), которая зарегистрирована в Комитете по экономическим реформам при Президенте Украины и в ближайшее время будет рассматриваться правительством.

Кроме того, давно стоит вопрос о создании концепции комплексного использования выгодного геополитического расположения Украины на континенте, исходя из того, что Украина имеет наивысший коэффициент транзитности в Европе – 3,11: все дороги идут через Украину, а Россия переключает грузопотоки через Беларусь. Сейчас ЕС разработал новую транспортную магистраль Лиссабон – Шанхай,

маршрут которой совпадает с разработанной мной схемой нового «шелкового пути», подтвержденной авторским свидетельством и патентом.

Национальному институту стратегических исследований при Президенте Украины хочу передать новые разработки по транспортному строительству, в т. ч. концепцию комплексного использования геополитического расположения Украины, подготовленную в соответствии с планом развития транспортной отрасли, без учета которых говорить о стратегии транспортного развития Украины невозможно.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Дійсно, дуже важливе питання. Вважаю, що ми мусимо однозначно враховувати геостратегічний вимір у реформуванні нашої транспортної галузі. Хоча хотів би закликати не забувати й про те, що транспортна галузь мусить відігравати насамперед внутрішню інтегруючу роль.

Слово надається Сергію Степановичу Терещенку, експерту-консультанту АТ «Пласке».

ТЕРЕЩЕНКО Сергій Степанович,
експерт-консультант АТ «ПЛАСКЕ»

Продовжуючи тему неефективного використання робочого часу, хотів би акцентувати увагу на таких двох моментах.

Стратегічний напрям розвитку транспортної галузі не можливий без урахування міжнародних перевезень товарів. Разом з тим хотів би зазначити, що міжнародне перевезення товарів здійснюється не через порт, а через пункт пропуску, призначений для прискореного руху товарів через митний кордон нашої держави. Це стосується також і залізничних станцій, і аеропортів. Пов'язуючи пункт пропуску і порт зі здійсненням мультимодальних перевезень, які передбачають у т. ч. заміну транспортного засобу на кордоні, необхідно поставити наголос на питанні щодо території, де саме відбувається його заміна – на кордоні в порту чи у пункті пропуску. В пункті пропуску може здійснюватися заміна транспорту, але необхідно подивитися на адміністративно-методологічний складник цієї процедури. Прикладом є пункт пропуску в межах порту Одеса, пункт пропуску в межах порту Іллічівськ, де перебування контейнерів перевищують в десятки разів усі світові норми.

Повертаючись до адміністративно-методологічного складника, хотів би назвати міжнародні угоди, до яких ми приєдналися і які довгі роки не виконуємо. У 2002 р. приєдналися до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21 жовтня 1982 р. Дев'ять років минуло, але тільки в 2011 році був

прийнятий Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України». Сенс цієї угоди у тому, що всі або основні види контролю переносяться з пункту пропуску на кордоні у внутрішні митниці. Проте, у нас здійснюється подвійний контроль: і на кордоні, і у внутрішній митниці. Особливо це стосується товарів, які проходять по процедурі режиму експорту й імпорту.

У 2006 р. Україна приєдналася до протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київська конвенція), де є окремий розділ щодо застосування інформаційних технологій. Минуло 5 років із дати ратифікації протоколу Верховною Радою України, а спільна інформаційна електронна база всіх контролюючих структур на кордоні відсутня, і тому обмін інформацією неможливий.

У 2005 р. Всесвітньою митною організацією були розроблені стандарти безпеки й полегшення світової торгівлі, одним з аспектів якої є електронне декларування як елемент безперешкодного пересування товарів у логістичних ланцюгах поставки товарів, а також передача документів у електронному вигляді контролюючим органам, що також не виконується.

Європа примушує нас робити це відповідно до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (міжнародний союз автомобільного транспорту вже 3 роки зобов'язує перевізників подавати відомості, які вносяться до книжки МДП, в електронному вигляді). У нас, на жаль, немає ані політичної волі, ані вимог стосовно того, щоб поєднати ці міжнародні норми і впровадити у практику з організації адміністрування новітніх методологій руху товарів через кордони.

Разом з тим Центр зі спрощення процедур, торгівлі й електронним діловим операціям – СЕФАКТ ООН Європейської економічної комісії ООН розробив три рекомендації – 33, 34, 35 – щодо впровадження системи «єдиного вікна» у міжнародній торгівлі. І всі названі вище міжнародні угоди так чи інакше забезпечують функціонування цієї системи «єдиного вікна». Однак політичної волі держави недостатньо, оскільки приєднання до міжнародних угод і конвенцій, норми яких відповідно до Конституції встановлюються національними нормами, потребує розроблення суто національних документів, що дозволять впровадити систему «єдиного вікна».

І на завершення можу сказати, що стратегія розвитку транспортної галузі ще довгі роки буде пов'язана з розвитком транзитного потенціала

лу України, спрощенням процедур контролю на кордонах під час переміщення експортних та імпорتنих товарів.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Дякую за важливий зовнішньоекономічний і, можливо, навіть зовнішньоправовий вимір, який обов'язково мусить враховуватися. Вважаю, що тут є широке поле для співпраці державних і зовнішньоекономічних структур, які працюють у сфері перевезень.

У цьому контексті, якщо не заперечуєте, я просив би до слова Віктора Вікторовича Валеєва, віце-президента Українського національного комітету Міжнародної торгової палати.

ВАЛЄЄВ Віктор Вікторович,

віце-президент Українського національного комітету Міжнародної торгової палати

Є три питання, на яких би хотілося зосередити увагу. Стосовно «єдиного вікна», хотів би повідомити, що на сьогодні після обговорення в Державній митній службі цей проект буде розпочато як пілотний проект, що впроваджуватиметься на базі Південної регіональної митниці в Одеському порту. Тобто є принципове рішення і принципова підтримка цього проекту.

Щодо другого питання – розвитку транзиту через Україну, – то ви знаєте, яке у нас зараз від'ємне сальдо у зовнішній торгівлі. Тому експорт транзитних транспортних послуг з України має бути визначений передусім як національний пріоритет.

Досить цікавими є туристичні й фінансові послуги (де ми навряд чи можемо конкурувати) як пріоритет для розвитку послуг в Україні у стратегії експорту, розробленій Кабінетом Міністрів України 2010 року на виконання рішення РНБОУ. Транспортні послуги були включені до стратегії лише після відповідного звернення до Кабінету Міністрів України та презентації цієї позиції.

Стосовно транспортних послуг, то хотілося б урахувати такі дані: у статистичному вимірі у тоннажу, безперечно, лівову частку дають залізничні (транзит через Україну) й автомобільні перевезення. Але якщо подивитися з погляду дохідності або сумарного прибутку, то залізничні, автомобільні, авіаційні та водні перевезення дають приблизно однаковий прибуток для компаній, які цим займаються. Тобто весь прибуток від вантажів, що перевозяться через Україну залізницею, можна порівняти з прибутком від лише досить невеликих обсягів авіаційних перевезень через Україну. І в цьому плані досить актуальною може виглядати презентація України як транзитного вузла саме для

наших закордонних партнерів. Адже через голландські хаби авіаційним транспортом іде досить багато імпорту важливих і складних для транспортування видів товарів (побутової техніки та іншого імпорту). Тобто туди вони надходять авіаційним транспортом, а потім перевантажуються на вантажівки і везуться до України. Причому наші аеропортові можливості не задіяні. Таким чином, на міжнародній арені треба активно популяризувати Україну як транспортний вузол, безперечно, тільки після того, як будуть вирішені певні внутрішні регуляторні питання, певним чином пов'язані з митницею. Отже, знову повертаємося до концепції електронного документообігу та «єдиного вікна».

І третє, досить важливе питання – це питання державно-приватного партнерства. Україною зроблено досить прогресивний крок – прийнято Закон «Про державно-приватне партнерство». Хоча він є дуже рамковим. Його було прийнято з метою недопущення певних зловживань (наприклад Укравтодором), що відбувалися під час виконання договорів про спільну діяльність. Але при всіх вадах ці договори працювали. На сьогодні в галузі відповідна нормативна база відсутня. Ми спілкуємося з двома досить потужними корпораціями, які мають проблеми у будівництві портових комплексів в Україні. Їхні представники намагаються вирішити питання в Кабінеті Міністрів, Верховній Раді України, Фонді держмайна і з досить поважними людьми, однак ніхто не може поставити свій підпис під документами, адже усі знають, що завтра можуть виникнути проблеми з певними правоохоронними органами і прокуратурою. Тобто питання про відсутність підзаконної нормативної бази є досить болючими для формату державно-приватного партнерства, особливо у транспортній галузі.

СОБКЕВИЧ О. В.:

Дійсно, порушено важливі питання. Далі слово надається Баязитову Льву Рауфовичу, експерту АТ «Аллего».

БАЯЗИТОВ Лев Рауфович, *експерт АТ «Аллего»*

АО «Пласке» было основано в 1998 г. и является одной из лидирующих частных организаций на рынке транспортных и логистических услуг в странах СНГ и Восточной Европы. Оказывая услуги международного экспедирования грузов, АО «Пласке» работает по прямым договорам с украинскими, российскими, белорусскими, литовскими, польскими железными дорогами, является оператором поезда комбинированного транспорта «Викинг», тесно сотрудничает по ряду прое-

тков с железными дорогами Латвии, Эстонии, Турции, Казахстана, Монголии и Китая.

АО «Пласке» является членом Международного совета железных дорог, присоединенным предприятием Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), и членом Координационного совета по транс-сибирским перевозкам. Также АО «Пласке» – член национальных ассоциаций экспедиторов России и Украины (АМЭУ и Укрвнештранс), член Организации экспедиторов и таможенных брокеров Евросоюза (CLECAT) и индивидуальный член Международной федерации ассоциаций экспедиторов (FIATA).

Председатель наблюдательного совета АО «Пласке» О. Платонов является председателем Общественного совета при Государственной таможенной службе Украины. Девиз АО «Пласке»: «Точно. Вовремя».

Деятельность АО «Пласке» не ограничивается только экспедиторской деятельностью. Говоря о его участии в развитии поезда комбинированного транспорта «Викинг», необходимо отметить следующее:

- поезд, будучи впервые запущенным (вдоль маршрута Ильичевск – Клайпеда) еще в 2003 г., явился прообразом мультимодальной перевозки – вида транспортировки, востребованность которой в мировой торговле возрастает;
- на сегодняшний день этот поезд в качестве соединяющего звена в интеграции с водным транспортом прочно вписался в планы развития мощных транспортных коридоров;
- к сожалению, обладая столь привлекательными качествами, поезд оправдывает свои преимущества в основном на участках, которые проходят вне территории Украины.

Так, в 2010 г. поезд «Викинг» вышел на абсолютный рекорд объема перевозок – 41,8 тыс. контейнеров. При этом большую часть объемов прошлого года обеспечило сообщение из и в Китай по плечу этого маршрута Беларусь – Литва.

Преимущества «Викинга» очевидны. Это – конкурентоспособные тарифы, прямая, практически без задержек, международная доставка грузов от станции отправления до станции назначения; высокий уровень сохранности грузов; экологичность транспортировки. Среди факторов привлекательности маршрута следует выделить быстроту пересечения границ за исключением украинских. К примеру, на пересечение границы Литвы и Беларуси уходит лишь 30 мин.

В последние годы АО «Пласке», выступая в различных ролях, принимает участие в развитии маршрута «Викинг». В качестве одно-

го из способов дальнейшей популяризации маршрута, особенно на его украинском участке, АО «Пласке» видит расширение практики применения безбумажных технологий. Усовершенствование продукта подчинено двум подцелям: внедрению эффективной практики интермодальных перевозок и устранению трансграничных препятствий на пути движения грузов.

Деятельность «Пласке» в качестве оператора поезда «Викинг» подчинена достижению целей более высокого уровня. О важности этой задачи на международном уровне говорит факт создания 29 июня 2010 г. Ассоциации транспортного коридора Восток–Запад – организации, добровольно учрежденной на базе интересов торговли для повышения его эффективности и конкурентоспособности.

В частности, этот коридор соединяет Южно-Балтийский регион ЕС (Данию, Германию, Литву, Швецию), Калининградскую область Российской Федерации со странами на Евразийском континенте (Беларусь, Казахстан, Китай, Монголия, Украина, Россия и другие страны региона Черного моря и Азии).

Соглашение об основании ассоциации было подписано представителями 26 компаний, научных и административных органов из 11 стран мира. АО «Пласке» является ассоциированным членом этой организации.

Однако перечень задач достаточно разнородный, решается различными способами на разном уровне, но хотелось бы остановиться на некоторых показательных событиях этого года:

- начиная с марта 2011 г., Государственной таможенной службой Украины запущен механизм декларирования с применением электронных грузовых деклараций, в котором участвует АО «Пласке». Т. е. можно говорить о начале функционирования системы электронного декларирования как составляющей проекта «Электронная таможня» и применении технологии безбумажного взаимодействия на моделях перевозок, наиболее приближенных к модели поезда «Викинг»;

- с 1 июля 2011 г. Государственной администрацией железнодорожного транспорта введены новые принципы взаимодействия клиента и железной дороги, основанные на электронном документообороте. В основе электронного документооборота лежит обмен данными автоматизированных систем железной дороги и клиента с применением электронной цифровой подписи, которой удостоверяется электронная накладная;

- несмотря на то, что электронный документооборот распространяется пока только на внутреннее сообщение, сам факт его внедрения и форма его внедрения (обмен электронными записями) уже могут слу-

жить опорой для выработки решений, касающихся функционирования поезда «Викинг»;

- в июне 2011 г. в рамках 10-й Международной транспортной недели состоялся Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли. В Рекомендациях, принятых по результатам семинара, отмечено стратегическое значение реализации таких инициатив, как «электронная таможня», поезд комбинированного транспорта «Викинг» как для международной торговли, так и для Украины;

- самое важное – была сформулирована и доведена до правительства Украины рекомендация о целесообразности запуска пилотного проекта по внедрению принципа «единого окна» в организацию взаимодействия участников торговых операций и контролирующих органов. Воплощение этого проекта способствовало бы лучшей реализации вышеназванных инициатив.

Несомненно, это чрезвычайно упрощенная модель взаимодействия посредством «единого окна», и на самом деле все реальные процессы выглядят гораздо сложнее. Но, тем не менее, даже по этой модели можно оценить объем работ, который необходимо проделать для достижения общего успеха.

Как пример, могу прокомментировать схему, представленную на экране. Электронная накладная в железнодорожном сообщении проходит в виде электронной записи, а при электронном декларировании таможенному органу накладная подается в виде отсканированного документа.

Уместным будет процитировать одну из сносок, приведенных в уже упомянутых рекомендациях ЕЭК ООН: в условиях, когда наличие трансграничного барьера обусловлено одновременным существованием и наложением друг на друга проблем различного характера, даже сам процесс создания «единого окна» представляется эффективным инструментом точной диагностики существующих проблем.

Будучи реалистами, мы не ждем сиюминутных результатов. Это длительный, кропотливый процесс, с большим количеством задействованных лиц, как со стороны государственных органов, так и со стороны социально ответственных деловых организаций. То есть мы стремимся воспользоваться преимуществами электронного документооборота.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Продовжимо дискусію. Слово Максиму Геннадійовичу Бугрію, завідувачу сектору відділу зовнішньоекономічної політики Національного інституту стратегічних досліджень.

БУГРІЙ Максим Геннадійович,
*завідувач сектору відділу зовнішньоекономічної політики
Національного інституту стратегічних досліджень*

Хотів би прокоментувати можливі ідеї в царині стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі України та разом з тим можливих викликів і ризиків, які варто врахувати у процесі стратегічного планування.

Щодо стратегічних цілей розвитку транспортної галузі України було б доцільним застосувати бачення певної її місії як єдиного цілого для забезпечення мобільності у такому широкому сенсі, як мобільність руху сировини та руху продукції економіки; руху українських громадян та іноземних громадян і всередині країни, і в міжнародних транзитних сполученнях. Безумовно, важливою метою є внесок транспортної галузі у виконання стратегії енергоефективності і, можливо, варто було б розробити рекомендації, аби змінити ситуацію, про яку говорив пан Костюченко, і ми маємо понад половину рухомого складу, який за екологічними стандартами є мало прийнятним у Європі і створює ризик загрози для конкурентоздатності транспортної галузі. Крім того, можуть бути запропоновані такі програми, як державна підтримка розвитку електромобільного транспорту. Ми знаємо, що подібні програми створюють у Москві, і Україна не повинна відставати від своїх сусідів, адже енергоефективність і внесок у неї транспортної галузі є одним з важливих пріоритетних напрямів.

Щодо стратегії мобільності, то хотів би назвати такі два міжнародні інтеграційні процеси у галузі зовнішньої торгівлі, в яких зараз бере участь Україна – це передусім угода про поглиблену зону вільної торгівлі з ЄС, підписання та парафування якої очікуємо до кінця цього року, а також про зону вільної торгівлі в межах СНД. Ще потребує вивчення й урахування конкретних положень цих угод у транспортних питаннях, але безумовно, йдеться про певну лібералізацію і певне відкриття українського ринку для іноземних операторів транспортної галузі.

За цих умов дуже важливо забезпечити державну підтримку і, можливо, певний захист внутрішнього ринку від зростання конкуренції з боку не лише європейських, а й потужних російських компаній, що мають значну державну підтримку, можливих конкурентів з боку інших країн СНД, які будуть отримувати в результаті такої євроінтеграції України більше можливостей проникнення на наші ринки та володіння певними їх частками. Урахування цих питань може бути доцільним і сприяти стратегічному плануванню у транспортній галузі.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Сьогодні ми порушуємо дуже важливе питання, пов'язане з тим, що Україна, проголошуючи своє бажання сформувати фактично дві зони вільної торгівлі зі своїми партнерами, сьогодні мусить бути готова відповісти на зазначені виклики, і реформування транспортної галузі дуже важливо для того, аби наші транспортні магістралі, транспортний сектор не виявився перешкодою в реалізації потенціалу у цій сфері.

Зараз ми почали говорити про наші зовнішні стосунки, і, якщо не заперечуєте, доречно надати слово координатору сектору транспорту представництва Європейського Союзу в Україні Юрате Юодснукіте.

Юрате ЮОДСНУКІТЕ,
*координатор сектору транспорту
представництва Європейського Союзу в Україні*

Очень рада принимать участие в мероприятиях, где собираются все заинтересованные стороны: институты, ученые, представители участников рынка. Поэтому я хотела бы поприветствовать всех и поблагодарить за эти инициативы.

Остановлюсь на возможных рекомендациях в контексте сотрудничества Украины и ЕС и направлений, которые целесообразно развивать в сфере транспорта в дальнейшем.

Во-первых, очень важным событием в Украине стало принятие стратегии развития транспорта Украины до 2020 года. Конечно, в стране было и есть много важных стратегических документов и программ, но долгосрочной стратегии по всем транспортным секторам с учетом оценки видения перспектив страны и приоритетов не было. Она была подготовлена и принята в 2010 году при поддержке и технической помощи ЕС и благодаря большой работе ГосавтотрансНИИпроекта. Сейчас проводится подготовка программ по различным видам транспорта на период 5 лет, и мы надеемся, что эти документы будут решать многие вопросы и соответствовать стандарту стратегического планирования.

Во-вторых, – это реформирование системы управления на различных видах транспорта с целью повышения ее эффективности, дальнейшего развития инфраструктуры, инвестиций, увеличения доходов. Для этого необходима политическая воля, и здесь уже наметился значительный прогресс. Выявлены условия для повышения эффективности транспорта, экономии финансовых потерь, эффективной работы институций и большей прибыльности.

В-третьих, – инфраструктура, развитие которой находится в центре внимания международных финансовых организаций, кото-

рые также стремятся изучить круг вопросов и проблем, связанных с определением потребностей и методов планирования инфраструктуры. К сожалению, в практике многих стран пока существует традиция планировать развитие дорожного транспорта в отрыве от потребностей развития инфраструктуры морского транспорта. Мы, наоборот, сначала определяем приоритеты по видам транспорта и направлениям развития, а потом рассматриваем все виды транспорта во взаимодействии. Поэтому приоритетные инфраструктурные проекты должны планироваться в контексте всего транспортного сектора, и разработанные планы постоянно должны обновляться за счет приоритетных инфраструктурных проектов по каждому виду транспорта в отдельности.

Пока международные финансовые организации в большей мере стремятся финансировать дорожный транспорт, где планирование развития и процессы использования представлены лучше. Железнодорожный транспорт им тоже интересен, но все ждут реальных изменений в процессе реформирования, где серьезные шаги пока отсутствуют. Поэтому при наличии денежных средств инвестиции пока не очень динамичны. Ведутся переговоры, но в ближайшее время финансовая поддержка доноров или других финансовых организаций, которые вложат инвестиции в железнодорожный транспорт, не ожидается. Но если Украина покажет, что реформы ведутся активно, то мы начнем предоставлять поддержку со стороны Европейского Союза. Именно предсказуемость в планировании может обеспечить привлечение дополнительных инвестиций.

Мы очень часто обсуждаем вопрос об инвестициях и видим во многих странах одинаковые проблемы по финансированию, организации, менеджменту поддержки инфраструктуры. Например, мы приветствуем инициативу на дорожном транспорте по перераспределению ответственности за дороги. Ту же ответственность за региональные дороги можно было бы передать регионам, но только при условии выделения объемов финансирования, чтобы не ухудшить инфраструктуру того или иного уровня. И конечно же нельзя говорить о транспорте в отрыве от потребностей других отраслей, поскольку эти сектора очень взаимосвязаны. Тут уже прозвучала тема таможенных вопросов и внедрения мер и рекомендаций Евросоюза, которые играют важную роль (особенно в сфере международных перевозок). Много предложений о мерах внедрения системы *Prearrival Information System* и бюджетной поддержки в этой сфере. Хотелось чуть больше скоординированных действий между институциями таможни и транспорта, которые уже есть, но их могло бы быть и боль-

ше. Конечно, очень важны тарифы, налоги и ценовая политика, что уже прозвучало в предыдущих выступлениях, а также вопрос охраны окружающей среды, поскольку транспорт занимает третье место по ее загрязнению. Важно учитывать энергоэффективность, ведь транспорт – одна из сфер, где заложен большой потенциал экономии средств. Говоря о кооперации между Украиной и Евросоюзом, отмечу, что наши первые шаги начались в сфере транспорта в 2004 г. с признания Украиной важности сотрудничества в этой сфере. Тогда были предусмотрены первые денежные средства для дальнейшей реализации совместных проектов. За эти годы уже налажилось плодотворное сотрудничество с министерствами, связанными с развитием сферы транспорта.

На политическом уровне ведутся переговоры между Украиной и ЕС по перечню регламентов и подготовке положений к соглашению об ассоциации свободной торговли, где часть вопросов посвящена транспорту, и Украина должна взять на себя обязательства по внедрению новых правил и стандартов. Обсуждаются вопросы по созданию общего авиационного пространства, где после переходных периодов Украина могла бы интегрироваться с рынком авиационных перевозок ЕС. Есть региональная программа ТРАСЕКА, которая осуществляет проект по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия – Китай и вопросам развития многостороннего восточно-европейского сотрудничества с участием Украины, программа по интеграции в Трансъевропейские сети, программа по дорожной безопасности. В 2011 году начата финансовая и техническая поддержка реализации Транспортной стратегии Украины до 2020 года на общую сумму 65 млн евро. Принцип этой поддержки заключается в выполнении страной запланированных результатов, утвержденных транспортной стратегией. Мы обсудили 11 индикаторов, по результатам выполнения которых будут перечисляться средства в государственный бюджет Украины. Предполагается осуществить институциональные реформы в транспортном секторе Украины; повысить уровень безопасности на транспорте; улучшить условия развития транспортной инфраструктуры; улучшить движение транспортных потоков через Украину; улучшить административные возможности для развития и внедрения национальной транспортной стратегии. Также осуществляются проекты технической помощи в различных сферах сотрудничества ЕС – Украина «твиннинг» (*TWINING*) для оказания помощи Украине в развитии способностей министерств и ведомств по выполнению обязательств в контексте плана действий ЕС – Украина европейской политики соседства с целью обмена опытом на различных уровнях подготовки квалифицированных специалистов в сфере управ-

ления и безопасности. Но Евросоюз никогда не строил амбициозных планов финансирования развития инфраструктуры, которое осуществляется за счет поддержки Мирового банка, Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития, а также других финансовых организаций.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Иногда Украина проигрывает в возможности участия в различных международных проектах и программах из-за отсутствия необходимой и достаточно полной информации.

А зараз слово надається Аллі Михайлівні Новіковій, заступнику директора державного автотранспортного науково-дослідного проектного інституту.

НОВІКОВА Алла Михайлівна,

заступник директора державного автотранспортного науково-дослідного проектного інституту

Ми разом з представниками Європейської Комісії під керівництвом Міністерства транспорту брали участь у розробленні транспортної стратегії. Хочу зазначити, що розпочата структурна реорганізація міністерства ускладнює реалізацію цього програмного документа. Як відомо, нині створюються інспекції на наземному й морському транспорті. І в Міністерстві транспорту вже створена окрема структура, що займається інфраструктурними проектами – це агентство з інфраструктурних проєктів. Готуються програми розвитку транспорту, що є однією з базових умов фінансування Європейським Союзом технічної підтримки транспортної стратегії. І ми вдячні за це представникам Європейської Комісії та європейської делегації.

Щодо транспортної інфраструктури в цілому. Ми забуваємо, що Україна найбільша за територією країна в Європі, тому мережа шляхів сполучення – це досить дорога справа, яка довго окупається, адже у нас малий дорожній фонд і податкова база. Так, у Німеччині парк автотранспортних засобів нараховує 50 млн од., а в нас їх 6 млн. Відповідно і дорожній фонд не наповнюється; крім того, у кризових умовах виникли проблеми з поверненням кредитів. Здається, що в суспільстві взагалі недооцінюється роль транспортного чинника в розвитку економіки, внаслідок чого у нас і досі відсутня методика оцінки ефективності таких інфраструктурних проєктів. Багата транспортна інфраструктура – це прерогатива багатих країн, ми ж вимушені економити й переводити дорожній фонд до загального, а потім на 30–40 % віддати його на інші потреби.

Щодо мультимодальних контейнерних перевезень. Вважаю, що у такому вигляді, у якому вони нині здійснюються, не можуть бути ефективними. Так, у Сполучених Штатах Америки перевозять лише піддо-ни з вантажем на колесах (фургони, контейнери), а не вантажівки.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Уже чимало йшлося про різні види транспорту, однак і досі не згадувалося про річковий транспорт. Тому із задоволенням надаю слово Олександру Вікторовичу Гладичу, заступнику начальника державного підприємства «Укрводшлях».

ГЛАДИШ Олександр Вікторович,
заступник начальника
державного підприємства «Укрводшлях»

Беглый анализ текста представленного доклада свидетельствует о недостаточном внимании авторов к освещению вопросов внутреннего водного транспорта. Лишь в разделе, где говорилось о морском транспорте, представлено одно мероприятие, связанное с необходимостью принятия закона Украины о судоходстве на внутренних водных путях, которое является только первым шагом в развитии. В связи с этим хотелось озвучить проблемы именно этого вида транспорта. Так, в 1990 г. объемы перевозок речным транспортом составляли 66 млн т, а в 2010 г. – 7 млн т, хотя по данным Министерства инфраструктуры Украины на этот год первоначально прогнозировались перевозки в объеме 6 млн т, и после уточнения свелись до 5 млн т. Как видно, на этом виде транспорта элементы кризиса все еще сказываются.

За последние 2 года много говорилось о необходимости развития судоходства по рекам Украины и, прежде всего, по Днепру. В связи с этим в сентябре 2009 г. был принят Указ Президента о присоединении Украины к европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях. В начале 2011 года появились первые предположения о возможности открытия Днепра для свободного судоходства по аналогии с европейской практикой, которая обеспечивает по главным европейским рекам объемы перевозок от 300 до 500 млн т, что не сопоставимо с нашими нынешними объемами, не достигающими 10 млн т. И если взирать только на возможные экономические выгоды, игнорируя проблемы техногенной безопасности, то начало свободного судоходства в Украине может привести к возможным бедствиям. Необходимо учитывать, что объекты – это мосты, дамбы, шлюзы и прочее. В первую очередь, источником существующих перекосов и противоречий в системе управления безопасностью на реках есть отсутствие законода-

тельства, которое закрепляло бы обязательство государства содержать инфраструктуру водных путей общего пользования. Причем не важно, посредством механизма портовых сборов – речных/морских (за счет судовладельцев), или же как сейчас – за счет прямого бюджетного субсидирования.

На сегодня Днепр как транспортная магистраль объединяет оставшиеся элементы инфраструктуры – вокзалы, речные порты, шлюзы. И все усилия по укреплению безопасности судоходства направляются на выполнение надзорных функций за оставшимися судами на реках и за гидросооружениями. Парадоксальным выглядит процесс внедрения дорогостоящей информационной системы при отсутствии установленного на судах, которые ходят по внутренним водным путям, оборудования, автоматизированных идентификационных систем, которые позволяли бы связываться между собой и входить в эту информационную систему, а также показывать, где конкретное судно находится в зоне действия. Это следующий шаг. Поэтому оснащаем инспекторов быстроходными катерами, т. е. создаем новую красивую надстройку на все глубже проседающем фундаменте, каковым является техническое состояние самой этой судоходной трассы. Остаются открытыми вопросы о соответствии признанным Украиной международным стандартам уровня и качества навигационного обслуживания; о создании и поддержке гарантированных глубин; о запасе прочности шлюзового хозяйства и др. Существует межгосударственный стандарт Россия – Беларусь – Украина (2001 г.) и Указ Президента о присоединении к европейским путям – это уже признанные стандарты. Но в решении вопросов безопасного использования инфраструктуры государство много лет остается безучастным. Бюджетная поддержка функционирования отрасли морского и речного транспорта осуществляется с большим недофинансированием. Только по направлению «Поддержка эксплуатационно-безопасного состояния судоходных шлюзов, внутренних водных путей» (КПКВ 3103030) в 2011 году предусматривалось – 43 347,5 тыс. грн, фактически выделено – 43 119,1 тыс. грн). Из предусмотренных проектом бюджета на 2012 г. 19,5 млрд грн, выделяемых Министерству инфраструктуры, на внутренние водные пути распределяется – 32 млн (0,16 %) Такова роль и место этого вида транспорта, которого даже нет в перечне видов. В этой ситуации он не сможет жить и развиваться. Поэтому упомянутые в повестке дня приоритеты интеграции транспортной инфраструктуры Украины в международную логистическую систему относительно внутренних водных путей пока остаются мечтами. Но последствия таких решений и выполнения государством обязательств по поддержанию безопасных

умовий судоходства, если они будут окончательно приняты, станут очевидными уже в 2012 году.

По нашему мнению, стратегия преодоления кризисной ситуации в состоянии водных путей заключается в следующем:

- принятие закона о судоходстве по внутренним водным путям с возложением на государство функций по содержанию водных путей общего пользования;
- создание действенного механизма финансового обеспечения надлежащего технического состояния внутренних водных путей в рамках этого закона;
- утверждения и реализация целевой программы обеспечения безопасной эксплуатации водных путей и шлюзов.

Пока концепция такой программы, разработанная Министерством инфраструктуры, не находит поддержки в Минфине из-за высокой бюджетной нагрузки. Лишь только после решения этого вопроса станет технически возможным снятие барьеров на свободный заход во внутренние водные пути торговых и пассажирских судов, идущих под иностранными флагами и получение ожидаемых выгод без риска нанесения вреда международному имиджу Украины, связанному с некачественным выполнением своих функций.

СОБКЕВИЧ О. В.:

Хочу надати слово представнику сектору з питань транспортної інфраструктури управління реального сектору економіки Секретаріату Кабінету Міністрів України Стельмаху Олексію Андрійовичу.

СТЕЛЬМАХ Олексій Андрійович,
*представник сектору з питань транспортної
інфраструктури управління реального сектору економіки
Секретаріату Кабінету Міністрів України*

У Секретаріаті Кабміну акумулюються всі напрацювання, які є в нашій країні: і стратегії перспективного розвитку, регіонального розвитку, і програми, згадувані представниками Європейського Союзу. Також хотілося зазначити, що Міністерство інфраструктури і Григорій Єрмолайович заклали хороші основи для розвитку транспортних міжнародних коридорів. І постанови, і Концепція, які були прийняті, дали позитивний результат.

Хотів би звернути увагу на питання безпеки на автомобільних дорогах. Українці необхідно вживати радикальних заходів, аби не було таких критичних випадків (тим більше такої негативної статистики), які в нас є.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Ми обов'язково направимо ці матеріали до Кабінету Міністрів, що дуже для нас важливо. Слово надається Юрію Ніканоровичу Приходьку – генеральному директору Асоціації міжнародних експедиторів України.

ПРИХОДЬКО Юрій Ніканорович,
*генеральний директор Асоціації
міжнародних експедиторів України*

Світова практика свідчить про те, що близько 80 % перевезень вантажів усіма видами транспорту здійснюється за допомогою експедиторів. У нас в Україні ця цифра сягає близько 50 %. Але враховуючи те, що обсяги вантажів знизилися в десятки разів (порівняно з 90-ми рр.) і на морському, і на залізничному транспорті, то постає запитання, що ж ми будемо возити. Щодо цього дуже важливо зазначити, що наша економіка зараз на стадії розвитку, тому експортний потенціал в Україні не дуже великий, а імпорتنний – ще менший. За таких умов стратегічним напрямом для України має стати транзит, тому визначальними будуть транспортні коридори, які зможуть залучати цей транзит. Однак тут набувають значення стосунки національних експедиторів із закордонними партнерами і вантажовласниками, за допомогою яких на певних умовах до України залучатимуться обсяги транзитних перевезень. Проте на сьогодні через стабільність, зміни податкової, митної, тарифної політики залучити обсяги вантажів досить складно й ризиковано. Крім того, залучення транзитних вантажів гальмують такі чинники:

- реструктуризація Укрзалізниці й досі не завершена через невідомість деяких основних посад і призначень реструктуризація Міністерства інфраструктури. Адже складно залучити вантажі та комплексно вирішувати питання за відсутності в Міністерства головної ролі, особливо на морському, залізничному транспорті й у дорожньому будівництві. Кожного місяця відбувається погодження планів заводу вантажів у морські порти, де домінують залізничники, а портовики намагаються якось нейтралізувати ситуацію. Позиція Міністерства в цих питаннях не завжди є жорсткою;

- постійні зміни транспортного й податкового законодавства. Негативно впливають рішення щодо зміни законодавчих норм, сформульовані державними органами у листах. Нещодавно Податкова адміністрація написала й розіслала лист, у якому повідомила, що при транзиті вантажів однією з обов'язкових сторін договору має бути вантажовласник. Якщо вантажовласник не є стороною договору, то на

цю операцію нараховується 20 % ПДВ. Проте ми залуцаємо вантажі не тільки від вантажовласників, але й від наших колег-експедиторів за кордоном;

- відсутність розвиненої мережі експедиторських організацій і представництв за кордоном. Ми не можемо розвивати її за чинного законодавства, яке вимагає у разі укладання договору перевезення за участі експедитора сплати 20 % ПДВ, оскільки на таких умовах ніхто транзитом в Україну не поїде.

У зв'язку із цим вважаю, що необхідно запровадити мораторій на зміни до законодавства на певний період (років на п'ять) задля досягнення правової стабільності, економічної передбачуваності й довіри з боку інвесторів і закордонних партнерів. Також пропоную поширити практику залучення громадських організацій: асоціації АСМАП, АМЕУ, «Укрзовніштранс» до спільного вирішення стратегічних питань.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Дійсно, спільна діяльність завжди є ефективною, оскільки вона створює певну синергію міжгалузевих і міждисциплінарних взаємозв'язків.

МАКАРЕНКО Михайло Володимирович,
*ректор державного економіко-технологічного
університету транспорту*

Полностью согласен с тем, что у нас на сегодняшний день вопросы транзитного потенциала Украины никто серьёзно не занимается. А потенциал этот достаточно мощный, если характеризовать нашу транспортную систему как перевозчика. В рейтинге Мирового банка Украина находится на 102 месте среди 155 стран. В рейтинге транспортных государств мы на самом последнем месте среди всех наших соседей, в т. ч. Беларуси. Существует целый комплекс показателей, которые составляют этот рейтинг. Поэтому я хотел бы, чтобы сегодня было озвучено наше предложение о необходимости разработки транспортной политики, в которой были бы предусмотрены все возможности, имеющиеся у нашей транспортной системы на сегодняшний день, конкурентоспособность которой огромна, вот только государство ее не использует. Об этом говорили многие выступающие. Поэтому, учитывая, что на сегодняшний день Министерство инфраструктуры Украины находится в процессе реформирования, которое, к сожалению, затянулось, стоит отметить, что все же есть некоторые неплохие предложения по рассмотрению вопроса транзитного потенциала и модели развития нашей транспортной системы. Считаю, что нам

нужно объединиться и вести совместную работу в этом направлении, для того чтобы в ближайшее время повысить этот потенциал на более высокий уровень.

ЖАЛІЛО Я. А.:

Шановні колеги, сьогодні виступили 15 фахівців, що свідчить про зацікавленість в обговоренні теми. Вважаю, що ми добре її опрацювали на розробленому потужному підґрунті.

Сьогодні ми обговорили цілий комплекс питань, засвідчили системність проблеми реформування транспортної галузі та стратегії її розвитку в Україні. Думаю, що лейтмотивом багатьох виступів було те, що сьогодні необхідно інтенсифікувати використання наявного потенціалу, адже саме через це відкривається шлях до його модернізації та структурної перебудови транспортної галузі України. У цьому контексті дуже важливим є освоєння тих напрямів, які на сьогодні недовикористовуються. Це річковий і морський транспорт, мультимодальні перевезення і в межах України, і в транскордонному й міжнародному сполученні. На жаль, сьогодні ми дещо менше говорили про регіональний вимір розвитку транспортних комунікацій, про інтеграційну роль, роль морського й річкового транспорту в розвитку Південного регіону нашої держави, адже Україна має унікальні можливості виходу і до європейської частини Російської Федерації через волгодонську систему, і до всієї європейської мережі водних шляхів через дунайську мережу; і це потенціал, про який також варто говорити. Крім того, існує дуже важливий напрям, пов'язаний із технічним забезпеченням розвитку транспорту: йдеться насамперед про транспортне і портове машинобудування, а також про формування інфраструктури обслуговування транспортних мереж. Вважаю, що це перспективи для наших подальших обговорень.

На завершення хотів би зазначити, що коли йдеться про розвиток транспорту, то слід мати на увазі, що є напрями, які вимагають потужного інвестування. Для цього потрібні кошти й роки праці, використання міжнародних, приватних та державних інвестицій. Є напрями, що потребують організаційних зусиль – адекватної та послідовної державної політики і політичної волі. Зрештою, є напрями, що вимагають самоорганізації транспортного сектору через діяльність асоціацій перевізників, експедиторів та ін., спроможних, забезпечуючи синергію з науковими й державними структурами, що здійснюють регулювання у цій сфері, досягти чогось на наявній базі. Саме у комбінації цих трьох чинників ми зможемо адекватно відповісти на виклики, які ставить нам сьогодні післякризовий світ і прагнення України до розвитку від-

носин вільної торгівлі з європейськими країнами та країнами СНД і за рахунок цього здобути додатковий мотив і джерело соціального й економічного розвитку.

Щиро дякую всім за участь. Закликаю всіх до подальшої співпраці.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ I. ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ У СТРАТЕГІЇ ПОСТКРИЗОВОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ	7
1.1. Відродження попиту і пропозиції транспортних послуг, проблеми їх збалансування	7
1.2. Оновлення рухомого складу	15
1.2.1. <i>На залізничному транспорті</i>	15
1.2.2. <i>На автомобільному, авіаційному</i> <i>та морському транспорті</i>	21
1.3. Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні.....	29
РОЗДІЛ II. ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКІ ТА СВІТОВІ ТРАНСПОРТНІ МЕРЕЖІ	36
2.1. Аналіз стану євроінтеграційних процесів ринку транспортних послуг України.....	36
2.2. Співробітництво України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України.....	47
2.3. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: стан і проблеми інтеграції	51
РОЗДІЛ III. СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ	55
ДОДАТОК. Схеми МТК	66
МАТЕРІАЛИ ЗАСІДАННЯ «КРУГЛОГО СТОЛУ»	69
ЖАЛІЛО Я. А.	76
СОБКЕВИЧ О. В.	76
КОСТЮЧЕНКО Л. М.	80
КОТЛУБАЙ О. М.	82
СТЕПАНСЬКИЙ Г. Є.	85

ТЕРЕЩЕНКО С. С.	86
ВАЛЄЄВ В. В.	88
БАЯЗИТОВ Л. Р.	89
БУГРІЙ М. Г.	93
ЮОДСНУКІТЕ Ю.	94
НОВІКОВА А. М.	97
ГЛАДИШ О. В.	98
СТЕЛЬМАХ О. А.	100
ПРИХОДЬКО Ю. Н.	101
МАКАРЕНКО М. В.	102

Наукове видання

**СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
У ПІСЛЯКРИЗОВИЙ ПЕРІОД**

Аналітична доповідь

Літературні редактори: *Н. І. Палій, О. В. Москаленко*
Коректор: *Є. Ю. Стрижеус*
Верстка: *Є. Ю. Стрижеус, О. Л. Чернявський*

Відповідальний за випуск: *В. М. Сизонтов*

Оригінал-макет підготовлено
в Національному інституті стратегічних досліджень:
01030, Київ-30, вул. Пирогова, 7-а

Підп. до друку 2.07.2012. Формат 60x84/16. Папір офс. № 1. Різограф.
Гарн. «PetersburgС». Обл.-вид. арк. 7,53. Наклад 200 пр. Зам. 12-205.

Віддруковано ПП «Вид-во «ФЕНІКС»
03680, м. Київ, вул. Шутова, 13-Б
Тел./факс 501-93-01

ДЛЯ ПОДАТК

ДЛЯ НОТАТОК

ДЛЯ ПОДАТК

ДЛЯ НОТАТОК