

УКРАЇНА – ТРАНЗИТНА ДЕРЖАВА? IS UKRAINE A TRANSIT STATE?



Михайло МАКАРЕНКО,
доктор економічних наук,
професор, ректор Державного
економіко-технологічного
університету транспорту, Київ

Mykhaylo MAKARENKO,
PhD Economics,
Professor, Rector of State Economy
and Technology University
of Transport, Kyiv



Віктор МИРОНЕНКО,
доктор технічних наук,
професор, завідувач кафедри
управління процесами
перевезень Державного
економіко-технологічного
університету транспорту, Київ

Victor MYRONENKO,
PhD Technics,
Professor, Head of Chair
«Transportation Processes»,
State Economy and Technology
University of Transport, Kyiv

Транспортна система України має значні резерви розвитку транзитного потенціалу, однак його наявність не є гарантією його використання. У період світової економічної кризи 2008-2009 років та після неї спостерігається зменшення обсягів перевезень транзитних вантажів територією України. Сучасний стан транзитних перевезень вантажів та їх перспективи викликають занепокоєння, тому вони потребують глибокого аналізу й пошуку шляхів виходу із такого становища.

Економічні наслідки втрати транзитних вантажопотоків надзвичайно відчутні, наприклад, у залізничному сполученні за участю морських портів вони сягають 25-50 дол. США недоотриманих доходів за кожну тону вантажу. Ще більш тяжкими будуть наслідки від можливої втрати Україною в перспективі статусу однієї з найважливіших транзитних держав Європи. При цьому дуже суттєвими для економіки та іміджу держави будуть надбання від збільшення обсягів транзитних вантажних перевезень.

На сьогодні основний із наземних видів транспорту, перевізник України – залізничний транспорт – ледве досяг обсягу перевезень транзитних вантажів 50 млн. тонн на рік, тоді як у передкризові роки цей обсяг сягав 70 млн. тонн, а перевізні спроможності залізниць з урахуванням інших видів перевезень сягають 90 млн. тонн транзитну вантажів на рік. Переробні спроможності морських портів України з обробки транзитних вантажів використовуються також не в повній мірі. Те, що транзитні вантажі «покидають» Україну, відчувають на собі і залізниці, і морські порти. Недоотримує доходи і бюджет держави. Отже, настав час докласти спільних зусиль щодо подолання «транзитної кризи».

Масові вантажі залізничного транспорту, такі як залізородна сировина, вугілля, нафтопродукти, чорні метали, зерно, мінеральні добрива походженням з Росії, Казахстану, Білорусі все частіше перевозяться альтернативними маршрутами, обминаючи територію України. Все більш очевидним стає те, що Україна також практично «випадає» як транзитна країна з міжнародного розподілу ринку перевезень вантажів у контейнерах, а це є найбільш динамічний сегмент глобального транспортного ринку (цей сегмент потребує окремого розгляду за межами цієї статті).

У Російській Федерації, одній з найбільших залізничних держав світу, не тільки динамічно розвива-

ються залізниці, а й активно нарощуються переробні потужності морських портів. Це робиться на системній, програмній основі, і в цьому безпосередню участь беруть залізниці РФ, які мають у морських портах свої активи. Тому тривожним для України симптомом має бути те, що після подолання кризових явищ транзитні вантажопотоки походженням з РФ до українських портів так і не повертаються. Є ризик того, що й вантажі походженням із Казахстану будуть усе більше експортуватися через порти Росії, а не України, яка при цьому може втратити до 10 млн. тонн на рік транзитних потоків наземних видів транспорту.

Залізниці РФ спільно із залізницею Білорусі узгоджують тарифну й технічну політику щодо вантажних перевезень у напрямі портів країн Балтії. Сусідня Румунія також здійснює активну транспортну політику з метою максимального використання потужностей своєї транспортної системи, транзитні потоки якої орієнтовані на порт Констанца. Достатньо вигідні умови переробки вантажів пропонують порти Болгарії. На Балтійському морі те ж саме роблять порти Польщі й країн Балтії, що також може в перспективі призводити до все більшої переорієнтації потоків транзиту наземних видів транспорту не на користь України.

Наразі слід констатувати, що в останні роки ще відчутнішими стають тенденції, які ставлять під сумнів майже аксіоматичне твердження про те, що «Україна – транзитна держава», та викликають цілком слушні питання.

Питання перше – чи багато транспортується Україною транзитних вантажів? Якщо не розглядати транзит трубопровідним транспортом, то основний вид транспорту України, що забезпечує транзит вантажів, – це залізничний транспорт, який перевозить їх разів у 8-10 більше, ніж його практично єдиний конкурент – автомобільний транспорт. Адже обсяги перевезень транзитних вантажів іншими видами транспорту – практично нульові (див. **табл. 1**).

Як це не дивно, але можна дати дві точні відповіді, скільки ж вантажів перевозить залізничний транспорт (див. **рис. 1**).

Державна служба статистики України наводить на своєму офіційному сайті <http://www.ukrstat.gov.ua/> дані з приміткою «¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України», які свідчать, наприклад, що в рекорд-

Розвиток експорту транспортних послуг, ефективна реалізація транзитного потенціалу України, підвищення конкурентоспроможності українського транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг є в числі цілей та пріоритетів Транспортної стратегії України до 2020 року [1]. Наскільки успішно реалізуються ці пріоритети та досягаються визначені цілі, що цьому перешкоджає – це питання, які постійно повинні перебувати в полі зору.

Development of export of transport services, the effective implementation of the transit potential of Ukraine, Ukrainian transport competitiveness in the international market of transport services is among the goals and priorities of the Transport Strategy of Ukraine to Year 2020 [1]. How successfully are these priorities implemented and goals achieved, what prevents this – these are the questions that constantly need to be in sight.

Таблиця 1. Транзитні перевезення вантажів України¹

За видами транспорту	Перевезено транзитних вантажів за січень-березень 2012, тис.т	У% до січня-березня 2011	% видів транспорту у 2012 році
Всіма видами транспорту	37156,58	85,7	100,00
в тому числі:			
залізничним ²	11977,98	83,3	32,24
автомобільним ³	1219,20	109,0	3,28
морським ⁴	317,64	21,0	0,86
річковим	-	-	0
авіаційним	0,93	189,2	2,5*10 ⁻⁵
трубопровідним ⁵	23529,24	89,4	63,32
інше ⁶	111,59	482,2	0,30

¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України.

² З урахуванням контейнерів на залізничних вагонах.

³ З урахуванням контейнерів на вантажних автомобілях.

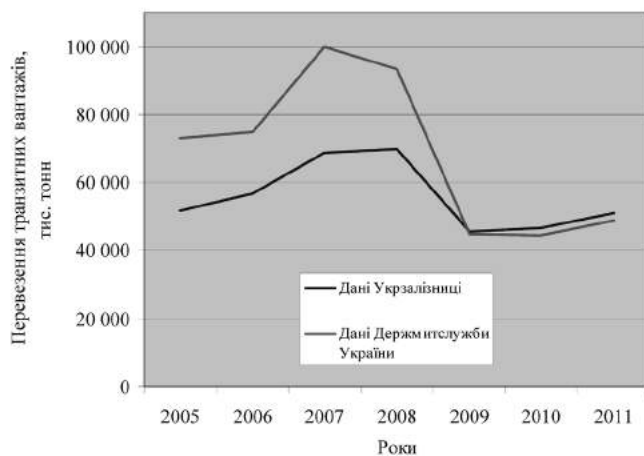
⁴ З урахуванням контейнерів на морських суднах.

⁵ Стационарні транспортні засоби – трубопроводи.

⁶ Вантажний автомобіль на морському судні, залізничний вагон на морському судні, поштові відправлення, експрес-відправлення, транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар, вид транспорту не визначено.

Джерело: [3]

Рис. 1. Динаміка транзитних перевезень вантажів залізничним транспортом України



ний за обсягами перевезень 2007 рік залізничний транспорт України перевіз майже 100 млн. тонн транзитних вантажів. У свою чергу Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) у своїй звітності за цей рік відображає близько 70 млн. тонн перевезених транзитних вантажів. Тобто дані двох поважних державних відомств відрізняються на 30 млн. тонн. Можливо, це пояснюється термінологічними чи іншими особливостями класифікації та обліку транзитних перевезень у цих двох відомствах. Згідно з термінологією закону [2] «транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України». «Транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, штучні, тарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). Такі вантажі, а також транспортні засоби транзиту і контейнери вважаються прохідними через територію України у разі, якщо проходження цих вантажів з перевантаженням, складуванням, подрібненням на партії, зміною транспортного засобу транзиту чи без таких операцій є частиною повного маршруту перевезення, що розпочинається і закінчується за межами території України» [2].

Стосовно залізничних перевезень, то ні Закон України «Про залізничний транспорт», ні «Статут залізниць України» чи інші нормативні документи не дають визначення транзиту вантажів. Тому на практиці під транзитними перевезеннями розуміються перевезення вантажів між станцією відправлення і станцією призначення, які розташовані за межами України.

Малоймовірно, щоб різницю у десятки мільйонів тонн вантажів можна було б пояснити перевезеннями «...в межах одного пункту пропуску...» (див. вище). Можливі системні відмінності у відомчому обліку також не все пояснюють, адже до 2008 року включно транзит вантажів, за даними Держмитслужби України, систематично, на десятки мільйонів тонн перевищував дані звітності Укрзалізниці. Починаючи з 2009 року, дані Держмитслужби дещо зменшені, ніж дані Укрзалізниці (частина транзитних для залізниць України вантажів проходить без митного контролю й обліку?). Але ці зауваження щодо розбіжностей у відомчій звітності двох державних інституцій однієї країни є, так би мовити, принятими, неприциповими для даної статті.

Принциповим є те, що і в поточному 2012 році тенденції транзитних перевезень вельми невтішні, що відображено в табл. 1.

Якщо екстраполювати ці дані на майбутні роки, то зменшення транзитних перевезень залізницями України становитиме 7-9 млн. тонн вантажів щорічно. Питання друге і третє – чим це пояснити і як цьому запобігти?

Відомо, що не менше 70% транзитних для залізниць України вантажів походять з Російської Федерації, звідки вони прямують на експорт через українські морські порти чи залізничні переходи на західному кордоні України. Отже, динаміка українського транзиту безпосередньо залежить від російського експорту товарів, які є потенційно вантажами для залізничного транспорту України, і обернено – від частки експорту, який здійснює РФ через власні морські порти й наземними видами транспорту у східному напрямі. Звісно, цей експорт в цілому та його складові, що проходять через українські або російські порти (не потрапляючи в Україну), залежать від стану економіки та політики РФ.

Статистика останніх років дає підстави для обережного оптимізму в сенсі подолання економіками як Росії, так і України наслідків глобальної економічної кризи 2008-2009 років, а отже, й збільшення російського транзиту вантажів залізницями України. Деякі дані цієї статистики з українських представлених на рис. 2.

Рис. 2 потребує деяких пояснень щодо термінів і позначень кривих, показаних на ньому. Зокрема, наведені на ньому терміни вживаються в таких значеннях:

«Основний експорт РФ в д/з» – експорт основних товарів Російської Федерації в далеке зарубіжжя, які можуть бути перевезені залізничним транспортом. Ці дані отримані з джерела [4] шляхом вибірки щодо тих видів експортної продукції РФ, які становлять основну номенклатуру транзитних вантажів залізниць України (приклад вихідних даних та їх опрацювання наведено в табл. 2 мовою оригіналу). З «основного експорту РФ» вираховувалася та його частка, що прямує до країн Євросоюзу (приблизно 50% товарообігу російського експорту в далеке зарубіжжя).

«Вантажообіг портів РФ» – вантажообіг портів Російської Федерації аналізувався за даними джерела [5], а приклад представлення та опрацювання даних наведено в табл. 3. Деякі результати аналізу й зіставлення роботи російських і українських портів Азово-Чорноморського басейну за даними [5] та [3] наведено на рис. 3.

«Відпр. УЗ=В межах+Експорт» – ця крива на рис. 2 відображає загальний обсяг відправлення вантажів залізницями

Рис. 2. Динаміка та прогнози основних факторів що впливають на транзит вантажів залізницями України

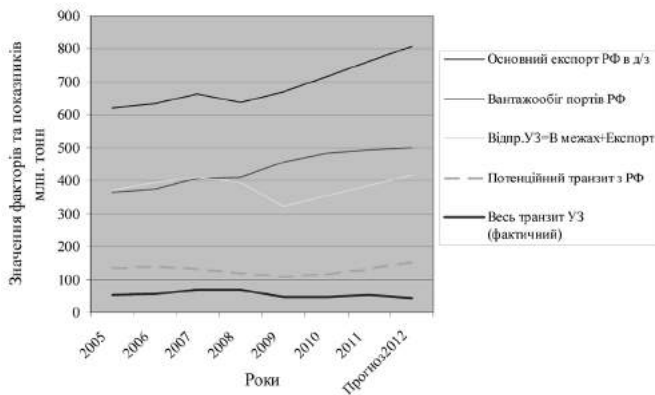
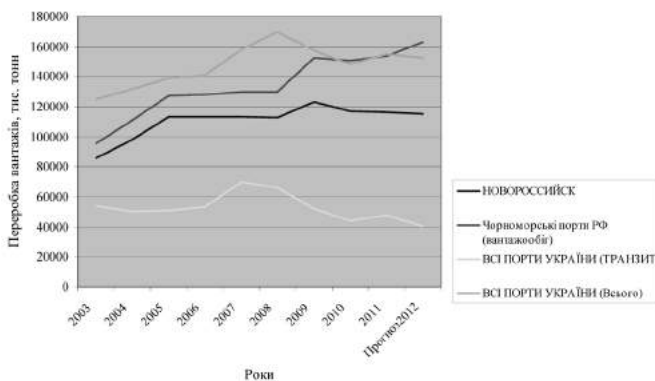


Рис. 3. Динаміка і прогнози переробки вантажів в Азово-Чорноморських портах Росії і України



ми України у внутрішньому сполученні (в межах України) і на експорт. Цей показник наведено тому, що, по-перше, він об'єктивно відображає стан і тенденції економіки країни в цілому, по-друге, показує ту частину транспортного ринку (пропускної спроможності інфраструктури), яка є доступною для транзиту вантажів, адже імпорт у залізничних перевезеннях займає за тоннажем дуже незначну частку.

«Потенційний транзит з РФ» – ця крива відображає розрахункову, приблизну величину потенційного (максимально можливого) транзиту вантажів походженням з Російської Федерації в напрямі країн Євросоюзу. Ця величина визначається з урахуванням різниці величин «Основний експорт РФ в д/з» та «Вантажообіг портів РФ».

«Весь транзит УЗ (фактичний)» – відображає звітні дані з перевезень транзитних вантажів залізницями України. Це до-

Таблица 2. Приклад вихідних даних щодо експорту Російської Федерації та їх опрацювання

Экспорт России основных товаров в 2006 г. Представлены данные таможенной статистики по экспорту России основных групп товаров 2006 г. (январь - декабрь) в страны дальнего зарубежья и страны СНГ.						
Измеритель	Всего		Дальнее зарубежье			
	тыс. т	млн. \$	млн. т	тыс. т	млн. \$	млн. т
Наименование товара		301976,1	0		259691,3	0
Руды и концентраты железные	22 840,90	899,5	22,8409	20711,9	824,3	20,7119
Уголь каменный	91 330,50	4 341,50	91,3305	82696	3835,9	82,696
Кокс и полукокс	1 785,60	229,5	1,7856	713,5	80,11	0,7135
Горнорудная и коксохимическая промышленность			115,957		4740,31	104,1214
Нефть сырая	227 538,70	96 675,20	227,539	211171	90755,5	211,1711
Нефтепродукты	102 278,70	44 217,70	102,279	97658,9	41998,9	97,6589
Бензин автомобильный	6 268,60	3 403,90	6,2686	5065,6	2866,1	5,0656
Дизельное топливо	36 057,00	20 246,10	36,057	34636,7	19532	34,6367
Мазут	47 533,71	13 718,81	47,5337	46851,8	13507,8	46,8518
Нефтяная промышленность			419,677		168660,3	395,3841
Черные металлы	45 960,70	17 847,50	45,9607	42405,4	16146,4	42,4054
Черные металлы (кроме чугуна, ферросплавов, отходов и лома)	28 454,20	13 096,60	28,4542	26085,6	11691,6	26,0856
Чугун	5 942,20	1 456,40	5,9422	5651,4	1381,3	5,6514
Ферросплавы	720,1	1 078,30	0,7201	673	1004,3	0,673
Полуфабрикаты из углеродистой стали	14 490,70	5 265,00	14,4907	14190	5133,2	14,19
Прокат плоский из углеродистой стали	8 883,40	4 355,10	8,8834	8251,2	3928,4	8,2512
Металлургическая промышленность			104,451		39285,2	97,2566

Джерело: [4] Экономика и статистика. Внешняя торговля.

статньо переконливий «показник ефективності» нашої залізничної транзитної системи, який у зіставленні з потенційним транзитом з РФ показує, що (принаймні теоретично) обсяги транзиту вантажів походженням з РФ могли б бути принаймні удвічі більші. Крім того, з останніх двох кривих на рис. 2 виразно видно, що в передкризові роки ці криві «зближувалися», тобто Україна була більш привабливим транзитним маршрутом для РФ, а от у післякризові роки вони «розходяться», тобто потенційний російський транзит усе більше обминає Україну. Безумовно, тут не обходиться без цілеспрямованих дій російського уряду й бізнесу, які вживаються в їхніх законних

Таблица 3. Вантажообіг російських і українських Азово-Чорноморських портів у 2003-2011 роках, тис. тонн

Порт	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Прогноз 2012
Азов	0	0	0	0	0	0	4683,6	4272,6	4756,8	5295,873
Геленджик	63,2	36,2	77,3	127,3	256,4	239,2	266,7	330,8	382,6	442,5114
Сіський	0	0	2792	3331,1	4345,1	3848,7	4261,6	3554,4	3998,2	4497,413
Кавказ	6869,3	9197,6	7115,1	7181,8	6382	7760,1	8608,8	10054,6	8304,2	6858,526
Ростов-на-Дону	0	0	0	0	0	0	6165,5	7712,5	10366,6	13934,05
Сочі	219,9	165,5	200,2	406,4	516,6	529,3	408,2	2690,4	2446,1	2223,984
Таганрог	2056,7	2850,1	3042,6	2450,8	3264,3	2629,7	3025,9	2895,4	3467,5	4152,641
Тамань	0	0	0	0	0	9,8	85,5	199,6	1235	7641,408
Темрюк	1003,9	646,1	1003,3	1154,8	1349,3	2305	2117,9	1940	2347,9	2841,564
Новоросійськ	85482,6	97766,9	113060,6	113147,8	113488,8	112607,4	122864,7	117078,8	116139,5	115207,7
Всі Азово-Чорноморські порти РФ (вантажобіг)	95695,6	110662,4	127291,1	127800,0	129602,5	129929,2	152488,4	150729,1	153444,4	163095,7
Всі порти України (ТРАНЗИТ)	53869,4	50105,1	50527,9	53164,9	69585,4	66307,9	52164,4	44187,3	47599,2	40190,8
Всі порти України (ВСЬОГО ОБРОБЛЕНО)	125081,7	131790,6	138797,1	140614,8	157883,1	169699,7	157182,1	148135,8	155052,0	152309,2

Таблиця 4. Вантажообіг російських портів у 2003-2011 роках (крім Азово-Чорноморських портів), тис. тонн

Басейн	Порт	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Балтійський	Большой порт Санкт-Петербург	42039,3	51266	57573,1	54246,8	59518,6	60007,7	50405,3	58048,3	59989,6
	Выборг	1078,1	1357,4	901	1252,8	1110,9	1299,9	1184,4	1100,3	1103,6
	Высоцк	2404,6	5200,1	10416,4	13810,9	16526,5	16015,3	17317,5	14843	13422
	Калининград	12721,8	13807,8	14571,3	15150,1	15624,8	15369,1	12363	13808,8	13352,2
	Приморск	17685,3	44565,4	57337,1	65956,3	74230,3	75582	79157,1	77640,4	75124,9
	Усть-Луга	441,7	801,1	708,1	3766	7142,7	6763	10357,6	11775,6	22692,9
Тихоокеанський	Ванино	7397,4	7039,5	8726,8	9497,3	9966,5	10261,1	14516,4	17304	19066
	Владивосток	11262,6	11558,6	10156	7810,6	8528,4	9560,8	9976,2	11185,4	11836,2
	Восточный	15754	20815,2	20231,3	20499,4	21685,3	20573	18901,7	35637,9	38356,8
	Де-Кастри	1684,6	1767	1944	3486,7	11618,1	9771,4	8440,7	7372,6	8056,4
	Находка	14025,1	16671,1	14097,2	13429,5	13461,8	15177,7	15760,8	15364,5	14986,6
	Посьет	1331,9	1814,6	2259,4	2002	2527,7	3907,4	4534,8	4649,9	5317,4
	Пригородное	0	0	0	0	0	198,8	10696,6	16102,2	16328,4
Арктичний	Мурманск	14837,5	24759,3	28070,1	26294,2	24609,4	24832,1	35276,1	32809,2	25687,2
	Архангельск	3124,4	5500,3	6469,8	5292,8	5306,5	4680	3256,3	3667,1	4264,3
	Варандей			593	501,2	576,1	1900,7	7380,2	7510,2	4010,6
	Витино	5714,6	3704,3	1625,7	4757,5	3942	4393,5	4358,7	4376,1	4153,1
	ВСЕГО	247199	321290	362971	375554	405978	410223	456372	483925	491193

Таблиця 5. Вантажообіг порту Констанца, Румунія

Роки	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всього перероблено вантажів, тонн	43222000	50914096	60631737	57126389	57779915	61837716	42014178	47563879	45972095
Перероблено контейнерів, ДФЕ	206449	386282	768099	1037077	1411414	1380935	594299	556694	662796

національних інтересах – економічних та інших. Цілеспрямованість таких дій ілюструється наочно та в цифрах нижче (див. рис. 3, **табл. 3 та 4**). Непогано було б наслідувати такий підхід наших сусідів і стратегічних партнерів.

Аналіз доступних російських статистичних джерел свідчить про дуже велику увагу, яка приділяється розвитку експорту РФ через власні морські порти (рис. 3).

З рис. 3 добре видно тривожну для України динаміку. Світова криза боляче вдарила по українських портах, які за 2009-2010 роки втратили понад 22 млн. тонн транзитних вантажів (приблизно 1/3 цієї роботи!). Прогноз транзиту на 2012 рік (за наявними даними першого півріччя 2012 року [3]) також невтішний. Але криза практично не зашкодила портам російським, тому що туди були спрямовані вантажопотоки. Примітно, що з 2008 по 2009 рік вантажопереробка в найбільшому порту Росії – Новоросійську – навіть збільшилася, що сталося в результаті спрямування на цей порт російських експортних вантажопотоків, які раніше частково надходили через українські порти.

Цілеспрямована транспортна політика Росії проявилася і в тому, що влітку 2009 року статус морських портів отримали порти Ростов-на-Дону, Азов ([6]), які разом з іншими російськими портами почали стрімко нарощувати переробку вантажів (див. табл. 3). Те ж саме характерно й для інших портів Росії (табл. 4). «Портова» політика Росії на Чорному морі в кризові та післякризові роки виявилася достатньо ефективною, адже ще одному серйозному конкуренту на Чорному

морі – румунському порту Констанца – не вдалося досягти стійкого збільшення переробки вантажів. Хоча там і не відбулося такого зменшення переробки вантажів, як в українських портах (**табл. 5** [7]).

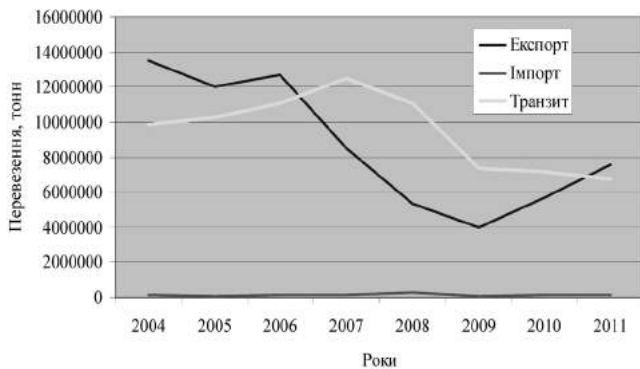
У результаті цілеспрямованої транспортної політики менш як за 10 років Російська Федерація майже вдвічі збільшила переробку вантажів у своїх портах (табл. 4), чого не можна сказати про Україну (табл. 3).

Зокрема, з табл. 3 видно, що обсяг переробки вантажів у морських портах України з 2003 по 2011 рік збільшився менш ніж на 22%, зате частка транзитних вантажів у вантажопереробці портів зменшилася із 43 до 30%. Ось така «транзитність» на наших морських кордонах. А яка вона на наших західних залізничних переходах?

При транзиті вантажів у напрямі країн Євросоюзу залізниці України традиційно конкурують із білоруською залізницею (до Польщі і далі в Європу). Це питання заслуговує окремого розгляду і в цій статті не висвітлюється. Але напрям до кордонів Словаччини, Угорщини, Румунії й далі – це нібито природна, «географічна» ніша ринку українських залізниць, адже коротшого шляху до цих країн просто не існує. Проте і на цьому напрямі динаміка транзиту вантажів несприятлива. Транзит зменшився після рекордного за обсягом 2007 року майже вдвічі – з 12,5 до 6,74 млн. тонн. Отже, і з транзитом через західний кордон не все гаразд.

З рис. 4 очевидним є явище так званого витіснення транзиту експортом. У даному випадку йдеться про обсяги пере-

Рис. 4. Співвідношення експорту, імпорту і транзиту вантажів на напрямку Львів-Словаччина, Угорщина, Румунія



везень до Словаччини найбільш масового вантажу на цьому напрямі – залізорудної сировини, яка постачається туди на металургійний комбінат у Кошице як з України, так і з Росії. Експорт Росії в цьому випадку є транзитом для залізниць України.

«Витіснення» транзиту експортом – це явище, ефект якого для держави в цілому та для її транспорту зокрема є неоднозначним, і воно потребує в кожному випадку окремого розгляду та врахування при прогнозуванні й плануванні транзитних перевезень [8].

Повернемося до трьох ключових питань, поставлених у статті та спробуємо дати на них відповіді:

1. Чи багато транспортується Україною транзитних вантажів?
2. Чим пояснюється зменшення транзитних перевезень залізницями України?
3. Як запобігти зменшенню транзитних перевезень залізницями України?

ВИСНОВКИ

1. Україна, яка транспортувала у 2011 році 55 млн. тонн транзитних вантажів і здатна транспортувати їх значно більше, залишається важливою країною транзиту міжнародних вантажів, а залізничний транспорт – її провідний транзитний перевізник. Проте вона є лише однією з альтернатив транзиту міжнародних вантажів, частиною системи глобальних транспортно-економічних зв'язків, у якій є багато викликів та ризиків для розвитку транспортного потенціалу України, протидіяти яким треба також системно.

2. Міжнародні вантажопотоки, що можуть бути перевезені різними маршрутами, комбінованим транспортом, у змішаному сполученні, є конкурентним сегментом транспортного ринку. Інші країни, що мають конкурентні маршрути транспортних сполучень, також докладають значних зусиль до залучення транзитних вантажопотоків на свою територію. Відповідно ці вантажопотоки втрачає Україна. В Україні на державному рівні поки що відсутній дієвий системний підхід і відповідна програма його реалізації для розвитку транзитного потенціалу країни. Свідченням цього є «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», реалізація якої передбачалася Законом України від 7 лютого 2002 року № 3022-III, однак так і не привела до очікуваних результатів.

3. Сутність системного підходу до розвитку транзитного потенціалу та збільшення транзитних перевезень України має полягати в наступному:

□ відмова від самозаспокоєння й аксіоми, що «Україна – транзитна держава», та розгляд її транспортної системи лише як однієї з можливих альтернатив руху матеріальних потоків у глобальному масштабі, для реалізації якої націо-

нальна транспортна система й держава повинні створити максимально сприятливі умови транзиту;

□ розгляд транспортної інфраструктури України як однієї з обслуговуючих підсистем глобальної системи руху матеріальних потоків між товарними ринками й транснаціональними системами управління ланцюгами постачань;

□ якісне та кількісне визначення переліку й ваги системних факторів впливу на транзитні перевезення вантажів (організаційно-технологічні, технічні, економічні, політичні, інші фактори);

□ побудова адекватної економіко-математичної моделі формування транзитних вантажних потоків транспортної інфраструктури України, альтернативних транспортних маршрутів на основі врахування істотних системних факторів і прогнозу стану й розвитку основних товарних ринків та системних факторів впливу на формування транзитних вантажопотоків України транспортного і позатранспортного впливу;

□ створення системи моніторингу й прогнозу стану та розвитку основних товарних ринків і системних факторів впливу на формування транзитних вантажопотоків України, а також спеціалізованого науково-практичного центру сприяння транзиту, що об'єднував би професійні зусилля Мінінфраструктури та науковців;

□ моделювання й прогнозування транзитних вантажних потоків транспортної інфраструктури України та альтернативних транспортних маршрутів з метою підтримки прийняття на державному й галузевому рівнях оптимальних управлінських рішень, що забезпечують розвиток транзитних перевезень вантажів територією України.

Серед цих робіт є завдання і для науковців, і для практиків, і для апарату державного управління. Підставою для розгортання й проведення цих робіт є стаття 10 Закону України «Про транзит вантажів», яка встановлює, що «координацію діяльності учасників транзиту здійснює центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту. Основними завданнями координації є:

□ забезпечення взаємодії учасників транзиту з метою безперервності транзиту вантажів та усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту;

□ забезпечення високої якості транзитних послуг (робіт);

□ розробка й реалізація заходів, спрямованих на приведення національних транзитних послуг (робіт) у відповідність з міжнародними стандартами».

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.
2. Закон України «Про транзит вантажів». Із змінами і доповненнями, внесеними Законами України від 20 листопада 2003 року № 1297-IV, від 18 травня 2004 року № 1721-IV, від 19 квітня 2007 року № 959-V, від 15 січня 2009 року № 885-VI, від 19 травня 2009 року № 1349-VI, від 13 травня 2010 року № 2189-VI, від 1 червня 2010 року № 2300-VI, Податковим кодексом України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI, Законом України від 13 березня 2012 року № 4496-VI.
3. Офіційний сайт Державного комітету статистики України <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Електронний ресурс: Економіка і статистика. Внесьня торгівля. <http://www.rusimpex.ru/index1.htm?varurl=Content/Economics/>
5. Електронний ресурс: ЕСИМО – «Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане» <http://www.russianports.ru/index.html>
6. Електронний ресурс: <http://rostovport.ru/>.
7. Електронний ресурс: http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Constan%C5%A4a#cite_note-14
8. Мироненко В., Висоцька Г. Планування транзитних перевезень вантажів залізницями України з урахуванням конкуренції на транспортних і товарних ринках // Автошляховик України: Окремий випуск. Вісник Центрального наукового центру ТАУ. –К., 2010. – Вип. 13. – С.38 – 40.