

МЕХАНІЗМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КРАЇНИ: ТРАНСПОРТНИЙ І ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛИ

Досліджено сучасний рівень використання органами державного управління транспортного та транзитного потенціалу країни, доведено необхідність інтеграції національної транспортної системи у світову, запропоновано низку заходів щодо розвитку зовнішньоторговельних зв'язків країни.

Ключові слова: органи державного управління, механізми державного управління, транзитний потенціал, транспортний комплекс, зовнішньоторговельна діяльність.

The current level of usage of the country's transport and transit potential by bodies of governance has been investigated in the given article, the necessity of integration of national transport system into the world's one has been proved, the succession of measures concerning the development of the country's foreign trade relations has been proposed.

Key words: public administration bodies, mechanisms of public administration, transit potential, transport system, foreign trade activities.

Важливим напрямком діяльності органів державного управління України стосовно розвитку зовнішньоторговельних відносин України є вдосконалення міжнародних транспортних зв'язків, використання та розширення транзитного потенціалу країни і інтеграція національної транспортної системи у світову. Беручи до уваги те, що в товарній структурі зовнішньої торгівлі України обсяги імпорتنих операцій перевищують експортні, значення надання країною різних видів послуг різко зростає. За таких умов, україні потрібним є ефективне впровадження сучасних механізмів забезпечення реалізації зовнішньоторговельної діяльності.

За дослідженнями іноземних і вітчизняних експертів, Україна займає перше місце в Європі за коефіцієнтом “транзитності” (тобто за розвиненість всіх видів транспортних зв'язків і відповідної до них інфраструктури). Фахівці відзначають, що саме транзит дозволяє найбільш ефективно використовувати резерви національних транспортних систем [1; 4; 6; 7]. У цей же час у науковій літературі з питань державного управління, механізми та напрямки діяльності державних органів влади України щодо підвищення транспортного та транзитного потенціалу країни залишаються не повністю висвітленими.

На сьогодні органи державного управління України не досить ефективно використовують транспортний і транзитний потенціал країни, що дуже негативно впливає на рівень розвитку національної зовнішньоторговельної діяльності. Слід констатувати, що наявний транзитний потенціал України використовується лише на 70 %, а транспорт загального користування взагалі на 50 %. Тому, виходячи з позицій удосконалення діяльності органів державного управління щодо регулювання зовнішньої торгівлі, особливої актуальності набувають дослідження механізмів забезпечення реалізації зовнішньоторговельної політики країни в сучасних умовах. Для України одним із особливих механізмів щодо забезпечення здійснення зовнішньої торгівлі послугами є розвиток транспортного комплексу та підвищення транзитного потенціалу країни.

У даний час Україна є державою, яка здійснює найбільші у світі обсяги транзиту природного газу. Основні транзитні вантажопотоки через територію України – це транспортування газу, нафти і нафтопродуктів газо- і нафтопроводами з Російської Федерації до європейських країн (близько 80 % обсягів усього транзиту).

Транспортування газу здійснюється через магістральні газопроводи Національної акціонерної компанії “Нафтогаз України”, управління якою входить до компетенції Міністерства палива та енергетики України. Відмінною рисою українських газопроводів є єдина схема кільцювання Європейської частини газотранспортної системи, що забезпечує добові і сезонні маневри в подачі газу. Технологічно вони пов'язані з магістральними газопроводами Росії, Білорусії, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них – з газопроводами всього Європейського континенту. Газопроводи України мають протяжність 283 тис. км, з них 246 тис. км – розподільні мережі і 37 тис. км – магістральні трубопроводи [5].

Оскільки державними органами влади України ратифіковано Енергетичну хартію і країна є учасником програми ЄС щодо співробітництва в сфері транзиту нафти і газу (членом INOGATE), то всі органи державного управління зобов'язані виконувати міжнародні умови щодо забезпечення транзиту газу. Порушення виконання умов значно знизять її привабливість країни для будь-яких нафтогазових інвесторів.

За весь час існування газотранспортної системи (ГТС) України, починаючи з перших експортних потоків природного газу до Європи в 1967 р., вона жодного разу не давала підстав засумніватися в її надійності. Але 6 січня 2009 р. виникли технологічні проблеми із мережею діючих газопроводів “Союз”, що

проходять по території України (Уренгой – Ужгород), яка забезпечує блакитним паливом 19 країн Європи та здійснює постачання 300 млн м³ на добу (25 % усього газопостачання Європи).

З цього часу країни Західної Європи та Росія виявили активне прагнення диверсифікувати маршрути транзиту газу та продовжити будівництво газо- і нафтопроводів в обхід України, при цьому обхідні маршрути прокладаються і на північ, і на південь від України. Уже зараз російський альтернативний газопровід “Ямал – Західна Європа” йде в обхід України через Білорусь та Польщу до Німеччини. Газопровід “Блакитний потік” використовується для транспортування російського газу до Туреччини по дну Чорного моря.

Також, ще в 2004 р. російський уряд санкціонував будівництво газопроводу “Nord Stream”, який буде устаткований спільними зусиллями російської корпорації “Газпром” і німецьких концернів “BASF AG” і “E.ON AG”. Улітку 2007 р. російський та італійський уряди підписали меморандум про початок робіт зі створення нового газопроводу “Південний потік”, який забезпечить постачання російського газу до Італії і низки інших європейських країн. На початку 2008 р. Болгарія, Сербія та Угорщина підписали угоду щодо участі у проекті, яка повинна вступити в дію до 2013 р. Слід зазначити, що газопровід “Південний потік” конкурує з іншим європейським газотранспортним проектом “Nabucco” (Австрія, Туреччина, Болгарія, Румунія, Угорщина, Німеччина), який повинен стати продовженням прокладеного до Туреччини газопроводу Баку – Тбілісі – Ерзурум. Траси цих газопроводів практично повторюють один одного й у “Nabucco”, який планують ввести в експлуатацію також у 2013 р., можуть виникнути складності щодо заповнення газопроводу.

Безумовно, такий перебіг обставин не збільшує зовнішньоторговельний потенціал України та потребує системних дій з боку органів державного управління щодо пошуку додаткових можливостей реалізації транзитного потенціалу країни. Саме тому в 2007 р. за ініціативою органів державної влади України у Великобританії зареєстровано проект газопроводу з попередньою назвою “GUEU” (“Грузія-Україна-Євросоюз”) з метою поставок азербайджанського, туркменського та іранського газу до Східної та Центральної Європи. Проект газопроводу (пізніше названий “Білий потік”), що проходить в обхід російської території із Центральної Азії через Кавказ до України уздовж дна Чорного моря через Крим в Європу, отримав неофіційну назву “Вільний від політичного тиску газ”. Реалізація буде здійснюватися консорціумом компаній з України, Грузії, Азербайджану, Ірану, Туркменістану і низки європейських держав [2].

На думку більшості фахівців та експертів нові газопроводи Росії не зможуть повністю замінити старі магістралі і таким чином забезпечити транзит газу до Європи без української газотранспортної системи [4; 5]. Технічно ГТС України і Росії як і раніше становлять одне ціле, а наявність вимірювальних станцій на кордоні не змінює суті справи. Надійний транзит, яким він і був протягом майже всієї пострадянської історії, можливий тільки за рахунок синхронної та скоординованої роботи ГТС двох країн. Саме розв'язання цього питання і повинно бути пріоритетним у спільній діяльності органів державної влади обох країн.

Модернізація української частини ГТС потребує значно менших коштів, ніж будівництво нових газопроводів. До того ж, наприкінці березня 2009 р. Уряд України, Європейська комісія, Європейський банк реконструкції і розвитку, Європейський інвестиційний банк і Світовий банк підписали спільну декларацію щодо модернізації українських газопроводів, виділення коштів на реконструкцію (5,5 млрд євро) і збільшення пропускної здатності ГТС України. При цьому реформування газового сектора органи державної влади України повинні завершити до кінця 2011 р.

У першу чергу, необхідно провести реформування НАК “Нафтогаз України”, створити в системі органів державного управління ефективний регулятор, який здатний нести відповідальність за енергетичну безпеку, конкуренцію і постійний розвиток галузі. Також необхідно створити механізми, які будуть гарантувати прозорість потоків у будь-який час, у будь-якому місці і для всіх зацікавлених сторін.

На нашу думку, якщо державні органи влади України візьмуть на себе чіткі зобов'язання та нададуть конкретні плани щодо наближення до цих цілей, держава отримає не тільки кошти на модернізацію її ГТС, але і підтримку в реалізації реформ енергетичного сектора. Для збереження позиції лідера з транзиту російського газу Україні необхідно підтримувати на високому рівні партнерські відносини як з постачальником газу – Росією, так і зі споживачами – країнами Західної Європи. Тільки в разі узгодженого співробітництва можливі взаємовигідні поступки, пільги, що також дадуть можливість модернізації та розвитку української ГТС і підвищать зовнішньоторговельний потенціал країни.

Дуже висока світова конкуренція існує і на європейському ринку транзиту нафти, на якому Україна має досить потужні можливості. Оператором національної системи магістральних нафтопроводів є ВАТ “Укртранснафта”. У цілому довжина системи складає 4 524 км, пропускна здатність – більш ніж 110 млн тонн нафти на рік. Зараз до системи магістралей входять магістралі “Дружба”, “Придніпровські магістральні трубопроводи”, нафтопровід “Одеса-Броди”, а також перевалочний нафтовий термінал “Південний”.

У рамках міжнародного проекту зі створення Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК), через який передбачалося експортувати каспійську нафту до Західної Європи, Україна в 2001 р. добудувала ділянку нафтопроводу “Одеса-Броди” довжиною 667 км і нафтовий перевалочний комплекс потужністю в 40 млн тонн “Південний” поблизу Одеси. Україна потенційно намагалася розширити свої можливості в транзиті нафти, саме на нафтопровід “Одеса – Броди” поклали великі надії, однак з 2001 по

2004 рр. магістраль була порожньою, а з 2004 р. працює в реверсному режимі з метою поставок нафти до Середземномор'я.

Будучи конкурентами, багато причорноморських країн долучилися до боротьби за право транзиту нафти. Існуючий нафтопровід Баку – Тбілісі – Джейхан з Баку в турецький порт Джейхан забезпечує доступ США і ЄС до нафтових запасів Каспійського моря в обхід України. Турецька компанія “Calik Enerji” спільно з італійською “ENI” планують розпочати будівництво нафтопроводу “Самсун-Джейхан” у 2010 р. Але найголовніший конкурент України в питанні транспортування нафти – Румунія, яка планує до 2012 р. побудувати потужний трубопровід Констанца (Румунія) – Трієст (Італія). Тоді у України практично не залишиться надії на постачання нафти в прямому напрямку Одеса – Броди, оскільки дані нафтопроводи – прямі конкуренти. Єдиний шанс завантажити трубопровід Одеса – Броди буде у випадку різкого збільшення видобутку нафти в Казахстані та попиту на казахську нафту, що може спричинити виникнення дефіциту транспортної потужності. У цьому випадку перспективою продовження нафтопроводу Одеса – Броди може бути його з'єднання із північною гілкою нафтопроводу “Дружба” і вихід до польського порту Гданськ на Балтиці.

Високі технічні характеристики українських ракетноносіїв і відносно низька вартість запусків супутників роблять космічний транзит високоприбутковим, забезпечуючи фінансову стабільність держави. У зв'язку з цим в нове тисячоліття Україна вступила як активний учасник багатьох міжнародних космічних програм. Комерційне використання ракетної техніки на міжнародному ринку дуже вигідно для України. Важливою формою космічного транзиту стали програми “Глобалстар” та “Морський старт”.

Україна, володіючи значним потенціалом у космічній сфері, може надавати послуги з транзиту на високотехнологічному рівні. Надзвичайно перспективними у цьому плані є проекти “Український старт” і “Повітряний старт”. Зміст першого полягає у спорудженні в Чорному морі плавучого космодрому для запуску супутників українським ракетоносієм “Зеніт”, за ідеєю другого проекту повітряною платформою буде слугувати Ан-124 “Руслан”. З метою реалізації зазначених проектів необхідно органам державної влади України доцільно ініціювати створення міжнародного консорціуму за участі провідних фірм космічної галузі. Як у розробці, так і у використанні результатів проекту взяти участь могли б усі зацікавлені держави. Проведення в життя цих проектів значно посилює роль України як транзитно-космічної держави.

Перспективи інтеграції України у світову економіку, розвиток її як транзитної держави висувають високі вимоги до повітряного транспорту, де окремим питанням є розвиток вантажних аеродромів. На нашу думку, доцільним є створення на базі вже існуючих великих повітряних транспортних вузлів – хабів (hubs). Це перспективна модель транспортної системи, яка дозволяє оптимізувати витрати, скоротити час пересування. Удосконалення транспортних систем має вирішуватися на державному рівні. Транспортна індустрія не може обходитися без змішаних перевезень, що здійснюються операторами двох і більше видів транспорту за єдиними перевізними документами. Надання подібного виду послуг прийнято називати інтермодальним перевезенням. За умови використання трьох і більше видів транспорту застосовується термін мультимодальні перевезення.

Майже 95 % транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. Головним чином це стосується експортних вантажів з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда – 36 %, кам'яне вугілля – 16 %, нафтопродукти – 10 %), які прямують у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. Вантажообіг залізниць України становить на цей час 46 % усіх транспортних перевезень держави. Однак його закордонна складова дорівнює лише 14 % і є менше частки автомобільного. Причиною цього є різна ширина колій залізниць у європейських країн (1435 мм) і України (1520 мм).

У вантажних перевезеннях на короткі відстані домінує автомобільний транспорт, оскільки він є з'єднувальною ланкою в технології морських, залізничних та авіаційних перевезень. Міністерство транспорту та зв'язку України на даний час у своїй діяльності надає пріоритет розвитку європейського напрямку міжнародних перевезень. Першорядним завданням галузі автомобільного транспорту на період 2005 – 2015 рр. буде створення належних умов для входження українських міжнародних перевізників до європейської транспортної системи. З кожним роком країни Європи, партнери України у сфері зовнішньоекономічної діяльності, посилюють вимоги до технічного стану автотранспорту, пов'язаного із проблемою охорони навколишнього середовища. Зростає кількість відповідних до екологічних нормативів зареєстрованих автотранспортних засобів, що виконують міжнародні перевезення.

Повноправне членство України в міжнародній організації Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ) дозволило українським перевізникам бути більш конкурентоздатними і дало можливість іноземним перевізникам безперешкодно здійснювати перевезення, в Україну, і транзитом через її територію, а українським перевізникам до країн – членів ЄКМТ за наявності багаторазових дозволів ЄКМТ.

Оновлення рухомого складу українськими перевізниками сприяв зростанню обсягів перевезень і витісненню з ринку транспортних послуг іноземних перевізників. У цей же час невідповідність автомобільних доріг України європейським і світовим стандартам за багатьма показниками може загальмувати процес розвитку транс'європейських транспортних коридорів. Адже згідно з європейськими нормами інтенсивність автомобільного потоку в міжнародному коридорі повинна становити не менш як 20 тис. машин на добу, мінімальна швидкість автотранспорту – 120 км на годину. Норми для євкоридорів

передбачають тривалість перетину міждержавного кордону автобусами і легковими автомобілями за 15 хв., вантажівками – за 60 хв. Жодне з цих умов в Україні не виконується.

Вигідне географічне положення басейну Чорного моря має велике значення для України. До нього примикають технологічні бази вугільно-металургійної галузі, нафтопереробні, машинобудівельні та енергетичні центри, великі сільськогосподарські райони Південної України. Донецьке вугілля і кокс перевозяться в порти Дунаю, Іллічівська, Херсону, Миколаєва. Криворізька залізна і нікопольська марганцеві руди з Миколаєва і Херсона транспортуються в дунайські порти Рені та Ізмаїл.

В Україні назріла необхідність створення морської галузі. Однак Міністерство транспорту і зв'язку України на цей час не має концепції розвитку ані самої галузі, а ні портового господарства. Закон України "Про морські порти" до цього часу так і не прийнято, хоча проект закону підготовлено ще в 2007 р. Ми вважаємо, що органам державної влади питанням розвитку значущої галузі треба приділити належну увагу саме зараз, оскільки причорноморські країни в найближчі роки вступають у жорстоку конкуренцію. Розвиток російських портів Новоросійськ і Туапсе поки що представляє тільки потенційну загрозу для України, однак обсяги переробки Новоросійського порту вже можна порівняти з обсягами всіх українських портів. Румунія вже давно є реальним конкурентом багатьох причорноморських країн, зокрема ключовий порт Констанца перетягнув на себе багато транзитних вантажопотоків, країна також має в своєму розпорядженні у гирлі Дунаю порти Браїла і Галац. Активно розвиваються основні порти Болгарії – Бургас і Варна, через які здійснюються перевезення широкого спектру продукції. У Грузії провідну роль відіграють порти Батумі та Поті, через які здійснюється транспортування нафти, руди, кольорових металів, вина, фруктів. Туреччина має велику кількість розвинутих портів, які використовуються для зовнішньоторговельних поставок, зокрема порти Самсун, Зонгудак, Трабзон, Хору, Ризи, Синоп, Ердемір [3].

На нашу думку, для забезпечення ефективного розвитку зовнішньоторговельних зв'язків країни та поетапну інтеграцію України в європейську і світову транспортні системи органам державного управління необхідно звернути увагу на виконання таких заходів: 1) уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами; 2) уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до низки міжнародних конвенцій і багатосторонніх угод; 3) наближення технічних, технологічних та екологічних національних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських норм, та їх поступове запровадження на вітчизняному ринку; 4) запровадження необхідних механізмів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями та урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності; 5) корекція стратегії розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури.

Література:

1. *Вірлан Л. А.* Проблеми и перспективи України у міжнародній торгівлі / Л. А. Вірлан // *Фінанси України.* – 2003. – № 5. – С. 22–25.
2. *Гринеvский С. Р.* Черноморский узел / С. Р. Гринеvский, С. С. Жильцов, И. С. Зонин // *Международные отношения.* – 2007. – № 4. – С. 66–71.
3. *Мартыненко В. Т.* География морского судоходства / В. Т. Мартыненко, Н. Н. Цымбал. – Одесса : КСТ, 2006. – 186 с.
4. *Пирожков С.* Украина должна воспользоваться своим коэффициентом транзитности / С. Пирожков // *Зеркало недели.* – 1998. – № 9. – С. 9–10.
5. *Хайтун А. Д.* Газовые магистрали как единая система / Д. А. Хайтун // *Мировая экономика.* – 2008. – № 3. – С. 23–25.
6. *Baldwin R.* The economics of European integration / R. Baldwin, C. Wyplosz // McGraw Hill Education. – 2006. – № 2. – P. 276–291.
7. *Neal L.* The economics of Europe and the European Union / L. Neal // Oxford University Press. – 2007. – № 7. – P. 41–64.

Надійшла до редколегії 12.10.2010 р.