

4. Бауліна Г. С. Формалізація технології функціонування прикордонної передавальної станції при виконанні додаткової маневрової роботи / Г. С. Бауліна // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – Випуск 119. – 2011. – С. 72–78.

5. Переста Г. І. Реорганізація технології функціонування прикордонних станцій в умовах впровадження інтероперабельних перевезень / Г. І. Переста, А. І. Кузьменко // Вісник Академії митної служби України. Серія : “Технічні науки”. – № 1(45). – 2011. – С. 52–57.

6. Кузьменко А. І. Удосконалення інформаційного забезпечення роботи прикордонних станцій / А. І. Кузьменко // Вісник Східноукраїнського. нац. університету ім. В. Даля. – № 5 (159). Ч. 1. – 2011. – С. 103–108.



УДК 339.565

А. М. Пасічник, доктор фізико-математичних наук, професор кафедри транспортних систем та технологій

Академії митної служби України

Т. І. Волоховська, інспектор
Черкаської митниці

О. М. Клен, провідний спеціаліст
лабораторії транспортних технологій
Академії митної служби України

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ ВАНТАЖІВ

Проведено аналіз стану та перспектив розвитку транзиту вантажів митною територією України автомобільним транспортом. Запропоновано ряд технічних рішень, спрямованих на вдосконалення інфраструктури та збільшення пропускної здатності автомобільних магістралей української мережі міжнародних транспортних коридорів.

Проведен анализ состояния и перспектив развития транзита грузов таможенной территории Украины автомобильным транспортом. Предложен ряд технических решений, направленных на совершенствование инфраструктуры и увеличение пропускной способности автомобильных магистралей украинской сети международных транспортных коридоров.

It is carried out the analysis of a condition and prospects of development of transit of cargoes by customs territory of Ukraine motor transport. It is offered a number of technical decisions directed on perfection of an infrastructure and increase in throughput of automobile highways of the Ukrainian network of the international transport corridors.

Ключові слова. Транспортна система, транзитний потенціал, внутрішній та прохідний митний транзит, Рамкові стандарти, Всесвітня митна організація, автомобільні дороги.

Вступ. Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів [1–3]. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додат-

© А. М. Пасічник, Т. І. Волоховська, О. М. Клен, 2011

кових робочих місць [2]. Питання розвитку транзиту посідають чинне місце в європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень [4].

Нині МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Разом з доставкою вантажів найкоротшим шляхом і в максимально короткий час в МТК відбувається перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший і їх обробка. Весь комплекс транспортних робіт потребує розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) з переробки експортно-імпорتنних вантажопотоків [5].

Сусідство з ЄС стало потужним стимулом до запровадження в Україні європейських норм і стандартів у всіх сферах життєдіяльності суспільства. У першу чергу, це позитивний вплив на розвиток прикордонних регіонів України, приплив до них іноземних і вітчизняних інвестицій, облаштування державних кордонів і розбудова транспортної інфраструктури.

Маючи вигідне географічне розташування, розвинену транспортну мережу та спеціалізовану інфраструктуру, Україна здатна ефективно розв'язувати проблему транспортування транзитних вантажів. Це дає змогу Україні входити до мережі Міжнародних транспортних коридорів (МТК) та будувати взаємовигідні відносини у транспортній галузі із сусідніми державами. Разом з тим держава не повною мірою реалізує свій транзитний потенціал, відчуває зростаючу конкуренцію з боку сусідніх країн, що є свідченням загрози її економічній безпеці.

За своєю суттю *транзит є експортом транспортних послуг*, які надають національні компанії вантажовласникові та перевізникові під час проходження вантажу й транспортного засобу територією України [6]. Під експортом транспортних послуг мається на увазі надання українськими транспортними й іншими підприємствами послуг іноземним юридичним і фізичним особам, незалежно від того, надається послуга за кордоном чи в межах України.

Головна мета транзитного прориву – це максимально ефекtywne використання географічного розташування України і створення сучасної конкурентоздатної транспортної галузі країни. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який нині використовується не повною мірою. Частина транзитних потоків оминає Україну. За оцінками експертів, транзитний потенціал України реально використовується лише на 40–50 % [7].

Постановка завдання. Для вирішення питання, пов'язаного зі збільшенням обсягів транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом, необхідно встановити економічно обґрунтовані тарифи на надання послуг митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами; зняти бюрократичні перепони під час оформлення транзитних перевезень; збільшити швидкість доставки вантажів; забезпечити прозорість і доступність інформації про митне оформлення та стан перевезення вантажів на основі застосування сучасних інформаційних технологій.

Основні напрямки щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу автомобільного виду транспорту з метою підвищення рівня конкурентоспроможності такі: покращання стану доріг, збільшення пропускної здатності та відкритості шляхів, поліпшення їхнього інформаційного й сервісного забезпечення.

Мета даної праці – провести аналіз і дослідження стану й перспектив розвитку транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом, визначити основні недоліки та запропонувати заходи їх подолання для збільшення транзитних перевезень.

Результати досліджень. Результати дослідження сприяють розвитку системи автомобільного транзиту вантажів. Пропозиції щодо розбудови міжнародних автошляхів дають можливість підвищити якість і швидкість не тільки пересування автотранспортних засобів територією нашої держави, а й обслуговування цих транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України.

Аналіз обсягів перевезень вантажів, наведених на рис. 1, показує, що порівняно з іншими розвинутими країнами світу в Україні цей показник значно менший.

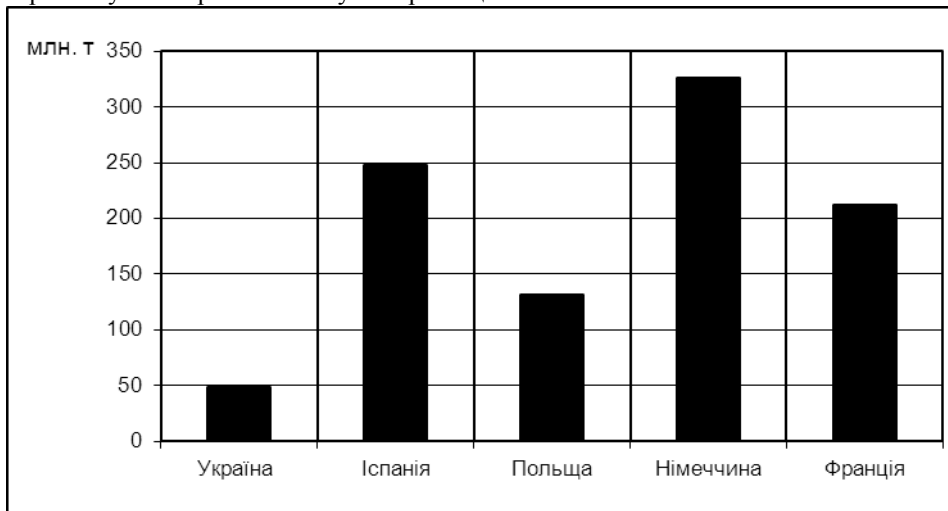


Рис. 1. Обсяги перевезень вантажів у країнах світу, 2009 р.

За даними державного комітету статистики України, щорічно від транзиту автомобільним транспортом перераховуються значні суми коштів [10]. Відповідні дані наведено в табл. 2.

Автомобільний транспорт потребує розв'язання цілого ряду проблем. Основні з них – ремонт існуючих та побудова нових шляхів сполучення. Для реалізації транзитного потенціалу України слід побудувати мережу швидкісних автомобільних доріг і забезпечити її функціонування на рівні європейських країн.

Таблиця 1

Надходження від автомобільного транзиту, млн дол. США

Вид транспорту	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Автомобільний	378,9	465,05	596,39	899,60	577,06	586,91
Вантажний	213,35	250,30	305,47	382,79	166,24	209,71
Пасажирський	15,21	14,77	15,27	18,41	15,76	15,88
Інший	150,36	199,98	275,64	498,39	395,06	361,31

Нині в Україні є лише 280 км швидкісних автомобільних доріг, відповідних усім міжнародним нормам. Це автомагістраль Київ–Бориспіль, на окремих ділянках автомобільна дорога М-05 Київ–Одеса, автомагістралі М-18 – траси Харків – Перещепине – Новомосковськ. Протяжність швидкісних доріг у деяких країнах Європи (тис. км): Австрія – 2,1, Іспанія – 3,1, Італія – 5,7, Франція – 8,3, Німеччина – 12,4. Вартість будівництва мережі швидкісних автомобільних доріг в Україні становить близько 300 млрд грн за розрахунками, викладеними в законопроекті “Швидкісні автомобільні дороги”, що розроблений за ініціативою Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодор).

У результаті аналізу стану автомобільних доріг України було отримані такі результати щодо процентного співвідношення доріг за категоріями. Дороги міжнародного значення в Україні становлять лише 4 % від загальної автомобільної мережі, національні дороги займають лише 3 % від усієї кількості доріг, регіональні – 3 %, і лише дороги місцевого значення сягають цифри 155,6 тис. км, або 90 %. Загалом мережа автомобільних доріг України загального користування включає 172,4 тис. км доріг, з них з твердим покриттям 164,1 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньогосподарських). За даними Укравтодору, середня категорійність автодоріг України становить 3,71, що свідчить про переважання шляхів з низькою пропускну здатністю та нерозвинутим сервісом.

Територією України пролягає сім автомобільних транспортних коридорів (міжнародні № 3, 5, 9 та національні: Балтійське море – Чорне море, Європа–Азія, ЧЕС і Євроазійський). Довжина доріг за напрямками транспортних коридорів становить 5240 км.

Отже, незважаючи на досить розгалужену систему автомобільних шляхів, Україна стикається з високим ступенем ризику втрати своїх позицій у сформованій системі міжнародних транзитних перевезень вантажів.

Міжнародні транспортні коридори проходять по дорогах першої та другої категорій з пропускну здатністю відповідно 14 тис. і 6–11 тис. автотранспортних засобів на добу. Нині найнапруженішими за інтенсивністю руху пасажирських автомобілів є МТК № 3 і 5 та в напрямку до країн ЧЕС, якими за добу проходить від 6 до 15 тис. автотранспортних засобів. Що стосується вантажних перевезень, то найвищою інтенсивністю тут відрізняються МТК № 5 і 9, Європа–Азія, а інтенсивність міжнародних вантажопотоків до країн ЧЕС займає друге місце і потребує подальшого вдосконалення та розвитку.

Крім того, практично всі автомобільні дороги України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, оскільки це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. Слід урахувати, що побудова магістралей в обхід великих міст дасть змогу не тільки значно збільшити пропускну спроможність автошляхів, але й зменшить екологічне навантаження на міста і транспортну напруженість автомагістралей.

Розрахунок пропускну здатності міжнародних автомагістралей підтверджує доцільність побудови автошляхів в обхід великих міст.

Теоретичну пропускну здатність однієї смуги руху в легкових автомобілях за годину визначають, якщо здійснюється колонний рух автомобілів за нормальних умов, за формулою:

$$P_{\text{год}} = \frac{3600}{I_a}, \text{ авт./год,} \quad (1)$$

де I_a – інтервал між автомобілями, що прямують попутно (сек).

Пропускна здатність за добу:

$$P = P_{\text{год}} \cdot 24 \cdot n_{\text{см}}, \quad (2)$$

де $n_{\text{см}}$ – кількість смуг руху на в'їзді і виїзді.

Розрахунки показали, що пропускна здатність однієї смуги становитиме 2448 вант. авт./год. Теоретична пропускна здатність сягає достатньо високого показника, і це може бути не остаточна цифра, оскільки під час зміни деяких параметрів (кількість смуг руху) значення змінюватиметься в бік як збільшення, так і зменшення.

З урахуванням проїзду автомобілів шляхами, що проходять через міста й населені пункти, де значно обмежується швидкість, і переміщення пасажирів у транспортному потоці, зміни наявності знаків обмеження руху, фактична пропускна здатність розраховується за формулою:

$$P_m = P_{\max} \cdot \beta, \quad (3)$$

де P_{\max} – максимальна практична пропускна спроможність смуги руху, легкових автомобілів (авт./год);

β – коефіцієнт, який показує вплив технологічних характеристик елементів дороги на її пропускну здатність ($\beta = 0,563$), [8, 197–198].

Таким чином, фактична пропускна здатність ділянки дороги, що проходить через місто, значно нижча і становить:

$$P = 0,563 \cdot 2448 = 1378 \text{ вант. авт./год.} \quad (4)$$

Досліджуючи питання, пов'язане з пропускну здатністю міжнародних автошляхів України, визначасмо, що в середньому практична пропускна здатність досліджуваних автодоріг сягає показника в 1378 вант. авт./добу по одній смузі руху. Цей показник можна збільшувати за рахунок оновлення матеріально-технічної бази автомобільного транспорту, розбудови сучасних автомагістралей і побудови кільцевих доріг для об'їзду міст і населених пунктів.

У найближчі роки дане питання частково планується вирішити в рамках виконання важливого галузевого документа – Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р.

Але під час залучення державних коштів на обслуговування автомагістралей існує тенденція до, так би мовити, зникнення значних сум грошей при проходженні ланцюга від державного бюджету до безпосередніх виконавців транспортних послуг. Тому необхідно розробити дійовий механізм контролю ефективності капіталовкладень державних коштів у розбудову та модернізацію транспортно-митної інфраструктури української мережі МТК.

Підвищити конкурентоздатність автомобільних шляхів України може відповідна якість надання митних послуг і сприятлива структура митних тарифів. Цей шлях підвищення конкурентоздатності галузі швидший і не потребує значних витрат, тому видається більш доцільним і прийнятним для реалізації [7].

Транзитне перевезення вантажів автомобільним транспортом за 2010 р. становить 4649,12 тис. т (згідно з інформацією, наданою Державною митною службою України) [10].

Порівняльний аналіз обсягів транзитних перевезень автомобільним транспортом за період 2005–2010 рр. наведено в табл. 2.

Таблиця 2

**Транзитне перевезення вантажів автомобільним транспортом
(з урахуванням контейнерів на вантажних автомобілях), тис. т**

Автомобільний транспорт	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	3354,2	4649,12

Можна побачити тенденцію до збільшення транзитних потоків територією держави з 2005 р. до 2008 р. включно. У 2009 р. відбувається значний спад транзитних потоків, що негативно впливає на стан економіки країни. Така тенденція може бути викликана багатьма чинниками, як соціально-економічного, так і політичного характеру. У 2010 р. загальна маса перевезеного вантажу майже добігла рівня 2008 р. і сягнула відмітки в 4649,12 тис. т, що є позитивним явищем для транспортної галузі.

Запровадження Рамкових стандартів також позитивно вплине на розвиток транзиту в Україні і принесе чималий дохід бюджету. Одним із важливих моментів у цьому напрямку є питання, пов'язане з мотивацією праці працівників митних органів, а саме заохочення, премії, збільшення оплати праці. Низький рівень оплати праці посадових осіб митних органів призводить до поширення корупції, зловживання службовим становищем або ж переходу до комерційних структур. Усі розвинуті країни спрямовують близько 1,5 % бюджетних коштів на фінансування митних органів, в Україні цей показник становить приблизно 0,8 % витрат бюджету, що недостатньо для розвитку матеріально-технічної бази митниць та забезпечення соціальної і матеріальної захищеності працівників митниць.

Висновки. У цій праці досліджено стан і перспективи розвитку транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом, визначено основні недоліки в цьому напрямку та заходи їх подолання, також обґрунтовано заходи щодо збільшення транзитних перевезень.

Транзитний потенціал має бути реалізований у конкурентній боротьбі відповідно до вимог споживачів послуг (постачальника вантажу, перевізника та споживача), а це досягається завдяки вдосконаленню організації перевезень і роботи митних пунктів пропуску через державний кордон, а також здешевленню собівартості послуг у рамках правильної тарифної політики держави.

Основними причинами зменшення транзитних потоків територією країни залишаються низька якість дорожнього покриття, неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу й інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки, старіння існуючих транспортних засобів, недоліки, пов'язані з проходженням митного контролю, а саме затримка вантажів на кордоні, недосконала організація роботи митників тощо.

Основні заходи зі збільшення транзитних потоків автомобільним видом транспорту через територію нашої країни такі:

- ремонт існуючих шляхів сполучення або побудова нових;
- побудова кільцевих доріг в обхід великих міст;
- запровадження сучасних інформаційних технологій контролю за процесом перевезення вантажу;
- забезпечення електронного документообігу між усіма учасниками транспортного процесу;
- покращання фінансово-економічних механізмів, що могли б сприяти залученню іноземних і вітчизняних інвестицій у транспортну галузь;
- розроблення державних програм щодо покращання транзитної ситуації та швидке їх запровадження в дію;
- спрощення митних процедур під час перетину кордону України.

Отже, відродження місця України у світових транзитних перевезеннях автомобільним транспортом має бути підкріплено відповідною матеріально-технічною базою: транспортними комунікаціями з облаштованою інфраструктурою (автомобільні дороги, транспортні засоби тощо), інформаційними технологіями, електронним документообігом та якісно налаштованою роботою митних органів у пунктах пропуску через державний кордон. Такі дії створюють умови для залучення постійних прямих іноземних інвестицій у розвиток шляхів, інфраструктури, сучасних транспортних засобів і технологій, що, у свою чергу, дасть можливість підвищити рівень життя населення, розв'язати ряд соціальних та економічних проблем розвитку нашої держави.

Література

1. Бакаев А. А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование / А. А. Бакаев, С. И. Пирожков и др. – К., 2003. – 518 с.
2. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток / Блудова Т. В. – К. : НІПМБ, 2006. – 274 с.
3. Денисенко С. І. Рамкові стандарти у міжнародних торговельних операціях / С. І. Денисенко // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. – № 4 (39). – С. 64–69.
4. Павленко Б. Є. Концептуальні підходи до впровадження Рамкових стандартів безпеки SAFE та їх роль у процесах боротьби з контрабандою [Електронний ресурс] / Б. Є. Павленко. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua>.
5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року / Міністерство транспорту України. – К., 2001.
6. Про транзит вантажів : Закон України від 20.09.1999 р. № 1172-XIV із змінами і доповненнями.
7. Рамкові стандарти ВМО [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ambu.org.ua/files/ram_standart.html.
8. Правдин Н. В. Взаимодействие различных видов транспорта / Правдин Н. В., Негрей В. Я., Подкопаев В. А.; под ред Н. В. Правдина. – М. : Транспорт, 1989. – 208 с.
9. Customs in the 21st Century. World Customs Organization [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.wcoomd.org.
10. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

