

УДК 35.339:338.47

О. Ю. АМОСОВ, Ю. О. СВІТЛИЧНА

## **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ВАГОМИЙ ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КРАЇНИ**

*Розглянуто сучасний стан транспортної системи України. Проаналізовано міжнародну складову мережі з урахуванням вітчизняного потенціалу. Доведено необхідність прийняття низки заходів щодо розвитку транспортної інфраструктури з метою забезпечення подальшого зростання зовнішньоторговельної діяльності.*

*The modern state of a transport system of Ukraine has been considered in the given article. The international component of the system has been thoroughly analyzed regarding home potential. The necessity of acceptance of succession of measures concerning transport system development to the effect of ensuring of further increasing of foreign trade activity has been proved.*

**Ключові слова:** транспортна система, транзит, вантажопотоки, інфраструктура, державна політика, зовнішньоторговельна діяльність.

Ефективна реалізація зовнішньоторговельної діяльності можлива лише за умов функціонування у країні сучасної транспортної та транзитно-комунікаційної системи. З одного боку, Україна має надзвичайно сприятливі умови для розвитку транзитно-комунікаційних систем, а саме компактну і добре освоєну територію, промисловий і ресурсний потенціал, багатовекторну зовнішню політику. З іншого – слід констатувати, що назріла необхідність створення сприятливих умов для інтеграції національної транспортної галузі в систему міжнародних транспортних коридорів. Транспортна система України спроможна забезпечити зростання транзитних перевезень, проте невідповідність показників транзитних перевезень міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізацію існуючих обсягів.

Проблемам регулювання зовнішньої торгівлі присвятили свої роботи багато зарубіжних і вітчизняних учених-економістів. У той же час, узагальненому дослідженню з питань державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності на регіональному рівні та вдосконалення розвитку транспортної інфраструктури, у науковій літературі, приділяється недостатньо уваги.

Виходячи з цього, мета статті полягає у всебічному аналізі зарубіжної та вітчизняної транспортної системи, а також пошуку першочергових заходів щодо стабілізації наявних обставин і забезпечення подальшого зростання транзитних вантажопотоків з метою підвищення ефективності зовнішньоторговельної діяльності України.

В останні роки на території Європейського Союзу (ЄС) формується нова система Транс'європейської транспортної мережі, а на території нових країн – членів ЄС діє новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної системи до 2020 р. [3]. За ініціативою Європейської комісії Євросоюзу, було створено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць ГВР у листопаді 2005 р. розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, які з'єднують країни – члени ЄС з новими країнами-сусідами і регіонами. Визначено та затверджено п'ять основних, пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами.

Реалізація транспортної політики Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) здійснюється у своєрідних конкурентних обставинах. Низка країн – учасниць ОЧЕС пропонують свої національні схеми розвитку транспортних мереж. Так, Україна висуває свої проекти розвитку транспортних мереж у регіоні, спираючись на напрями вантажопотоків, які традиційно склалися з Росії на Іллічівськ. Румунія і Грузія за підтримки ЄС висувають проект нарощування національного транзиту, у тому числі енергоносіїв з Каспійського басейну та Середньої Азії по лінії Поті-Констанца (проект ТРАСЕКА).

У 2006 р. під час проведення засідання Міністрів транспорту країн-членів Організації Чорноморського економічного співробітництва підписано Меморандум щодо взаєморозуміння між ОЧЕС та Міжнародним союзом автомобільного транспорту, який спрямовано на співробітництво з метою розвитку й спрощення автомобільного сполучення в Чорноморському регіоні.

Істотною активністю у висуванні й обґрунтуванні різноманітних транспортних проектів у зоні Чорноморсько-Каспійського басейну обумовлена низкою об'єктивних обставин. І, насамперед, необхідністю реалізації цим регіоном своїх географічних переваг як сполучної ланки між Європою та Азією. Стратегічно вигідне географічне положення диктує необхідність подальшого розвитку та розширення Критських транспортних коридорів за участю України [2].

Європейським Союзом відзначено важливість технічного розвитку транспортної інфраструктури сусідніх країн для забезпечення взаємодії транспортних мереж і розвитку торговельних відносин. Слід зазначити, що три з дев'яти європейських транспортних коридорів (3-й, 5-й і 9-й), маршрут яких було визначено на Критській конференції 1994 р., проходять крізь територію України, а 7-й транспортний коридор можна продовжити.

Таким чином, на даний час об'єктивною необхідністю є відпрацювання органами державного управління України спільної транспортної політики, приведення технічного та технологічного рівня національної мережі транспортних коридорів до норм і стандартів ЄС. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 – 2010 роки” від 12.04.2006 р. № 496 законодавчо закріпила необхідність перебудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень на принципах

логістичних товаропровідних систем [1].

Як видно із таблиці, фінансування загальнодержавної Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів повинно здійснюватися за рахунок власних коштів підприємств транспортної галузі, коштів Державного бюджету України (Дорожнього фонду), а також інших джерел, передбачених законодавством України, у тому числі кредитів вітчизняних та іноземних банків і міжнародних організацій, а також коштів, залучених на умовах концесії.

Таблиця

Обсяги фінансування Програми розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006 – 2010 рр., млн грн [1]

<i>Напрямок фінансування</i>	<i>Разом</i>	<i>у т.ч. з Державного бюджету</i>
Залізничні міжнародні транспортні коридори	301,1	–
Автомобільні міжнародні транспортні коридори	13463,7	2214,7
Морський та річний транспорт	2026,2	76,7
Розвиток транспортно-складських (логістичних) центрів	45,0	–
Науково-дослідна робота, аналітичні дослідження і розробка нормативних документів щодо питань вдосконалення роботи транспорту	3,3	1,9
Разом	15838,3	2293,3

Ефективна реалізація органами державного управління відповідної Програми повинна сприяти підвищенню швидкості та пропускної спроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів, зростанню обсягів транзитних перевезень і збільшенню надходжень до Державного бюджету України, прискоренню європейської інтеграції України в галузі транспорту, зростанню вантажної бази та пропускної спроможності морських портів, вдосконаленню технології перевезень на основі логістичних принципів і розвитку транспортно-складських комплексів, скороченню часу проведення митних та інших контрольних процедур при перетині державного кордону, вдосконаленню навігаційного та інформаційного забезпечення перевезень, скороченню часу транспортування і переробки вантажів.

Аналіз зовнішньоторговельних зв'язків між державами, розташованими на напрямку “Захід – Схід”, які примикають до зони міжнародних транспортних коридорів (МТК) і проходять територією України, свідчить про можливість зростання обсягів транзитних перевезень вантажів у цьому напрямку.

На нашу думку на середньострокову перспективу переважно збережеться існуюча структура транзитних потоків з пріоритетом у західному напрямку, тобто це будуть потоки, що зароджуються в Росії та інших країнах СНД і прямують до Європи через прикордонні залізничні станції, морські порти та газо- і нафтопроводи. Ці потоки, які вже зараз складають понад 90 % усього транзиту через Україну, при сприятливих

умовах можуть збільшитися. Однак тенденції, що складаються на ринках транзитних послуг у період до 2010 р. на цьому напрямку, дуже суперечливі. З одного боку, потенціал економік країн СНД, розробка родовищ нафти Каспію сприяють зростанню перевезень, з іншого – будівництво Росією нових газопроводів, спорудження та реконструкція російських морських портів у Чорному та Азовському морях можуть істотно зменшити транзитний потенціал України. У цей же час загальні економічні інтереси країн СНД вимагають узгодженої транзитної політики, за якою їх транспортні системи розвивалися б не як конкуруючі, а взаємодоповнюючі. Якщо така політика буде реалізовуватися на практиці, то до 2015 р. можна чекати зростання транзитного потоку на 25 – 35 %, якщо ні – то не більше ніж на 15 %.

З урахуванням вищевикладеного, перш за все, органи державного управління повинні вжити заходів щодо поліпшення стану транспортної інфраструктури та рухомого складу. Урядові програми поповнення та оновлення рухомого складу фінансово незабезпечені, тому слід шукати інші можливості вирішення проблеми: створення лізингових компаній, залучення іноземних кредитів, продовження терміну експлуатації рухомого складу за рахунок відновлювального ремонту на вітчизняних підприємствах, більш широке використання рухомого складу вантажовласників. Укравтодору і керівництву підгалузей доцільно позначити найбільш “вузькі місця”, що обмежують пропускну здатність транспортних шляхів, і сконцентрувати інвестиції на вирішення цієї проблеми.

Негативний вплив на розвиток зовнішньоторговельної діяльності здійснює недостатній рівень транспортно-експедиційного обслуговування транзитних перевезень, що особливо проявилось після відмови від ліцензування такої діяльності. Ринок експедиторських послуг формується стихійно – в Україні існує близько 3 тис. експедиторських фірм, але, за висновками закордонних партнерів, рівень їх кваліфікації дуже низький.

Унеможливлене поліпшення організації транзитних перевезень відсутність відповідного нормативно-правового забезпечення [4; 5]. Україна не приєдналася до низки важливих міжнародних конвенцій і європейських угод, які безпосередньо стосуються проблем міжнародного транспорту, а саме до європейської угоди “Про найважливіші напрями комбінованих перевезень і відповідних об’єктів” та міжнародної конвенції “Про погодження умов контролю вантажів на кордонах”. Особливо гостро ця проблема проявляється у сфері автотранспорту, де із 16 найважливіших конвенцій та угод Україна приєдналася тільки до шести.

Можливість інтеграції України у світове господарство та суттєвий розвиток її зовнішньоторговельних зв’язків значною мірою залежать від того, наскільки правові та інституційні основи зовнішньоторговельної діяльності в Україні відповідатимуть загальноновизнаним принципам. Але в Україні на цей час немає жодної спеціалізованої установи або організації, яка систематично займається прогнозуванням транзитних перевезень, системним вивченням вантажопотоків, розробкою обґрунтованих державно-управлінських, економічних та організаційно-технічних заходів для їх залучення. Існуючі галузеві науково-дослідні інститути здатні реалізовувати дані завдання, але вони мають потребу в фінансовій підтримці, яку на сьогодні органи державної влади не надають.

У цілому слід наголосити, що органам державної влади України доцільно

сконцентрувати свої зусилля на послідовному проведенні політики географічної диверсифікації зовнішньоторговельних зв'язків країни. Цього вимагають інтереси економічної безпеки держави, яка не може бути надійно гарантованою при односторонній залежності від окремих країн або ринків збуту та постачання. Економічна безпека держави може бути обумовлена не господарською самоізоляцією, а більш рівномірним, збалансованим розвитком економічних зв'язків з різними країнами світу.

Література:

1. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки” від 12.04.2006 р. № 496 // Офіц. вісн. України. – 2006. – № 33. – С. 12–19.
2. *Гринеvский С. Р.* Черноморский узел / С. Р. Гринеvский, С. С. Жильцов, И. С. Зонин // Международные отношения. – 2007. – № 4. – С. 66–71.
3. *Дергачов О.* Розширення ЄС і нові параметри європейського курсу України / О. Дергачов // Розширення ЄС : аналіт. щоквартальник. – 2003. – Вип. № 1. – С. 70–78.
4. *Лазебник Л. Л.* Зовнішньоторговельні чинники розвитку України / Л. Л. Лазебник // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 6 (24). – С. 5–9.
5. *Пузанов І. І.* Формування умов зовнішньої торгівлі України / І. І. Пузанов. – К. : Знання, 2002. – 162 с.

*Надійшла до редколегії 18.02.2010 р.*