

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

**МЕХАНІЗМИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ
ТА РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНО-
ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

аналітична доповідь

КИЇВ - 2014



Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.

Автори:

Собкевич О. В., к. е. н., с. н. с. (керівник авторського колективу)

Михайличенко К. М., к. е. н.

Ємельянова О. Ю.

*При повному або частковому відтворенні матеріалів
даної публікації посилання на видання обов'язкове.
© Національний інститут стратегічних досліджень, 2014.*

ВСТУП

Транспортний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки держави, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» території і є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому.

Проте сучасна транспортна галузь України переживає період глибокої системної кризи. Існуюча система управління транспортно-дорожнім комплексом (ТДК), стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують докорінного реформування та модернізації. Механізми та засоби державного регулювання, які під час економічної нестабільності повинні виконувати функцію певних амортизаторів, виявилися застарілими та неефективними, а ринкові механізми самоналаштування та самовідновлення (конкуренція, самоорганізація, гнучка тарифна політика) як і сам ринок транспортних послуг в Україні залишаються недостатньо розвинутими.

Транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку, в основу якого покладені сучасна прогресивна організаційна структура та ефективна економічна модель розвитку, побудована на принципах конкуренції, запровадженні ефективних механізмів державного регулювання ринку, використанні інституту державно-приватного партнерства в реалізації крупних інвестиційних проєктів, активізації інновацій в транспортній сфері, інтеграції національної транспортної системи до європейської та азійської транспортних систем, підвищення конкурентоздатності національної транспортної системи на світовому ринку обслуговування транснаціональних маршрутів.

Враховуючи зазначене, важливим є встановлення причин та обґрунтування пріоритетних напрямків подолання системної кризи у транспортній галузі, реформування та забезпечення динамічного розвитку ТДК України, визначення механізмів розбудови національної транспортної системи, що дозволить вивести її на рівень, який відповідає сучасним світовим стандартам.

РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПРИЧИН СИСТЕМНОЇ КРИЗИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТДК УКРАЇНИ

В Україні транспортна галузь переживає період нестабільності і демонструє від'ємну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень (табл. 1). У 2013 р. порівняно з 2012 р. загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися на 1,9 %, пасажирів – на 2,8 %, обсяги переробки вантажів у морських та річкових портах скоротилися на 4,3 %. Наразі Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2013 р. обсяги перевезень вантажів становили 89 %, пасажирів – 81 %, переробки вантажів у портах – 87 % відносно рівня 2007 р. Криза в економіці та складна обстановка на сході України негативно позначилась на показниках роботи транспортної галузі у 2014 р. Загальні обсяги перевезень вантажів в Україні за 10 міс. 2014 р. скоротилися на 6,7 %, пасажирів – на 4,7 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Таблиця 1

Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів та переробки вантажів морськими і річковими портами в Україні *

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 10 міс.
млн тонн								
Перевезено вантажів – всього **	708	705	541	602	657	644	632	484
залізничний	513	499	391	433	469	457	442	327
водний	24	19	10	11	10	8	6	5
автомобільний ***	170	187	140	158	178	179	184	152
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Перероблено вантажів морськими і річковими портами	177	184	162	154	162	161	154	119
у т.ч.: - морськими торговельними портами	158	170	157	148	155	154	150	115
- річковими портами	19	14	5	6	7	7	4	4
млн пас.								
Перевезено пасажирів – всього	8214	8331	7275	6845	6980	6812	6620	4923
залізничний	447	445	426	427	430	429	425	328
водний	9,5	8,9	7,8	7,6	8,0	6,6	7,3	0,5
автомобільний	4173	4369	4014	3726	3612	3449	3341	2461
авіаційний	5	6	5	6	8	8	8	5,7
міський електричний	3579	3502	2822	2678	2922	2919	2838	2128

* Складено і розраховано за даними Держстату України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm

** без трубопроводного транспорту;

*** автомобільний транспорт - без урахування перевезень, виконаних для власних потреб

Відзеркалюючи загальноекономічні тенденції, падіння обсягів **вантажних перевезень** демонструють практично всі (крім автомобільного) види транспорту. **Залізничним транспортом** у 2013 р. перевезено 442 млн т вантажів, що на 3,3 % менше порівняно з 2012 р. і становить лише 86 % від рівня 2007 р. За січень-жовтень 2014 р. скорочення обсягу залізничних вантажних перевезень становить 8,8 % У загальній

структурі перевезень вантажів цей вид транспорту становить найбільшу частку – 70 %, що має суттєвий вплив на динаміку перевезень вантажів у цілому по Україні.

Водним транспортом у 2013 р. перевезено 6 млн т вантажів, що на 25 % менше порівняно з 2012 р. і становить лише чверть від рівня 2007 р. Частка перевезень цим видом транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень на даний час становить менше 1 %. Водночас, водний транспорт є перспективним для розвитку змішаних мультимодальних контейнерних перевезень, а також зважаючи на його екологічність та економічність, зокрема, за 10 міс. 2014 р. перевезення вантажів цим видом транспорту зросли на 5,2 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Вантажні перевезення *цивільною авіацією* в Україні практично не здійснюються, за обсягами традиційно не перевищують 0,1 млн т на рік і становлять менше ніж 0,1 % від загальних обсягів перевезень вантажів. Однак глибина падіння обсягу перевезень вантажів авіаційним транспортом є найбільшою: 19,2 % у 2013 р. і 16,5 % за 10 міс. 2014 р. порівняно з аналогічними періодами попередніх років.

Автомобільний транспорт – єдиний вид транспорту, за яким у 2013 р. досягнуто зростання обсягів перевезень вантажів як порівняно з 2012 р. (на 2,8 %), так і порівняно з 2007 р. (на 8,2 %) при обсязі перевезень 184 млн т вантажів. У січні-жовтні 2014 р. автомобільний транспорт продовжив минулорічну тенденцію до зростання і збільшив обсяги перевезень вантажів на 3,7 %.

Обсяги *переробки вантажів морськими та річковими портами* зменшились у 2013 р. на 13 % порівняно з 2007 р. (за рахунок скорочення обсягів переробки експортних вантажів і транзитних вантажів). За 10 міс. 2014 р. порівняно з аналогічним періодом 2013 р. обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 6,4 % і становив 119,7 млн т., що пояснюється переключенням частини вантажопотоків з захоплених Росією кримських портів. При цьому зросли обсяги переробки експортних вантажів на 15,6 % і у внутрішньому сполученні – на 20,8 %. Переробка транзитних вантажів скоротилася на 10,1 %, імпорتنих – на 16,2 %.

Пасажирські перевезення у 2013 р. порівняно з 2012 р. мали негативну динаміку *залізничних та автомобільних* перевезень (скорочення на 0,9 % і 3,1 % відповідно), що пояснюється насамперед скороченням попиту на транспортні послуги населення внаслідок зменшення їхніх доходів, зростанням тарифів на проїзд, а також переорієнтацією частини пасажирів на послуги нелегальних перевізників. У січні-жовтні 2014 р. кількість відправлень пасажирів залізничним транспортом скоротилась на 3,6 %, автомобільним – на 7,4 %.

Міським електричним транспортом скористалося на 2,8 % менше пасажирів, ніж у 2012 р. за рахунок зниження обсягів перевезень трамваями і тролейбусами. Метрополітен, навпаки, користується стабільно високим попитом населення: його послугами скористалося майже 775 млн пасажирів, що на 0,1 % більше порівняно з 2012 р. За січень-жовтень 2014 р. міським електротранспортом перевезено 2,1 млрд. пасажирів, що на 1,5% менше січня-жовтня 2013 р.

У 2013 р. вдалося уникнути падіння на *авіаційному транспорті*, незважаючи на 20 % зниження обсягів перевезень у I кв. 2013 р. внаслідок припинення діяльності на ринку компанії «Аеросвіт». Однак у 2014 р. ситуація різко погіршилась, і кількість відправлень пасажирів авіаційним транспортом за січень-жовтень зменшилась на 13 %.

Водний транспорт у 2013 р. показав приріст обсягів перевезень на 10,6 % порівняно з 2012 р. завдяки активному розвитку круїзного судноплавства в АРК, однак за 10 міс. 2014 р. спостерігається прямо протилежна тенденція – внаслідок анексії Криму Росією скорочення обсягів перевезень пасажирів становить на 16,3 %.

Показники динаміки роботи транспортної галузі свідчать про загострення проблем, що накопичувались у ній протягом останніх 20 років, які не дозволяють швидко і з

мінімальними втратами вийти з кризового стану. **Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України та населення у перевезеннях.**

Головною причиною такого стану ТДК України стало *порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів*. Як наслідок, створений ще за радянських часів запас технічних ресурсів галузі (інфраструктури, рухомого складу) практично вичерпано й виникла реальна загроза втрати її стійкості. Транспорт, що є однією з найбільш фондоемних галузей господарства, вимагає для свого розвитку великих довгострокових інвестицій, і для забезпечення його сталої подальшої роботи необхідно залучити в галузь значні кошти. Проте можливості держави тут обмежені, а власні ресурси підприємств вичерпані. Застосування механізмів державно-приватного партнерства не набуло поширення внаслідок відсутності в Україні достатньої нормативно-правової бази для реалізації механізмів ДПП та належних гарантій прав інвесторів.

Довідково. У 2012 р. підприємствами ТДК України освоєно капітальних інвестицій на суму 24,4 млрд грн¹, з яких частка власних коштів підприємств становила 33 %, а питома вага кредитних ресурсів перевищила 50 %. При цьому щорічна потреба у капітальних вкладеннях тільки залізничної галузі становить понад 33,6 млрд грн, портової галузі - 25 млрд грн.

Другою системною причиною кризового стану транспортної галузі є те, що *ринкові механізми наразі не стали основним її регулятором*. Слаборозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств, а державне регулювання ринку транспортних послуг є недостатньо ефективним. Зберігається монополія в потенційно-конкурентних сегментах перевезень на залізничному транспорті, а існуюча неефективна система управління державними транспортними підприємствами веде до незадовільних результатів їхньої роботи, збитковості, неспроможності забезпечити оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних з державою та приватними інвесторами засадах.

По-третє, світові тенденції розвитку товарних ринків, підвищення мобільності населення, глобалізаційні процеси та євроінтеграційні умови висувають нові вимоги до функціонування транспортних систем і ринків, проте *державна політика щодо розвитку транспортної галузі не відповідає цим викликам*.

Транспортна стратегія України на період до 2020 р. так і не набула розвитку в конкретних програмних документах, тобто на сьогодні не існує затверджених програм розвитку транспортних галузей на середньострокову перспективу (за винятком Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.). Відповідно розвиток залізничного, водного, авіаційного, автомобільного транспорту та дорожнього господарства України відбувається значною мірою за інерцією і не спрямований на досягнення конкретних і обґрунтованих цілей. Структурні реформи в транспортному секторі відбуваються вкрай повільно, а в окремих транспортних підгалузях були фактично заблоковані протягом тривалого періоду часу. «Консервування» структурних реформ у монопольних сегментах ТДК, насамперед, на залізничному транспорті, унеможливило своєчасне проведення розмежування функцій державного і господарського управління, загальмувало процеси формування прогресивної виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, досі не дозволяє демонополізувати перевізний процес та забезпечити доступ до ринку перевезень приватних компаній.

На державному рівні наразі не сформульовано стратегічне бачення конкурентних переваг ТДК України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої

¹ Мініфраструктури: у 2012 р. до бюджетів всіх рівнів підприємствами галузі сплачено 21,3 млрд грн [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/32007.html>

спеціалізації країн, що знижує можливості інтеграції України до світової транспортної системи і участі в обслуговуванні транснаціональних вантажо- і пасажиропотоків.

Враховуючи зазначене, транспортний сектор перетворюється для держави на чинник ризику, що не піддається точним прогнозам. У разі зволікання із запровадженням ефективних заходів державної політики ймовірна неспроможність транспортної галузі забезпечити в найближчій перспективі потреби економічного зростання країни у перевезеннях, а також потреби населення у пересуванні у зв'язку із майбутнім зростанням платоспроможного попиту, розвитком бізнесу та туризму. Існують ризики повної втрати конкурентоспроможності національної транспортної системи України, які виявлять себе у неспроможності країни брати участь в обслуговуванні основних транснаціональних і трансконтинентальних вантажопотоків між Заходом і Сходом та остаточній втраті транзитного потенціалу.

З метою покращення ситуації, що склалася в транспортній галузі, прискорення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку, потрібно розробити і здійснити низку економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті. Напрями державної політики мають виходити із завдань євроінтеграції, передбачати всебічну підготовку української транспортної системи до імплементації Угоди про асоціацію з ЄС. При цьому пріоритетами мають стати формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг та побудова збалансованої за видами транспорту національної транспортної системи, здатної задовольнити в повному обсязі потреби економіки та населення у перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, а також у повній мірі реалізувати транзитний потенціал України.

РОЗДІЛ 2. РИНКОВІ ПЕРЕТВОРЕННЯ В ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ГАЛУЗЕЙ ЯК ОСНОВА ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ТДК УКРАЇНИ

2.1. Механізми реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі

Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. В Україні він забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту, а споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.

1. Обсяги перевезень стрімко падають. У 2013 р. порівняно із 2012 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом зменшився на 3,4 % і становить 441,8 млн тонн вантажів (або 86 % від рівня 2007 р.) (табл. 2). При цьому за 2013 рік транзитні перевезення скоротилися на 19,3 %, перевезення у внутрішньому сполученні - на 2,8 %, імпорт вантажів - на 2,7 %, збільшено лише обсяг перевезень експортних вантажів на 2 %. В поточному році ця тенденція продовжується і за десять місяців 2014 р. падіння обсягів перевезень вантажів становить 7,8 % порівняно з аналогічним періодом 2013 року.

Таблиця 2

Динаміка перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України *

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 січень- жовтень
Перевезено вантажів, млн т	512,5	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	326,6
Індекси до попереднього року, %	107,1	97,3	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	91,2
у т.ч. транзит, млн т	99,9	93,3	44,8	44,5	48,7	40,9	33,0	24,4
Індекси до попереднього року, %	133,1	93,4	48,0	99,3	109,4	84,0	80,7	87,1
Перевезено пасажирів, млн	447,4	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	328,2**
Індекси до попереднього року, %	100	99,6	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	96,4

* Джерело: Складено та розраховано за даними Транспорт і зв'язок, статистична інформація//Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

** Без урахування тимчасово окупованої території АР Крим і м. Севастополя.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що в 2014 р. значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни. Разом з тим скорочення обсягів перевезень пов'язане із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Крім того, проти української залізниці

працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати, зокрема пряма протекціоністська політика Росії щодо власних портів і залізниць.

Пасажиropотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2013 р. послугами залізниць скористалися 425,4 млн пас., що на 1 % менше рівня 2012 р. Порівняно з докризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 5 %, а якщо порівнювати з 1990 р. – він скоротився на 36 % (тобто більше, ніж на третину). На далекі відстані пасажиропотік поступово переключався на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні. У зв'язку із анексією Криму Росією та бойовими діями на сході країни за 10 міс. 2014 р. Укрзалізниця рекордно скоротила пасажирооборот - на 22,7 % порівняно з аналогічним періодом минулого року.

2. Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень. Експлуатаційний вантажообіг локомотивів у 2013 р. склав 365,3 млрд ткм брутто, що на 6 % менше 2012 р. Локомотиви в середньому обслуговують відстані 300-400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як у Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3–1,4 тис. км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозяться більше вантажів.

За підсумками 2013 р. зафіксовано зниження ефективності використання вагонного ресурсу при вантажоперевезеннях: обіг вантажного вагона зріс на 22 % порівняно з 2012 р. і досяг 7,54 доби, зокрема, обіг навантаженого вагона збільшився в 1,5 разу – до 3,29 доби. Спостерігається невідповідність кількості виробничих потужностей рівню перевезень. Обсяги вантажної роботи порівняно з початком 90-х років скоротились у 2,5 разу, пасажиропотік – більше ніж на третину, тоді як виробничі потужності залізниць фактично не скорочувались.

3. Доходи залізниць зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень та неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином відбиваються на фінансових результатах роботи галузі. За даними фінансової звітності Укрзалізниці, у 2013 р. отримано 51,1 млрд грн доходів від звичайної діяльності, що на 1,7 млрд грн або на 3,2 % менше, ніж у 2012 р. (табл. 3). Зниження доходів передусім пов'язано зі скороченням обсягів вантажних перевезень, оскільки майже 90 % усіх доходів підприємство отримує саме від транспортування вантажів. Значною мірою на доходах позначилося падіння транзитних перевезень, рентабельність яких у 2–2,5 рази вище порівняно з внутрішніми перевезеннями. На тлі зменшення обсягів перевезень зростають витрати у зв'язку з постійним підвищенням цін на енергоносії та основні видаткові матеріали, а також високою матеріаломісткістю та енергоємністю залізничного транспорту (у структурі експлуатаційних витрат Укрзалізниці частка витрат на придбання енергоносіїв сягає 21 %).

Таблиця 3

Динаміка основних фінансових показників роботи Укрзалізниці *

	2010	2011	2012	2013
Дохід від реалізації	42557,2	51586,5	52725,3	51049,8
у т.ч. вантажні перевезення	32411,4	39810,9	40956,1	38805,4
пасажиrські перевезення	5399,5	5997,5	6527,7	7058,6
Витрати	38358,9	44610,3	47470,7	46087,5
Чистий прибуток, млн грн	6688	2127,2	885,5	545,3
Рентабельність	15,7 %	4,1 %	1,7 %	1,1 %

*Джерело: Складено та розраховано за даними ресурсу «Фінансові показники»//Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/

Зростає боргове навантаження та витрати на обслуговування боргу. У 2013 р. загальний обсяг кредитів і запозичень Укрзалізниці досяг 17,9 млрд грн². Чистий прибуток компанії за підсумками 2013 р. становить 545,3 млн грн, що на 38,4 % менше, ніж у 2012 р., а всього за останні чотири роки він скоротився більше ніж у 12 разів. Багатомільярдні збитки приносять Укрзалізниці пасажирські перевезення, загальна сума яких з 2008 по 2013 рр. становить 33,5 млрд грн, зокрема у 2013 р. – 6,6 млрд грн.

4. Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо розв'язати без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та іноземних інвесторів).

На сьогоднішній день *фізичний знос* тепловозів становить 95,1 %, електровозів – 90,7 %, пасажирських вагонів – 85,9 %, вантажних вагонів – 88,2 %³. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60-70-х років. Свій термін служби виробили 51,7 % пасажирських вагонів (вік понад 28 років), 90,3 % вантажних електровозів (вік понад 30 р.), 97 % магістральних тепловозів (вік понад 20 р.). Парк вантажних вагонів станом на 1.12.2013 р. нараховував 117 тис. од., з яких 51,6 % вичерпали нормативний термін експлуатації, в т.ч. 38,8 % вагонів продовжено термін служби. Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий.

Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 %⁴. Тільки для того, щоб підтримувати її в робочому стані й не накопичувати прострочені ремонти, щорічно необхідно модернізувати 800 км колії та капітально ремонтувати 1000 км. Проте, якщо у 2007 р. вдалося модернізувати 1446,1 км колії, у 2008 р. – 819 км, у 2009 р. – 411,3 км, то у 2013 р. тільки 276 км. У консалтинговій компанії А. Т. Kearney підрахували, що необхідно 56 млрд грн сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури Укрзалізниці. В іншому випадку немає сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою.

Знищена бойовими діями на сході України залізнична інфраструктура також потребує термінового відновлення. Станом на початок вересня 2014 р. у результаті несанкціонованих втручань на Донецькій, Придніпровській та Південній залізницях залишалися зруйнованими близько 190 об'єктів залізничної інфраструктури (колій, електромереж, шляхопроводів, станцій, депо, вокзалів), на відновлення яких необхідно витратити близько 900 млн грн.

Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в сумі 175-200 млрд грн. Щорічна потреба Укрзалізниці в капітальних вкладеннях перевищує 35 млрд грн., у т.ч. на оновлення та модернізацію рухомого складу 24 млрд грн, на відновлення колійної інфраструктури - близько 6,8 млрд грн. При цьому останні 20 років потреба галузі в інвестиціях задовольняється лише на 25-30 %. Обсяг капітальних інвестицій Укрзалізниці за рахунок власних і запозичених коштів у 2012 р. становив 9,7 млрд грн., у 2013 р. - 6,8 млрд грн, а

² Кабмін утвердил финплан «Укрзалізниці» с прибылью 635 млн гривен [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/930265-kabmin-utverdil-finplan-ukrzaliznyitsi-s-pribylyu-635-mln-griven.html>

³ Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html

⁴ Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/32209.html

на 2014 р. був запланований на рівні 8,2 млрд грн. Виключно за рахунок власних коштів фінансовий стан Укрзалізниці дозволяє задовольнити потребу в капітальних інвестиціях лише на 5-6 відсотків (в сумі, що не перевищує 1,5-2 млрд грн. на рік). З державного бюджету кошти на фінансування програм розвитку та придбання пасажирського рухомого складу в останні роки не виділялись. Власні можливості Укрзалізниці стримуються падінням доходів та рентабельності перевезень, низьким рівнем тарифів, а приватні інвестори не поспішають вкладати кошти внаслідок відсутності необхідного законодавчого поля і гарантій щодо повернення вкладених коштів у вигляді прибутку або компенсації. Для виконання запланованих капітальних інвестицій залізниці вимушені залучати кредитні ресурси і наращувати борги.

Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, але створюють загрози для економіки країни в цілому. Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної та технологічної стійкості можуть привести до:

- **Неспроможності залізниць забезпечити в майбутньому потреби економічного зростання країни** та негативно вплинути на функціонування інших галузей економіки, з якими залізничний транспорт України пов'язаний єдиним логістичним і технологічним ланцюгами;
- **Дестабілізації та розбалансування транспортної системи України**, оскільки частина вантажопотоку переключасться на автомобільний транспорт, але автомобільні дороги неспроможні витримати надмірне навантаження і піддаються варварській руйнації. Наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок з портовою галуззю;
- **Зменшення конкурентоспроможності національної транспортної системи, втрата транзитного потенціалу України.** Відставання розвитку української залізниці від залізниць країн-сусідів, насамперед ЄС та Росії, у поєднанні із зростанням напруженості у відносинах з Росією, стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, який на 80-90 % формує весь обсяг транзиту України (без урахування трубопровідного транспорту). З 2007 по 2013 рр. загальний обсяг транзитних перевезень вантажів залізничним транспортом скоротився на 67 %;
- **Негативно позначитись на збалансуванні державного бюджету України**, оскільки Укрзаліниця входить до п'ятірки найбільших корпоративних платників податків в Україні і при цьому є однією з найбільших державних компаній-позичальників, борги яких збільшують сукупний державний борг країни;
- **Створити соціальну напругу в суспільстві** внаслідок неможливості задовольнити потреби населення у перевезеннях в достатньому обсязі, належної якості і за привабливими низькими тарифами.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не здійснені структурні реформи, які давно вже зробили країни Європи та більшість країн СНД. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво із приватними компаніями. Найбільший негативний вплив на розвиток залізничного транспорту здійснюють наступні чинники.

1. Суміщення функцій державного та господарського управління залізничним транспортом загального користування й неефективна організаційна структура Укрзалізниці, які не дають змоги забезпечити ефективне функціонування галузі на комерційній основі, залучити необхідні інвестиції та здійснити її технічну й технологічну модернізацію. Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзаліниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підпорядкованим Мініфраструктури, й одночасно здійснює централізоване управління

процесом перевезень у внутрішньому та міждержавному сполученнях і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Тобто вона виконує господарські функції керування рухом, забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення, розподілу доходів від перевезень, організації матеріально-технічного забезпечення залізниць, складання зведеного звіту тощо. Кожна із 6 залізниць, що входять до складу Укрзалізниці, виконує всі основні функції щодо забезпечення процесу перевезень, але переважно в межах своєї дороги і не зацікавлена виконувати завдання в інтересах галузі загалом, внаслідок чого спостерігається дублювання функцій та неефективне використання виробничого потенціалу галузі. При цьому залізниці мають єдиний баланс доходів і витрат. Така архаїчна організаційна структура Укрзалізниці не прописана в законодавстві України і у поєднанні з напіввійськовими командно-адміністративними методами управління довела свою неефективність. Вона є незрозумілою і непрозорою з точки зору інвестора, збільшує його ризики і автоматично призводить до підвищення ставок по кредитах або взагалі неготовності фінансових інститутів надавати позики.

2. Державна монополія на основні види діяльності єдиного виробничо-технологічного комплексу із забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, що стримує конкуренцію та гальмує розвиток залізничного транспорту, унеможлиблює ефективно його функціонування в умовах активної трансформації внутрішнього ринку та розвинутого міжнародного ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт України функціонує як державна монополія, він повністю знаходиться у державній власності та регулюється державою (законами України «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії»). При цьому державне регулювання розповсюджується не тільки на послуги з утримання та експлуатації залізничної інфраструктури (колії, вокзали), яка перебуває у стані природної монополії, але і на суміжні ринки, до яких віднесені вантажні та пасажирські перевезення. Крім того, відповідно до ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» не тільки економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, а й розрахунки із заводами за ремонт рухомого складу та випуск запасних частин, іншими підприємствами залізничного транспорту, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються в порядку, який визначає Укрзалізниця, та на підставі угод, що укладаються відповідно до зазначеного порядку.

У більшості країн світу та Європи вантажні перевезення, пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу, будівництво і ремонт інфраструктури є конкурентними видами діяльності й підлягають лібералізації. В Україні недостатня розвиненість ринкових відносин обумовлює відсутність у суб'єктів господарювання залізничної галузі мотивації до підвищення ефективності роботи та якості послуг, які вони надають, розширення їх асортименту, унеможлиблюють участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів.

3. Виконання господарюючими суб'єктами – залізницями – соціальної функції держави, яка реалізується шляхом організації пасажирських перевезень у внутрішньодержавному та приміському сполученні, а також перевезень пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету цих витрат.

Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковість перевезень, а й не відшкодовує необхідних витрат. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює. Облдержадміністрації уникають укладання із залізницями договорів на соціальні перевезення, оскільки наявність договору зумовлює необхідність відшкодування різниці в тарифах. Для приведення пасажирських перевезень у внутрішньодержавному сполученні

до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення нині необхідно підвищити у 2,72 разу. Доходи від пасажирських перевезень у приміському сполученні лише на 12 % покривають витрати. Збитки від пасажирських перевезень Укрзалізниця покриває шляхом прихованого перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Крім того, залізничним транспортом відповідно до законодавства України здійснюється у повному обсязі перевезення 25 пільгових категорій громадян, однак компенсацію за ці перевезення з бюджетів усіх рівнів залізниці отримують не в повному обсязі. Так, упродовж 2013 р. залізницями перевезено пасажирів-пільговиків у далекому та приміському сполученнях на суму 628,4 млн грн, а компенсацій з державного та місцевих бюджетів отримано 204,3 млн грн (33 %).

Соціальне навантаження на залізничну галузь робить її недостатньо ефективною порівняно із залізницями інших країн, у яких держава або місцеві органи влади відшкодовують залізничникам їх витрати за виконання соціального замовлення влади на перевезення, та неконкурентною відносно інших видів транспорту, де тарифи на перевезення не регулюються державою.

В рамках реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. та Транспортної стратегії України до 2020 р. р. протягом 2012-2013 рр. Укрзалізницею проведена значна робота, зокрема:

- у 2012 р. в Україні запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів, який є найсучаснішим видом перевезень і прискореними темпами розвивається в багатьох країнах світу. Сьогодні швидкісним рухом в Україні охоплено напрямки перевезень, які користуються найбільшим попитом пасажирів: Київ-Харків, Київ-Львів, Київ-Дніпропетровськ, Київ-Трускавець, Київ-Запоріжжя, Київ-Одеса, Київ-Дружківка (Донецьк), Київ-Тернопіль;

- з метою підвищення надійності систем та вузлів нової техніки продовжуються роботи з модернізації та адаптації до роботи в Україні нових двосистемних електропоїздів імпортного виробництва, а з 2014 р. Укрзалізниця розпочала експлуатацію швидкісного рухомого складу вітчизняного виробництва: на умовах фінансового лізингу залізничники придбали два швидкісних двосистемних електропоїзди, виготовлені ПрАТ «Крюківський вагонобудівний завод»;

- на основних напрямках залізничного руху виконано масштабні роботи з реконструкції, капітального та інших видів ремонту залізничної інфраструктури, зокрема модернізації колії, електрифікації дільниць, встановлення нових стрілочних переводів, реконструкції низьких пасажирських платформ, а також модернізації пристроїв залізничної автоматики, телемеханіки та зв'язку, які є складовою систем управління рухом поїздів на станціях та перегонах. У 2013 р на основних напрямках руху модернізовано 276 км колії (укладено подовжені рейки без стиків), капітальним ремонтом відремонтовано 542,8 км колії, укладено нових та замінено 216 комплектів стрілочних переводів на загальну суму понад 1 млрд грн⁵;

- залізничники працюють над проектами електрифікації пріоритетних залізничних напрямків, модернізації систем сигналізації і зв'язку, перерозподілу вантажних потоків та підвищення швидкостей руху та маси поїздів, впроваджують заходи щодо енергозбереження та зменшення експлуатаційних витрат, які дадуть змогу скоротити споживання дизельного палива на 77,2 тис. тонн та зменшити викиди в атмосферу на 250,9 тис. тонн на рік⁶;

- розпочалося будівництво нового Бескидського залізничного тунелю, який має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи,

5У 2013 році прогнозується найбільший показник експорту за останні 17 років [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246952345&cat_id=244277212

6Укрзалізниця працює над збільшенням полігону електрифікованих колій [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/print/36644.html>

обслуговування транзитних потоків та приєднання України до транс'європейської мультимодальної транспортної мережі. Після завершення будівництва пропускна здатність тунелю збільшиться з 47 до 100 пар поїздів на добу, а швидкість проходження зросте з 40 до 60 км/ч;

- для збільшення пропускної спроможності залізничних під'їздів до портів Азово-Чорноморського басейну у 2013 р. Укрзалізниця спільно з компанією «Трансінвестсервіс» (ТІС) здійснила модернізацію ділянки Чорноморська - Берегова, яка є частиною Одеської залізниці, - єдиного залізничного під'їзду до порту «Південний», що збільшує її пропускну здатність з 32 до 44 пар поїздів на добу і дозволяє додатково доставити в порт більше 15 млн т вантажів на рік;

- у 2013 р. Укрзалізницею придбано 723 вантажних піввагони та 9 електровозів постійного струму, а упродовж 2014-2015 рр. залізничний парк планується поповнити 11850 новими вантажними вагонами українського виробництва, заплановано здійснити модернізацію 334 пасажирських вагонів, 88 од. електропоїздів, 4 од. дизель-поїздів⁷. Разом з партнерами – вітчизняними виробниками Укрзалізниця планує налагодити виробництво пасажирських та вантажних електровозів;

- суттєво підвищено швидкість доставки вантажів прискореними контейнерними поїздами – за рахунок скорочення часу стоянок, продовження дільниць технічного і комерційного огляду, зміни локомотиву та локомотивних бригад. Наразі територією України організовано та курсує 14 контейнерних поїздів;

- удосконалено механізми тарифоутворення на послуги залізничного транспорту у напрямку забезпечення прозорості та підвищення обґрунтованості встановлених тарифів, зокрема протягом 2013 р. відповідними наказами Мініфраструктури затверджені Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом на основі нової класифікації пасажирських поїздів, Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу «ІнтерСіті+», Методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

- підвищено рівень комфортності послуг для пасажирів шляхом широкого впровадження системи резервування та придбання електронних квитків на пасажирські перевезення, збільшення кількості зупинок у місті Києві під час руху поїздів далекого сполучення, виконання робіт зі створення належних умов для людей з обмеженими фізичними можливостями;

- у 2013 р. Укрзалізниця здійснила дебютний випуск єврооблігації на ринку міжнародних боргових капіталів на суму 500 млн дол. США (термін погашення – 5 років, відсоткова ставка — 9,5 %). Випуск єврооблігацій дозволить вирішити цілий ряд нагальних завдань із фінансування першочергових капітальних вкладень та оптимізації кредитної заборгованості й надалі сприятиме всебічному розвитку державно-приватного партнерства в галузі.

Разом з цим, *прогрес у структурному реформуванні галузі був незначним і зведений, головним чином, до напрацювання нормативно-правової бази реформ:*

- з метою розмежування функцій державного і господарського управління прийнято Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI, який визначає правові, економічні та організаційні умови утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, та Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23.02.2012 р. № 4443-VI;

⁷ Укрзалізниця готує замовлення для вітчизняних виробників рухомого складу [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247300777&cat_id=244277212

- розроблена *нова редакція Статуту залізниць України*, яким регулюватимуться відносини, пов'язані з організацією та здійсненням перевезень пасажирів і вантажів, а також відносини, що виникатимуть між усіма учасниками транспортного процесу;

- підготовлено і доопрацьовується проект Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який формує правову основу реалізації реформ, конкретизуючи і деталізуючи раніше затверджену Програму, удосконалює ринкові механізми господарювання на залізничному транспорті.

Утворення ПАТ «Укрзалізниця» згідно з прикінцевими положеннями Закону України № 4442-VI мало відбутися ще до кінця 2012 р., проте ухвалення відповідного урядового рішення відкладалось понад два роки. Враховуючи зазначене, **прийняття Постанови КМУ від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» є доленосним рішенням для розвитку залізничного транспорту в Україні**, початком розділення регуляторної та господарської функцій управління, створення нової оргструктури Укрзалізниці та формування на залізничному транспорті вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи управління, структурованої за видами діяльності, здатної ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції.

Разом з тим вже зараз, **на початковому етапі реалізації реформи, відчувається відомча зацікавленість Укрзалізниці у збереженні свого монопольного становища на ринку залізничних перевезень**. Про це свідчить поширення думки, що під час створення акціонерного товариства майже всі основні проблеми залізниці будуть вирішені, оскільки прозорість організації та фінансова ефективність нової структури надасть можливість залучити міжнародні кредити, оновити фонди і стабілізувати роботу залізничного транспорту. Також Мінінфраструктури донедавна мало намір ініціювати повернення навчальних закладів, що готують фахівців залізничної галузі, у сферу своєї відповідальності, хоч утримання об'єктів соціальної інфраструктури підприємствами - це рудимент з радянських часів, притаманний економіці, що базувалася на зовсім інших принципах організації як виробництва, так і суспільного споживання.

У цьому контексті затягування із доопрацюванням та **штучне відтермінування дати прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) унеможливить здійснення ринкових перетворень на залізничному транспорті і закріпить монопольне становище ПАТ «Українська залізниця» в сфері залізничних перевезень**.

Розроблений Мінінфраструктури законопроект потребує вдосконалення. Згідно з ним ПАТ «Українська залізниця» збереже статус привілейованої структури, оскільки буде повністю контролювати доступ до інфраструктури й одночасно виконуватиме функції національного оператора з перевезень. Не передбачено виділення тяги в конкурентний сегмент і перевізники змушені будуть укладати окремі договори з компанією на користування локомотивами. Згідно із законопроектом тарифна система має стати гнучкішою, зокрема інвестиційний складник у структурі тарифу стає нерегульованим, проте отримувати інвестиційну частину тарифу зможуть лише ті компанії, які затвердять і узгодять з Укрзалізницею та низкою інших відомств свою інвестиційну програму, що створює підґрунтя для корупції. Значна диференціація тарифів зробить їх гнучкішими, але може призвести до необґрунтованого підвищення їх рівня у разі встановлення Мінінфраструктури, а не незалежним регуляторним органом.

Тому **необхідно прискорити утворення Національної комісії регулювання транспорту**, яка взяла б на себе відповідальність за встановлення обґрунтованих тарифів, участь у розподілі «ниток графіку» та забезпечення рівних умов доступу до залізничної інфраструктури.

Суттєвою проблемою є те, що на сьогоднішній день **відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту**, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно

проводити у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та корегувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Вкрай важливо в короткі терміни розробити оптимальну економічну модель функціонування української залізниці, яка дозволить винайти ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад та забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, у ч. в приміському сегменті перевезень, утримання вокзалів і станцій.

Враховуючи підписання 27 червня 2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, доцільно врахувати європейський досвід у реформуванні залізничної галузі. Цілі політики ЄС стосовно залізниць визначені в Білій книзі «План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011 р.)⁸ і спрямовані на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці та заснування Транс'європейської залізничної мережі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників.

Звичайно, ніяка, в тому числі європейська модель, не може бути в чистому вигляді використана в українських реаліях. Проте, як і всі інші країни, що пройшли складний шлях реструктуризації залізничного транспорту, Україна має прагнути забезпечити максимальну ефективність та конкурентоспроможність залізничного транспорту. Докорінне переформатування галузі та перехід на ринкову модель її функціонування є єдиним можливим шляхом до збереження та подальшого розвитку залізничного транспорту в Україні.

2.2. Розвиток дорожньої галузі в процесі реформування системи державного управління автомобільними дорогами

Україна стала на крок ближче до Європи після підписання у червні 2014 р. Угоди про асоціацію з ЄС, ближче з точки зору появи нових можливостей щодо розвитку торгівельних відносин, розширення виробничих зв'язків, інтенсифікації науково-технічного співробітництва з європейськими країнами. За цих умов гостро постає питання здатності національної транспортної системи України інтегруватися в європейську транспортну систему, стати її частиною і тим самим забезпечити як національні потреби України у перевезеннях, так і потреби ЄС як її стратегічного партнера. У той же час сухопутні транспортні артерії України - її дороги, побудовані за радянських часів, вичерпали свій ресурс і потребують стовідсоткового відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, а мережа доріг очікує на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення та зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі.

Якщо в кінці 80-х років обсяги дорожніх робіт склали близько 30 тис. км на рік, то у 2011 р., напередодні проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012», цей показник ледь перевищив 2 тис. км, у 2012 р. було відкрито 1,6 тис. км автошляхів, а у 2013 – тільки 0,6 тис. км (табл. 4). У 2014 р. Мініфраструктури вирішено взагалі відмовитись від будівництва нових доріг за державні кошти і обмежитися ямковим ремонтом.

⁸ Біла книга ЄС – Транспорт [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf

Динаміка показників будівництва автомобільних доріг в Україні, км *

	2011	2012	2013
Відкрито рух на автошляхах	2007,5	1601	626
в тому числі:			
- об'єкти будівництва та реконструкції	122,8	25,3	5
- об'єкти капітального ремонту	355,4	230,8	45,2
- поточного середнього ремонту	1529,3	1344,9	575,8

* Джерело: Складено та розраховано за даними Укравтодору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovного-rozporyadnika-byudzhethnikh-koshitiv-zviti-pro-vikoristannya-koshitiv/c_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini.html

У 2013 р. із запланованих 4122,6 км автошляхів вдалося відкрити рух лише на 626 км, у тому числі введено в експлуатацію новозбудованих доріг – 5 км, капітально відремонтовано – 45,2 км, охоплено поточним середнім ремонтом – 575,8 км доріг. У 2012 р. довжина новозбудованих і реконструйованих доріг загального користування становила 25,3 км, у 2011 р. – 122,8 км.

Індекс якості автомобільних доріг в Україні один з найгірших в світі. За оцінками експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна у 2013 р. отримала 2,14 бали з 7 можливих і посіла 144 місце, перемістившись в рейтингу вниз одразу на 7 позицій за рік, у той час як сусідня Польща отримала 3,05 бали і 105 місце. Навіть в Росії дороги за показниками якості експертами оцінені вище – індекс 2,5 і 136-е місце у рейтингу⁹. Стан українських доріг завдає удару по євроінтеграційним планам України, оскільки українські дороги мають високу зношеність, низьку міцність та значну нерівність дорожнього покриття і не відповідають європейським стандартам. Україна не має жодного автобану європейського рівня, за виключенням 16 км траси Київ-Бориспіль.

В Україні із 169,5 тис. км автомобільних доріг загального користування дороги першої категорії становлять лише 1 %, другої – 8 %, третьої – 17 %, четвертої категорії – 63 % загальної протяжності автомобільних доріг¹⁰. Середня швидкість руху на автодорогах України відповідно у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах.

Економіка України щорічно втрачає величезні суми через неякісні дороги. Втрати ці базуються в першу чергу на перевитратах пального і загальному зростанні витрат на перевезення через зменшення швидкості, а також в необхідності додаткового ремонту автомобілів. У 2001 р. ці втрати становили приблизно 20 млрд грн на рік, або 3,5 % ВВП, а у 2013 р. зросли до 55 млрд грн на рік (3,7 % ВВП)¹¹. Крім того, по території України проходять три міжнародні і чотири національних автотранспортних коридори, проте через поганий стан доріг транзит спрямовується в обхід її території, внаслідок чого щорічно втрачається ще 2,5-3 млрд дол. США.

Укравтодор щорічно поглинає колосальні суми державних коштів. У 2013 році за різними програмами на будівництво та утримання автомобільних доріг загального користування витрачено 18,1 млрд грн, з них 2,6 млрд грн – кредити міжнародних фінансових організацій (МФО), а 15,5 млрд грн – безпосередньо кошти держбюджету, з яких 6,2 млрд грн (40 %) витрачено на обслуговування боргу. У державному бюджеті України на 2014 р. на фінансування дорожньої галузі (разом із субвенцією місцевим бюджетам на будівництво, ремонт та утримання доріг комунальної власності)

⁹ The Global Competitiveness Report 2013-2014 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://reports.weforum.org/the-global-competitiveness-report-2013-2014/#=§ion=tables-gcr-pillar2_2013-14

¹⁰ Постанова КМУ від 11.07.2013 № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>

¹¹ Дорожній впрогос: варианты решения проблемы [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/dorozhnyy_vopros_varianty_resheniya_problemy_460/

передбачено видатки в сумі 16,9 млрд грн, з яких 11,1 млрд грн (65,7 %) – на виплату боргових зобов’язань за залученими кредитами.

При цьому **потреба в фінансуванні доріг значно більша**. Сьогодні в Україні потребують заміни дорожнього покриття майже всі 169,5 тис. км доріг загального користування, для чого за оцінками експертів потрібно витратити не менше 450 млрд грн. Щорічно українські автомобільні дороги потребують близько 40 млрд грн капітальних вкладень. Ремонтувати капітальним або середнім ремонтом за нормативами необхідно 35 тис. км доріг щороку, але за останні 5 років відремонтовано лише близько 5 тис. км¹². Рівень фінансування дорожньої галузі протягом останніх 10 років коливався від 14 % до 38 % від мінімального необхідного. У липні 2013 р. КМУ прийняв Постанову від 11.07.2013 № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки», згідно з якою загальний обсяг фінансування дорожньої галузі за 6 років складе 214 млрд грн. При цьому більше половини витрат візьме на себе держава, решту планується залучити за рахунок кредитів, приватних інвестицій та грантів.

На ремонт та розбудову дорожньої мережі відповідно до світової практики країни витрачають до 4 % ВВП на рік, тоді як в Україні у 2012 році, коли велися масштабні роботи з розбудови інфраструктури до чемпіонату Європи з футболу 2012, загальна сума витрат на дороги склала всього 0,9 % від ВВП країни. Безпосередньо на розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування в Україні витрачається близько 5,5 тис. дол США на 1 км, що менше навіть порівняно з Білоруссю (у 2,4 разу) і Польщею (в 3,1 разу), а порівняно з провідними країнами ЄС - менше в 8–9 разів (рис. 1).

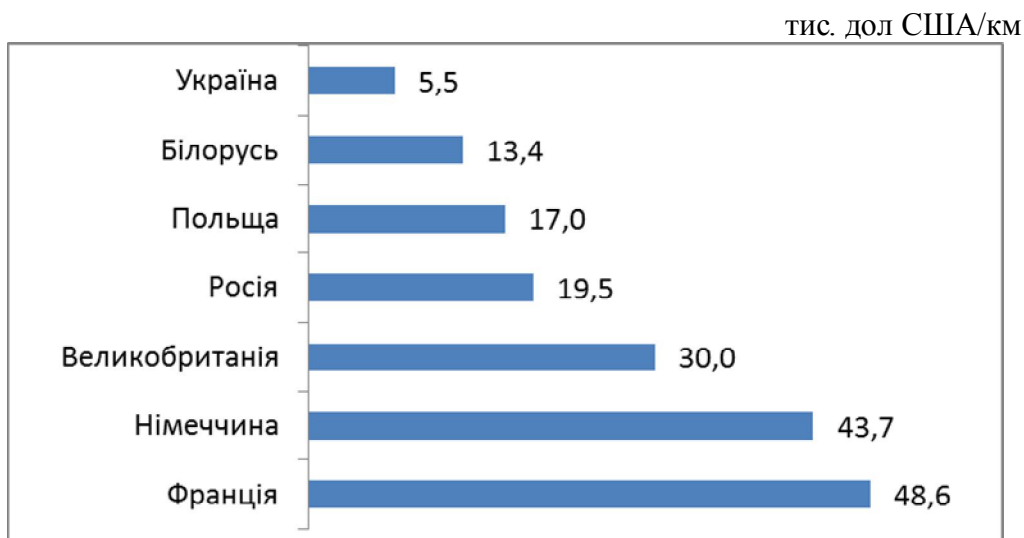


Рис. 1. Рівень фінансування дорожнього господарства України у 2013 р. порівняно з іншими країнами *

* Складено та розраховано за: Звіт Державного агентства автомобільних доріг України за 2013 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovnego-rozporyadnika-byudzhetnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-koshtiv/c_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini-1.html, «Україна: на шляху до нової якості дорожньої інфраструктури» [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/finances/ukrayina-na-shlyahu-do-novoyi-yakosti-dorozhnoyi-infrastrukturi-_html

¹² Мінінфраструктури пропонує розробити механізми фінансування дорожньої галузі [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=246237692&cat_id=244277212

Проте сучасні дороги не можуть бути дешевими та якісними одночасно, адже за даними Укравтодору ремонт 1 км 4-смугової магістралі в Україні коштує від 5 до 6 млн євро¹³, а використання новітніх технологій та матеріалів, визнаних у всьому світі, наближують вартість робіт до європейського рівня – 7-10 млн євро за 1 км¹⁴.

Починаючи з 2011 р. автодорожня галузь України перебуває в стані інституційного реформування, основною метою якого є оптимізація державного регулювання та управління у сфері дорожнього господарства, приведення системи державного управління автомобільними дорогами загального користування у відповідність до сучасних ринкових конкурентних умов, і, як наслідок, створення умов для збільшення інвестицій в розвиток дорожньої інфраструктури.

Розпорядженням КМУ від 03.08.2011 р. № 739-р схвалено Концепцію реформування системи державного управління автомобільними дорогами (далі – Концепція), суть якої полягає у перерозподілі основних повноважень та відповідальності центральних і місцевих органів виконавчої влади за транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення. Реформа передбачає передачу автомобільних доріг місцевого значення разом з обслуговуючими господарствами до сфери управління місцевих органів влади, які будуть займатися обслуговуванням, експлуатацією, ремонтом та реконструкцією автомобільних доріг місцевого значення, а також запровадження нових підходів до утримання автомобільних доріг державного значення.

На виконання пункту 7 Плану заходів щодо реалізації Концепції, також затвердженого Розпорядженням КМУ від 03.08.2011 № 739, Мініфраструктури розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування», яким передбачається завершити процес розмежування повноважень з питань будівництва та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення і який вже схвалено у першому читанні Верховною Радою України (реєстр. № 2536а-1 від 12.07.2013 р.).

Прийнято Закон України «Про внесення змін до статті 8 Закону «Про автомобільні дороги» (щодо класифікації автомобільних доріг загального користування)» від 20.12.2011 р. N 4203-VI, яким здійснено оптимізацію класифікації автомобільних доріг загального користування і врегульовано порядок затвердження переліку автомобільних доріг державного і місцевого значення. Відповідно до Закону, Постановою КМУ від 18.04.2012 р. № 301 затверджено новий перелік доріг загального користування державного значення.

Відповідно до наказу Укравтодору від 27 травня 2013 року N 170 «Про проведення інвентаризації автомобільних доріг місцевого значення» обласними, районними держадміністраціями проведена інвентаризація і визначені дороги, які підлягають передачі в управління місцевим органами влади.

¹³Якісні дороги коштують дорого, але бездоріжжя – дорожче
<http://old.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/e08c58b28896c36cc225723300380d80/652a784fcaf86af0c2257bf30051382b?OpenDocument>

¹⁴ Довідково: за даними Державного дорожнього науково-дослідного інституту імені М.П. Шульгіна, станом на 2013 рік в Україні будівництво або реконструкція 1 км дороги I категорії коштує \$ 5,6 млн , II категорії - \$ 2,94 млн , III категорії - \$ 2,64 млн , IV категорії - \$ 1,46 млн , V категорії - \$ 0,3 млн. Капітальний ремонт кілометра дороги I категорії обходиться в \$ 3,4 млн , II категорії - \$ 1,78 млн , III категорії - \$ 1,6 млн , IV категорії - \$ 0,76 млн, V категорії - \$ 0,18 млн. При цьому вартість кілометра дороги першої категорії в Україні в 1,26 рази менше, ніж у Росії , удвічі менше, ніж у США, і в середньому в 2,5 рази менше, ніж у Європі. Зокрема, за даними Мініфраструктури, в Росії будівництво такої дороги коштує \$ 6,3 млн за кілометр, в США - \$ 10 млн, Канаді - \$ 11 млн. , Словаччині - \$ 12,8 млн, Франції - \$ 13,4 млн, Німеччині - \$ 14,5 млн. У Євросоюзі 1км автостради коштує в середньому 10 млн євро, зокрема у Польщі будівництво одного кілометра автостради коштує в середньому 9,6 млн євро. Дешевше ніж у Польщі будуються дороги у Німеччині, Данії, Іспанії, Чехії та в Литві, дорожче, ніж у Польщі - в Австрії і Норвегії.

Крім того, для забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування:

- ухвалена Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 рр.¹⁵, основною метою якої є забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування і яка передбачає здійснення будівництва та реконструкції 1,5 тис. км автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. км автомобільних доріг;

- здійснювалась робота із залучення додаткових джерел фінансування для будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства (концесії), зокрема розроблялась конкурсна документація та велась підготовка для проведення концесійних конкурсів на найбільш капіталомісткі об'єкти, серед яких дороги Краковець - Львів - Броди - Рівне, Щербаківка - Харків - Новомосковськ, перша черга великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва від автомобільної дороги Київ - Знам'янка до автомобільної дороги Київ - Чернігів - Нові Яриловичі з мостовим переходом через р. Дніпро, Одеса - Рені на ділянці Одеса - Монаші з мостовим переходом через Дністровський лиман. Постановою КМУ від 11 вересня 2013 р. № 688¹⁶ розширено Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію;

- Розпорядженням КМУ від 7 серпня 2013 р. № 562-р Уряд затвердив проект реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава, що дасть змогу поліпшити транспортно-експлуатаційний стан автомобільної дороги на аварійно небезпечних ділянках і в місцях концентрації ДТП та ефективно використовувати транзитний потенціал України для розвитку економіки держави;

- внесені зміни до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами¹⁷, спрямовані на збереження автомобільних доріг від некерованого їх руйнування у разі перевищення вантажівками нормативних вагових або габаритних параметрів.

Разом з тим слід зазначити, що **реформа не перейшла в активну фазу втілення, не виконані головні завдання та заходи, передбачені Планом заходів щодо реалізації Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування¹⁸ та Розпорядженням КМУ від 2 жовтня 2013 р. № 759-р «Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення»**. Зокрема, не завершено правове врегулювання питання щодо розмежування повноважень між центральними органами влади та передачі доріг місцевого значення загального користування в управління місцевим органам влади, не запрацювали механізми щодо розвитку системи доріг в Україні на концесійній основі, не реалізовані нові підходи до формування та функціонування дорожнього фонду¹⁹, не проведена реорганізація ПАТ «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України».

¹⁵ Постанова КМУ від 11 липня 2013 р. № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 роки» [Електронний ресурс] .- Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>

¹⁶ Постанова КМУ від 11 вересня 2013 р. № 688 « Про внесення зміни до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/688-2013-%D0%BF>

¹⁷ Постанова КМУ від 14.08.2013 № 582 Про внесення змін до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/582-2013-%D0%BF>

¹⁸ <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-%D1%80>

¹⁹ http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/38284.html

Сьогодні пріоритети розвитку дорожньої галузі мають бути уточнені виходячи із сучасних економічних і політичних реалій, а сама реформа управління дорожньою галуззю має бути переглянута, поглиблена та перейти в практичну площину реалізації. На сучасному етапі реалізації реформи дорожньої галузі **можна виділити наступні основні проблеми, вирішення яких забезпечить впровадження ефективних механізмів розвитку системи доріг в Україні:**

1. Відсутність узгодженості реформи системи державного управління автомобільними дорогами із основними положеннями реформи децентралізації влади в Україні, концепцію якої Уряд схвалив Розпорядженням від 1.04.2014 №333-р і основною ідеєю якої є усунення монопольної влади держави на місцях. Під час реформування системи державного управління дорогами загального користування потрібно передбачити передачу доріг місцевого значення із державної в комунальну власність органам місцевого самоврядування, сформованим за новими принципами. Обласна громада повинна визначити категорію доріг і залишити у власності дороги обласного значення та передати виконавчому комітету райради у її власність дороги районного значення, а дороги сільського значення передати сільським радам разом з відповідальністю. Передача доріг місцевого значення в управління місцевим органам влади має супроводжуватися передачею відповідних джерел фінансування. На сьогоднішній день обговорюється питання про можливу передачу із 169,5 тис. км близько 100-130 тис. км у комунальну власність обласних, районних і сільських рад. Укравтодору доцільно сконцентруватися на будівництві та утриманні доріг 1 та 2 категорії, які є складовими міжнародних транспортних коридорів.

2. Монополізм держави в сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг. Сьогодні виробничі потужності ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України» не відповідають сучасним потребам галузі, проте компанія, 100% акцій якої належить державі, є монополістом на ринку робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, у той час як приватні компанії, які мають кращу матеріально-технічну базу, здебільшого виконують роботи з капітального ремонту, реконструкції та будівництва автомобільних доріг. Тому необхідно якнайшвидше вирішити питання комерціалізації діяльності обласних та райавтодорів і допустити приватні компанії до участі у конкурсах (тендерах) на виконання обсягу робіт. В деяких випадках, залежно від типу дороги, доцільно залишити пряме фінансування експлуатаційних витрат на її утримання²⁰. Під час реструктуризації ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України» та відокремлення окремих її ланок має бути вирішений цілий комплекс питань, зокрема щодо скорочення чисельності працівників, розподілу обсягів дорожніх робіт та наявних технічних засобів, визначення форми договірних відносин тощо.

З метою залучення приватних дорожніх компаній до виконання робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг необхідно надати можливість збільшувати термін укладання договорів на цей вид діяльності з 1 року (обумовлено загальноприйнятою в Україні системою однорічного бюджетування) до 5-7 років. Новий формат довгострокової співпраці з приватним сектором надасть змогу перевести систему експлуатаційного утримання автомобільних доріг України на систему оплати за кінцевим результатом, що є загальноприйнятою у провідних країнах світу²¹.

Довідково: Досвід, отриманий в ході реалізації пілотного проекту з експлуатаційного утримання ділянки автомобільної дороги М-06 Київ-Чоп (від м. Броди до м. Стрий) за кінцевим результатом, контракт на виконання якого укладено з іспанською дорожньою

²⁰ Укравтодор планує змінити модель утримання доріг в областях [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2014/05/27/458226/>

²¹ В Укравтодорі пропонують збільшити строки договорів до 5-7 років [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_v-ukravtodori-proponuyut-zbilshiti-strok-dogovoriv-do-5-7-rokiv.html

компанією *Elsamtex S.A.* наприкінці 2013 р. за результатами відкритого міжнародного тендеру, стане основою для розробки методики розрахунку вартості виконаних робіт і створення єдиних правил для всіх компаній, що надаватимуть державі ці послуги у майбутньому, а його успішна реалізація дозволить відкрити цю нішу для приватних компаній, які в умовах ринкової конкуренції виконуватимуть роботи значно якісніше. Наявність згаданої методики разом з напрацьованою системою оцінки ризиків стануть головними інструментами у плануванні бюджетних витрат у перспективі²².

3. Непрозорість тендерних процедур та існування корупційних схем на всіх стадіях будівництва та ремонту доріг, які призводять до удорожчання вартості робіт та збільшення строків їх виконання, і є одними з факторів, які спричинили кризу в дорожній галузі.

Необхідно створити рівні умови для всіх суб'єктів господарювання, що беруть участь в тендерах на виконання дорожніх робіт, а також підвищити підзвітність і прозорість використання коштів державного бюджету під час здійснення державних закупівель в сфері будівництва шляхом застосування відкритих тендерних процедур на виконання робіт, чіткого встановлення кваліфікаційних вимог до учасників і тендерних вимог щодо відповідальності за якість виконаних робіт, забезпечення жорсткого фінансового контролю над витрачанням коштів.

Довідково: Укравтодор 6 листопада 2013 року офіційно приєднався до неурядової неприбуткової програми *CoST*, яка орієнтована на підвищення ефективності витрачання коштів на інфраструктурні проекти за рахунок поліпшення прозорості процесів реалізації проектів будівництва²³.

4. Критична нестача фінансових ресурсів для розбудови сучасної мережі доріг в Україні та утримання дорожньої інфраструктури в належному експлуатаційному стані. Зазначене обумовлює необхідність запровадження раціонального підходу щодо використання наявних фінансових ресурсів для утримання дорожньої галузі, пошуку нових джерел фінансування дорожніх робіт, запровадження механізмів залучення приватних інвесторів та розширення співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями, реалізації регіональних інвестиційних проектів.

В сучасних українських реаліях всі три основні джерела фінансування будівництва та ремонту доріг (держбюджет, кредитні ресурси, а також кошти приватних інвесторів) є проблемними. Спецфонд держбюджету для фінансування дорожньої галузі, який на 83 % формується за рахунок акцизного збору за імпортовані або вироблені на території України нафтопродукти, з одного боку щорічно недобирає від 4 млрд до 7 млрд грн млрд грн. внаслідок існування тіньових схем ввезення на територію України нафтопродуктів, а з іншого боку, витрачається зараз переважно на виплату боргових зобов'язань (у 2014 р. це майже дві третини від загальної суми бюджетних видатків на дорожню галузь). Залишок спецфонду після виконання всіх кредитних зобов'язань в останні декілька років спрямовується виключно на поточний ремонт, експлуатаційне утримання, та в окремих випадках – для проведення невідкладних робіт на стратегічно значимих об'єктах, стан яких визнано аварійним, і серед яких мости та міжнародні пропускні пункти. Приватні інвестиції стримуються недостатнім трафіком на українських автодорогах. Що стосується кредитних ресурсів, то навіть до вигідних кредитів від світових фінансових інститутів слід

²²Реалізація пілотного проекту експлуатаційного утримання автомобільної дороги за кінцевим результатом набирає обертів [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_realizatsiya-pilotnogo-proektu-ekspluatatsiinogo-utrimannya-avtomobilnoi-dorogi-za-kintsevimi-rezultatami-nabira-obertiv.html

²³ Чи зможе міжнародна програма *CoST* допомогти Укравтодору забезпечити прозорість роботи? [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_chi-zmozhe-mizhnarodna-programa-cost-dopomogti-ukravtodoru-zabezpechiti-prozorist-roboti%3F.html

ставитись з обережністю з огляду на значний обсяг боргу (кредитний портфель Укравтодору дорівнював 37,2 млрд грн станом на 01.03.2014 р.).

В цьому контексті *перспективними будуть заходи щодо реструктуризації вітчизняної частини кредитного портфелю, зокрема реструктуризація прямих кредитних запозичень на внутрішньому фінансовому ринку та коштів, отриманих від розміщення цінних паперів*, залучених під високі відсотки, ліквідація тінювих схем поставок палива та збільшення надходжень від паливного акцизу, забезпечення виключно цільового використання коштів спеціального фонду державного бюджету, призначених для фінансування дорожньої галузі. Усі зазначені заходи опрацьовуються в Укравтодорі. При цьому, на наш погляд, доцільно відмовитись від ідеї подальшого збільшення паливного акцизу з огляду на високу вартість палива в Україні, що склалася у 2014 р.

Важливо створити реальні умови для залучення приватних інвестицій до розбудови дорожньої інфраструктури в Україні та практичного застосування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП), зокрема концесій, в цій сфері. Згідно з Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр. загальний прогностичний обсяг фінансування будівництва, реконструкції, всіх видів ремонту та утримання автодоріг не весь період становить 214 млрд грн, у тому числі 20 млрд грн коштів приватних інвесторів. Сьогодні приватний інвестор в Україні взагалі не задіяний в сфері дорожнього будівництва, хоч це доволі успішна і поширена європейська та світова практика.

Механізм концесій з будівництва та експлуатації доріг, як одного із видів ДПП, не працює, не зважаючи на наявність в українському законодавстві трьох базових законів та цілої низки підзаконних актів з врегулювання даного питання²⁴. Основною причиною відсутності концесійних договорів на будівництво та утримання доріг в Україні є те, що прогнозна інтенсивність руху транспортних засобів платними дорогами недостатня для залучення приватних інвестицій без гарантій держави, що створює ризики перевитрат бюджетних коштів на компенсацію інвесторам, а також відсутність альтернативного безкоштовного проїзду. Недосконалість нормативно-правової бази є додатковою перешкодою на шляху реалізації зазначених концесійних проектів. Необхідно внести зміни до концесійного законодавства щодо удосконалення системи і переліку кваліфікаційних вимог з відбору концесіонерів на базі використання світового досвіду, зокрема щодо надання пріоритету фінансовим та інвестиційним компаніям, які будуть фінансувати концесію, а не тим, які мають значний досвід у будівництві доріг, вирішення питання викупу землі під будівництво, страхування фінансових ризиків у разі відсутності належного транспортного потоку на дорогах тощо.

Довідково: з огляду на фінансову неокупність підготовлених раніше шести концесійних проектів будівництва та експлуатації доріг, відсутність альтернативного безкоштовного проїзду, а також з урахуванням анексії Криму Росією, перспективним з них на сьогоднішній день Укравтодор вважає лише проект будівництва дороги Львів-Краковець, а найбільш реально на концесійне будівництво і експлуатацію в Україні на даний час можуть розраховувати кільцева дорога навколо Києва і кільцева дорога навколо Одеси (ділянка Одеса-Монаші)²⁵.

Фактично, на даний час найбільш імовірними джерелами інвестиційних ресурсів є міжнародні інвестиції. Враховуючи найбільш вигідні умови кредитування з боку міжнародних фінансових інституцій та прихильне ставлення до України міжнародного співтовариства, необхідно сконцентрувати зусилля на залученні

²⁴ Нормативно-правова база концесійних відносин у сфері автомобільних доріг [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/zakonodavstvo/c_normativno-pravova-baza-kontsesiiniikh-vidnosin-u-sferi-avtomobilnikh-dorig.html

²⁵ "Укравтодор" пересматривает потенциальные проекты дорог для концессии [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/ukravtodor_peresmatrivaet_potentsialnye_proekty_dorog_dlya_kontsessii_198

прямої фінансової допомоги та кредитних ресурсів від міжнародних фінансових організацій (МФО) для будівництва та реконструкції доріг в Україні. Стратегічні плани спрямування коштів МФО мають бути продиктовані аналізом змін вантажних і пасажирських потоків у зв'язку із підписанням Україною Угоди про асоціацію з ЄС та геополітичною ситуацією в Криму і на Сході країни.

Довідково: На даний час МФО збільшили обсяги кредитних запозичень на реалізацію проектів дорожньої інфраструктури України. Укравтодор та Світовий банк (СБ) готують третій проект на підтримку реформ України в дорожній галузі, реалізація якого розпочнеться після успішного завершення перших двох проектів з ремонту дороги М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянках від Борисполя до Лубен (120 км, 400 млн. дол США) та від Лубен до Полтави (108 км, 450 млн. дол США). Третій проект стосується ремонту ділянки від Полтави до Харкова автомобільної дороги М-03 Київ-Харків-Довжанський, будівництва обходу м. Решетилівка та транспортної розв'язки у с. Бутенки.

В стадії реалізації з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) знаходиться проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до міста Києва» і вже існують домовленості про співпрацю щодо будівництва та ремонту ділянок дороги Київ-Одеса²⁶. Європа зацікавлена у розвитку автошляхів у напрямку міжнародних транспортних коридорів, які стануть продовженням європейської мультимодальної транспортної мережі. При цьому Єврокомісія буде жорстко контролювати витрачання наданих коштів. Так в тексті меморандуму про взаєморозуміння між Україною і ЄС, яким передбачене залучення кредиту макрофінансової допомоги Україні в розмірі 1 млрд євро, заявлено, що буде здійснюватися моніторинг фінансової діяльності Державного агентства автомобільних доріг²⁷.

Ефективним механізмом залучення інвестицій в галузь може стати реалізація регіональних міжнародних проектів. Укравтодор вже веде перемовини з Ексімбанком Угорщини щодо розбудови об'їзної дороги навколо міста Берегове, будівництва дороги Берегове-Мукачево для з'єднання погранпункту на українсько-угорському кордоні з дорогою Київ-Чоп. Обговорюються можливість надання кредитних ресурсів від Ексімбанку Угорщини під державні гарантії України на суму 60-70 млн євро та залучення угорських компаній до виконання робіт²⁸.

5. Відсутність сприяння держави широкому використанню нових продуктів та інноваційних технологій під час здійснення дорожніх робіт. Будівництво сучасних доріг із високими експлуатаційними характеристиками обумовлює необхідність розробки та використання нових матеріалів і технологій в дорожньому будівництві. Під час виконання комплексу дорожніх робіт до чемпіонату Європи з футболу 2012 в Україні були апробовані нові прогресивні технології і матеріали будівництва і ремонту доріг, які отримали широке розповсюдження. Проте економія коштів на впровадженні інновацій, брак професійних знань щодо їх застосування, відсутність належної сертифікації нових матеріалів на українському ринку тощо стримують цей процес. На державному рівні інноваційний розвиток дорожньої галузі підтримується головним чином шляхом розміщення замовлень на виконання науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, проте держава повинна створити умови для практичного застосування прогресивних технологій і матеріалів, створивши ринок інноваційних продуктів та

²⁶ Украина получит международные кредиты на новые проекты дорог - "Укравтодор" [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/ukraina_poluchit_mezhdunarodnye_kredity_na_novye_proekty_dorog_ukravtodor_19903

²⁷ Еврокомиссия будет контролировать "Укравтодор" [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/evrokommisiya_budet_kontrolirovat_ukravtodor_19749

²⁸ Укравтодор продовжує перемовини з Ексімбанком Угорщини [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_ukravtodor-prodovzhu%D1%94-peremovini-z-eksimbankom-ugorshchini.html

технологій, попередньо забезпечивши сертифікацію і стандартизацію нових продуктів, патентування та ліцензування нових технологій.

6. Неадекватність державних заходів регулювання та контролю перевезень масштабам та інтенсивності зростання експлуатаційних навантажень на автодороги України. По-перше, траси, які будувались ще за радянських часів, розраховані на зовсім інші від сучасних реалій транспортні потоки та навантаження транспортних засобів. По-друге, будівництво нових доріг та відновлення існуючих автошляхів втрачає сенс без забезпечення збереження дорожньої мережі. По-третє, габаритно-ваговий контроль на дорогах є однією із самих корумпованих сфер діяльності Укравтодору, оскільки у випадку наднормативної ваги водій сплачує штраф (дуже часто не офіційно), і продовжує подорож з тим самим вантажем²⁹.

З огляду на зазначене, реформування системи вагового контролю на дорогах доцільно зробити невід'ємною частиною реформи дорожньої галузі в Україні. Заходи щодо посилення вагового контролю на дорогах, зокрема шляхом його автоматизації та відповідно зменшення корупційної складової, збільшення кількості вагових комплексів на дорогах, розбудови спеціалізованих майданчиків для зниження ваги автомобілів до встановленої нормативної величини, закупівлі мобільних вагових комплексів дозволять суттєво знизити негативний вплив від неправильної експлуатації доріг. Під час реформування Укравтодору доцільно передати новоствореній Державній службі України з безпеки на транспорті повноваження щодо здійснення вагового контролю вантажного автотранспорту разом із ваговими комплексами, що дозволить більш мобільно та ефективно здійснювати державний контроль на автомобільному транспорті.

7. Відсутність ефективної системи контролю за якістю виконання дорожньо-будівельних та ремонтних робіт на державному рівні, що веде до масових порушень технології проведення дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, поширення недоліків експлуатаційного утримання автомобільних доріг, зокрема обумовлює недостатній рівень підготовки земляного полотна та штучних споруд до зимового утримання, низьку якість ямкового ремонту, несвоєчасність ліквідації деформацій покриття, відсутність поверхневого водовідводу з верхньої частини земляного полотна тощо. Існуюча система контролю якості дорожніх робіт в Україні³⁰ неефективна і потребує докорінного реформування під час реалізації реформи системи управління дорожньою галуззю України. Розвиток системи управління станом дорожніх покриттів, поширення діагностичних досліджень доріг та штучних споруд, впровадження системи управління якістю та удосконалення лабораторної бази дорожніх підприємств, а також активне залучення громадськості до здійснення контролю за якістю будівельних робіт та станом доріг повинні стати невід'ємними складовими нової системи контролю якості дорожніх робіт.

2.3. Удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС

У сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні, включаючи найбільш важкодоступні, місця світу робить ринок авіаперевезень одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у 2012 - 2023 рр. загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме в середньому на 4-5 %.

²⁹ Автоматична вагова станція на дорозі Київ-Чоп поблизу Капітанівки за 1 місяць роботи зафіксувала, що майже 17% транспортних засобів мали надмірне навантаження 20-40%.

³⁰ О. Є. Крижанівський, М. М. Стулій, Довіряємо, але перевіряємо, або як забезпечити якість дорожньо-будівельних робіт / Дорожня галузь України, № 3, 2010 р. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.dorogy.com.ua/ukrarchive/item/year2010/3-2010.html?field=field5>

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої території (друга в Європі після РФ), чисельністю населення 45,4 млн осіб, його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 р. 20,1 млн пас., а у 2023 р. – 38,8 млн пас.³¹, що відповідно у 2,5 і 4,8 разу більше порівняно з 2013 р.

У 2013 р. вітчизняними авіакомпаніями перевезено 8,1 млн пас. (обсяг залишився на рівні 2012 р.), у т.ч. на міжнародних лініях – 6,9 млн пас. (на 1,1 % більше порівняно з 2012 р.), внутрішніх регулярних лініях – 1,2 млн пас. (на 5,9 % менше ніж у 2012 р.). Пошти і вантажів у 2013 р. перевезено 99,2 тис. т проти 122,6 тис. т у 2012 р. Частка перевезень вантажів авіаційним транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень по Україні становить менше 0,1 %. Комерційні вантажні перевезення авіатранспортом в Україні здійснюються в незначних обсягах внаслідок відсутності попиту на них. Більша частина вантажних авіапотоків – це перевезення чартерними рейсами в інших державах у рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками.

Пасажиropотік через аерoпорти України досяг у 2013 р. 15,1 млн пас., що на 7,3 % більше порівняно з 2012 р. Зростання пасажиропотоків зафіксовано в аерoпортах «Київ» (Жуляни) у 2,1 разу, «Львів» – на 25,2 %, «Харків» – на 20 %, «Одеса» – на 18,6 %, «Сімферополь» – на 7,4 %, «Донецьк» – на 7,3 %, «Дніпропетровськ» – на 2,2 %. У головному аерoпорті країни «Бориспіль» пасажиропотік скоротився на 6,5 % внаслідок виходу з ринку авіакомпанії «Аеросвіт». Вищезазначеними 8-ма провідними вітчизняними аерoпортами у 2013 р. обслуговано у цілому 98 % авіапасажирів.

У 2013 р. порівняно з 2012 р. авіакомпанії, які займають домінуюче положення на ринку, наростили обсяги перевезень пасажирів: «Міжнародні авіалінії України» – на 69,5 %, «Візз Ейр Україна» – на 58,1 %, «Ютер-Україна» – у 2,3 разу (за винятком авіакомпанії «Роза Вітрів», яка зменшила обсяги перевезень на 15,6 %). Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень у 2013 р., зокрема після припинення польотів авіакомпанією «Аеросвіт», питома вага якої у загальних обсягах перевезень за підсумками 2012 р. складала майже 38 %, стало можливим насамперед завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриттю нових маршрутів, збільшенню частот), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українськими авіаперевізниками³².

У 2014 р. ситуація на ринку авіаперевезень суттєво погіршилась, що пов'язано із анексією Криму та бойовими діями на сході країни, внаслідок чого повністю зруйновано аерoпорти Донецьк і Луганськ, відмінено або скорочено частоту виконання деяких рейсів. Спад попиту на авіаперевезення також пов'язаний із знеціненням національної валюти (за січень-жовтень 2014 р. гривня девальвувала відносно долара США у 1,8 разу). У цілому за 10 міс. 2014 р. скорочення обсягів авіаперевезень в Україні становило: вантажів – 16,5 %, пасажирів – 13 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р. Пасажиропотоки через аерoпорти України скоротились за 9 міс. 2014 р. порівняно з показником 9 міс. 2013 р. на 26,1 % За цей період авіакомпанії України скоротили обсяги перевезень пасажирів:

³¹ Постанова КМУ від 30.10.2013 р. № 944 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аерoпортів на період до 2023 р.» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-%D0%BF>

³² Підсумки діяльності авіаційної галузі за 2013 р. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsutki%20%D1%96jalnost%D1%96/>

«Міжнародні авіалінії України» – на 13,9 %, «Роза вітрів» – на 10,3 %, «Ютейр-Україна» – на 19, 8 %, «Візз Ейр Україна» – на 8,3 %. Натомість наростили обсяги пасажирських перевезень «Авіалінії Харкова» та «Дніпроавіа» в 2,1 разу та на 35 % відповідно.

Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є новий Повітряний кодекс України, Закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та ін. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази у напрямку приведення її у відповідність до сучасних міжнародних вимог, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації здійснюється за такими напрямками:

- здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;
- організація використання повітряного простору України.

Зазначені напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

- 1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України;
- 2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;
- 4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у т. ч. авіаційними правилами України, вимог.

У рамках зазначених напрямів протягом 2012-2013 рр. затверджено низку важливих регуляторних актів, спрямованих на підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень.

Затверджено єдині як для міжнародних, так і для внутрішніх рейсів стандарти та нормативи якості обслуговування пасажирів, розміри та порядок виплати компенсації у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажирів, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення відповідно до вимог європейського законодавства³³, а також розміри компенсації за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти відповідно до вимог, передбачених міжнародними договорами України (Монреальська конвенція)³⁴. Зазначені заходи слугуватимуть механізмом підвищення рівня безпеки польотів в Україні та стимулюватимуть заходи з боку авіаперевізників для зменшення кількості скасованих та затриманих рейсів, уникнення тілесних та матеріальних пошкоджень пасажирів та їхнього багажу³⁵.

Встановлено єдиний чіткий механізм допуску авіаперевізників до конкретних повітряних ліній, зрозумілі вимоги до їх експлуатації та можливість обмежувати обсяги прав перевізника, якщо він не виконує взяті на себе зобов'язання. Новий Порядок надання

³³ Регламент ЄС № 261/2004 Європейського парламенту та Ради від 11.02. 2004 р.

³⁴ Наказ Мінінфраструктури від 30.11.2012 р. №735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

³⁵ Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства інфраструктури України, пункт 5 [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://mtu.gov.ua/uk/alias_166/29637.html

і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній³⁶ дає можливість більш ефективно їх використовувати, що, у свою чергу, сприяє залученню нових авіаперевізників, збільшенню обсягів авіаперевезень, розвитку аеропортів, розширенню географії польотів, диверсифікації продукту та зниженню вартості авіаквитків.

Українські перевізники мають можливість значно розширити географію польотів та відкрити рейси до міст США без обмежень частот у зв'язку із набуттям Україною 19.09.2013 р. першої категорії безпеки FAA (ФАА – Федеральної Авіаційної Адміністрації США). Рішення ФАА базується на результатах аудиту, згідно з яким Державна авіаційна служба України відповідає всім нормам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Федеральна Авіаційна Адміністрація США визнала значний прогрес в сфері безпеки польотів України та створенні прозорої системи управління авіаційною галуззю³⁷.

Розширюються можливості щодо спрощення процедур, необхідних для перевезень авіаційним транспортом. Зокрема, триває підготовка угод щодо лібералізації авіаперевезень із США, Ізраїлем та Італією. Відновлено співпрацю міжнародного аеропорту «Бориспіль» зі швейцарським авіаперевізником Swiss International Airlines: 27.10.2013 р. після понад 10-річної перерви аеропортом прийнято літак із Цюриха.

Надання керівникам аеропортів права встановлювати коефіцієнти до ставок аеропортових зборів³⁸ створює умови для більш ефективної співпраці аеропорту та авіакомпаній та залучення додаткових авіаційних перевізників. Відповідно до існуючої практики застосування понижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів у поєднанні із зниженням вартості наземного обслуговування та спільних маркетингових заходів аеропорту та авіаперевізників створюється можливість встановлювати значно нижчі ціни на квитки, тим самим суттєво збільшуючи пасажиропотік. Залучення додаткових авіаційних перевізників сприятиме також збільшенню доходів аеропортів України від неавіаційної діяльності (зокрема, торговельної, роботи паркувальних майданчиків тощо).

На сьогодні в українських аеропортах застосовуються надто високі ставки аеропортових зборів, які становлять, наприклад, 20-30 % собівартості рейсу низькобюджетних перевізників. Так, якщо компанія «Візз Ейр Україна» сплачує аеропорту «Жуляни» за кожного перевезеного пасажирів по 12-13,5 дол. США, то, наприклад, в аеропорту «Катовіце» (Польща), – трохи більше 1 дол. США³⁹.

Завдяки Концепції управління комерційними площами у терміналах D і В, яку розробили у ДПМА «Бориспіль», підвищується якість сервісного обслуговування пасажирів на території аеропорту. Концепція управління комерційними площами базується на позитивному досвіді аеропорту Чангі (Сінгапур) із пасажиропотоком 46 млн осіб на рік. Згідно з цією концепцією з 19.10.2013 р. аеропорт організовує діяльність магазинів Duty Free у кооперації зі світовим лідером – оператором магазинів безмитної торгівлі німецькою компанією Gebr Heinemann, яка представлена в 54 міжнародних аеропортах в 22 країнах світу, де компанія щоденно обслуговує понад 150 тис. клієнтів.

Для захисту інтересів та прав пасажирів авіакомпаній Міністерство інфраструктури та Державна авіаційна служба України підготували проект Закону України «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом». Законопроектом визначено процедуру ліцензування авіаперевізників, порядок здійснення державного нагляду за їхньою діяльністю та вимоги до фінансового стану компаній, серед яких –

³⁶ Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.04.2013 р. № 245 «Про затвердження Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній» [Електронний ресурс] - Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0765-13

³⁷ FAA повернула Україну до I категорії за критеріями безпеки [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://ua.interfax.com.ua/news/general/167877.html>

³⁸ Згідно наказом Мінінфраструктури від 19.12.2012 р. № 745 «Про внесення змін до Аеропортових зборів»

³⁹ Режим доступу: <http://galnet.org/newsticker/103497-v-ukrajini-aviapalyvo-znachno-dorozhche-nizh-u-es>

спроможність покриття витрат на свою господарську діяльність протягом 3 місяців без урахування доходу від такої діяльності; наявність достатніх активів для забезпечення своєї господарської діяльності протягом наступних 24 місяців (відповідно до фінансової звітності та детального бізнес-плану). У разі суттєвих змін – структури власників, реорганізації підприємства, відкриття нових рейсів, експлуатації нового типу повітряних суден – авіакомпанії мають поінформувати Державіаслужбу, надавши відповідні документи і переглянутий бізнес-план на наступні 12 місяців. Запровадження такого механізму контролю авіакомпаній дозволить підвищити конкурентоспроможність ринку авіаперевезень і надати пасажиром гарантію якісних послуг.

З метою удосконалення механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації підготовлено низку проектів регуляторних актів, які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень⁴⁰.

Підвищення відповідальності за договорами авіастрахування передбачається здійснити шляхом прийняття Постанови КМУ «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», розробленої Державіаслужбою України⁴¹. Зокрема, планується збільшити ліміт відповідальності за обов'язковим страхуванням членів екіпажу авіаційного судна зі 100 тис. грн до 300 тис. грн. Крім того, відомство пропонує ввести новий вид обов'язкового страхування – страхування відповідальності організацій, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, за шкоду, заподіяну третім особам. Страхова сума за даним договором не повинна бути нижчою ніж 300 млн СПЗ (спеціальні права запозичення) за офіційним обмінним курсом НБУ; для організації, що надає послуги з аеронавігаційного обслуговування в зоні аеропорту (аеродрому), – 5 млн грн. З добровільного виду (зі страхування відповідальності перед третіми особами) в обов'язковий пропонується перевести страхування експлуатанта аеропорту. Ліміт відповідальності розраховується, виходячи з кількості обслугованих в аеропорту рейсів за попередній рік.

У цілому можна стверджувати, що *в Україні проводиться значна робота щодо підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень з метою приведення його у відповідність до європейських норм якості, безпеки перевезень, технічних стандартів, забезпечення рівних умов доступу на ринок для всіх суб'єктів господарської діяльності*. Удосконалюються механізми ліцензування діяльності на ринку авіаційних перевезень, сертифікації об'єктів та суб'єктів авіаційного ринку, страхування послуг, поступово запроваджуються європейські правила поведінки суб'єктів господарювання на ринку послуг в галузі цивільної авіації. Проте залишається відкритим питання готовності України до інтеграції з європейським ринком авіаційних послуг та до роботи в умовах «відкритого неба».

Основним чинником, який найближчим часом найбільш суттєво вплине на ринок авіаційних перевезень в Україні, є створення в Україні спільного авіаційного простору (САП) з ЄС. Відповідну Угоду парафровано на саміті у Вільнюсі в листопаді 2013 р.⁴². Метою укладання Угоди між Україною та ЄС про САП є поступова лібералізація ринків, використання спільних правил на основі правил ЄС в галузі цивільної авіації, сприяння промисловому та операційному співробітництву. Угода про

⁴⁰ Проекти регуляторних актів / Офіційний сайт Державіаслужби [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Proekti-regulyatornih-aktiv/page/1>

⁴¹ Проект постанови Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Regulyatorna-diyalnist/Proekti-regulyatornih-aktiv/24124.html>

⁴² Підписання парафрованої Угоди між Україною та країнами Євросоюзу про САП відкладене за рішенням Європейської Комісії у зв'язку із необхідністю уточнення окремої термінології.

Спільний авіаційний простір означатиме забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіап перевезень, сприятиме покращенню якості перевезень та відкриє нові можливості для авіап перевізників. Від підписання Україною Угоди про САП найбільше *виграють пересічні пасажир*, оскільки, за оцінками експертів, її впровадження може знизити для українців тарифи на внутрішні перевезення у 2-3 рази і у 1,5-2 рази – на міжнародні⁴³.

Довідково. На сьогодні ринок авіаційних пасажирських перевезень в Україні залишається монополізованим та закритим, і тому ціна на послуги українських авіакомпаній є досить великою порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є одним з основних і не надто дорогим видом пересування: квиток в межах Єврозони коштує у 2-3 рази дешевше порівняно з вартістю квитка на схожій відстані в Україні, де ціна квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може значно перевищувати 150 дол. США (в залежності від класу салону літака). Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоспроможних іноземних авіакомпаній, як класичного типу, так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого буде реальне задоволення потреб, насамперед, українських пасажирів.

Проте, поряд з очікуваними позитивними наслідками підписання Україною Угоди про САП з ЄС, існує ризик надзвичайного загострення конкуренції між авіакомпаніями, яка набуде міжнародного характеру і негативно вплине на розвиток вітчизняних авіап перевізників. Зняття обмежень для авіакомпаній, які мають призначення на маршрут, за частотами та географією польотів (які зараз встановлюються двосторонніми міжурядовими угодами), створить ситуацію, коли європейські авіакомпанії зможуть виконувати необмежену кількість рейсів в Україну, проте вільних частот для виділення українським перевізникам в Європі немає. Тобто Угода надає однакові права всім авіакомпаніям, проте можливості скористатися цими правами у європейських і українських авіакомпаній будуть різними. За таких умов жодна з українських авіакомпаній не спроможна буде одразу на рівних конкурувати з провідними міжнародними авіакомпаніями.

Слід зазначити, що авіаційному ринку України притаманна відсутність і внутрішньої конкуренції, про що свідчать передумови і наслідки виходу з ринку компанії «АероСвіт». Авіакомпанія МАУ, річні обсяги перевезень якої в 2013 р. зросли на 64 % і становили 4,6 млн пас., фактично є монополістом і виконує роль флагманської компанії на українському ринку авіап перевезень – її частка в загальному обсязі авіап перевезень пасажирів в Україні перевищує 56 %, вона здійснює найбільш прибуткові рейси на найпопулярніших напрямках перевезень. Серед усіх авіап перевізників України МАУ відрізняється тим, що вона є дійсним членом Міжнародної асоціації авіап перевізників (ІАТА) та Асоціації європейських авіаліній (АЕА). Це свідчить про відповідність міжнародним вимогам якості послуг авіап перевезень та принципів функціонування авіакомпаній і надає їй певні конкурентні переваги, але навіть ця авіакомпанія не зможе на рівних конкурувати з міжнародними в умовах «відкритого неба».

Вимоги євроінтеграції диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіап перевезень. Більшості українських авіап перевізників необхідні час та інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам, тоді як європейські компанії увійдуть на ринок одразу. Найбільші українські авіакомпанії мають у своєму парку в середньому по 20 машин, тоді як крупні європейські компанії – по 300-400 машин. Середній рівень зношеності власних літаків в українських авіакомпаніях перевищує 70 %, а середній термін експлуатації становить 22,3 року⁴⁴.

⁴³ Вдвічі знизити тарифи на авіап перевезення для українців – реально [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zamkova.info/ukraine/11707-vdvch-zniziti-tarifi-na-avaperevezennya-dlya-ukrayincv-realno.html>

⁴⁴ Українські авіап перевізники і аеропорти не готові до входження в САП – експерт [Електронний ресурс] -

Фінансовий стан більшості вітчизняних авіаперевізників не дозволяє швидко оновити власний парк літаків. Так, авіакомпанія «Візз Ейр Україна» до 2012 р. працювала із збитками, загальна сума яких у 2008-2011 рр. склала 235,2 млн грн при загальному доході 1,161 млрд грн⁴⁵. У 2012 р. авіаперевізник вперше отримав 27,5 млн грн прибутку при доході 512 млн грн. Проте зараз, зважаючи на поточну ситуацію, доки не стабілізується попит на бюджетні перевезення, авіакомпанія змушена відмовитись від запланованої на 2014 р. купівлі Airbus 320 – п'ятого літака у складі флоту авіакомпанії⁴⁶. Авіакомпанія Air Onix, що лише у квітні 2012 р. отримала сертифікат експлуатанта, на початку 2014 р. не може розрахуватися по боргах, у т.ч. із лізингодавцями, що стало наслідком невдало зробленої менеджментом авіакомпанії ставки на придбання у лізинг літаків Boeing 737-500 1990-х років випуску, які споживають багато палива і потребують складного технічного обслуговування. Так, собівартість перевезення одного пасажирів Airbus A320 на 30-40 %, а Airbus A321 або Boeing 737-900 – на 60 % нижчою у порівнянні з Boeing 737-500. Тобто витрати на утримання літаків перекрыли «плюси» від відносно невеликої вартості лізингу⁴⁷. Фактично лише МАУ, яка за підсумками 2012 р. отримала 26,1 млн грн чистого прибутку (роком раніше чистий збиток компанії склав 418,2 млн грн)⁴⁸, може дозволити собі купівлю нової техніки. У 2013 р. авіакомпанія подвоїла флот, і зараз у її парку налічується 40 літаків.

Невеликий і зношений парк літаків, значно менші обсяги доходів авіаційних підприємств разом із відсутністю розвинутого транзитного «хабу»⁴⁹, а також обмеженістю маршрутної мережі не дозволять національним авіакомпаніям скористатися перевагами ефекту економії від збільшення кількості маршрутів та/або завантаженості літаків трансферними пасажиропотоками, які є у міжнародних конкурентів⁵⁰.

Позитивні наслідки лібералізації ринку перевезень стримуватимуться монополізованими аеропортовою інфраструктурою і наземним обслуговуванням в Україні. В аеропорті «Бориспіль», наприклад, існують прояви монополізму в енергопостачанні, в обслуговуванні літаків на пероні і в терміналах, охороні об'єктів, в рекламі. Так, знадобилося втручання Держпідприємництва і АМКУ для припинення перешкоджання діяльності в аеропорті компанії «Аеро Кейтеринг Сервісіз Україна», що надає послуги громадського харчування⁵¹.

Ринок хендлінгових послуг в Україні представлений декількома сильними компаніями, які намагаються будь-що позбутися інших гравців. Так, хендлінгова компанія з пасажирського і наземного обслуговування «Аеропорт Хендлінг» є фактично монополістом з надання хендлінгових послуг в аеропортах «Одеса» і «Сімферополь». Після витіснення нею з аеропорту «Сімферополь» компанії «Кривавіасервіс», яка мала

Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/576104-ukrajinski-aviaperevizniki-i-aeroporti-ne-gotovi-dovhodjennya-v-sap-ekspert.html>

⁴⁵ «Візз Ейр Україна» вперше получила прибыль по итогам года [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_vpervye_poluchila_pribyl_po_itogam_goda_16754

⁴⁶ «Візз Ейр Україна» отложила расширение флота в 2014 г. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/vizz_eyr_ukraina_otlozhila_rasshirenie_flota_v_2014_godu_obnovleno_18270

⁴⁷ AirOnix долетался [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/content/view/12735/37/>

⁴⁸ Чистий прибуток МАУ в 2012 р. склав 26,1 млн грн. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://rss.novostimira.com/n_4510871.html

⁴⁹ Довідково: вузловий аеропорт, який використовується авіакомпанією або авіаційним альянсом як пункт пересадки пасажирів і має високий відсоток стикувальних рейсів. Вузловий аеропорт є елементом т.зв. зіркоподібної мережі маршрутів, в якій пасажирів, пересуваючись між аеропортами, не пов'язаними прямими авіарейсами, можуть дістатися кінцевого пункту призначення, здійснивши пересадку з одного рейсу на інший

⁵⁰ Проблемы и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине / Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД), 2005 [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf

⁵¹ «Бориспіль» заинтересован в сотрудничестве с «Аиро Кейтеринг Сервисиз Украина» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/883562-borispol-zainteresovan-v-sotrudnichestve-s-airo-keytering-servisiz-ukraina.html>

спецтехніку для обслуговування, автобуси, спецавтомобілі для інвалідів, автоматизовану систему обробки багажу, обладнану транспортною стрічкою, тощо в аеропорті не лише зросли ціни на послуги, а й суттєво погіршилась якість обслуговування. В аеропорті «Бориспіль» працюють декілька хендлінгових компаній: «Аерохендлінг», «Транс-Аеро-Хендлінг», «Інтер-Авіа» та хендлінгова служба аеропорту, проте ще на початку 2014 р. існувала загроза реалізації подібного сценарію монополізації ринку хендлінгових послуг компанією «Аеропорт Хендлінг»⁵².

Довідково: хендлінгові компанії пропонують для авіакомпаній весь комплекс послуг, виступаючи при цьому як єдиний оператор всіх підприємств, що працюють в аеропорту і включають: для повітряних суден – наземне обслуговування в аеропортах (заправка літака паливом, водою, завантаження бортового харчування, поставка в ангар, прибирання салону і т.д.); для пасажирів – паспортний і митний контроль, реєстрація і т.д. Агенти, що пропонують хендлінгові послуги, здійснюють контроль і координацію всіх етапів обслуговування літака і пасажирів⁵³.

Монополізм в сфері поставок послуг для авіакомпаній обумовлює їхню високу ціну, тоді як в основі нормального функціонування низькобюджетних авіакомпаній, їхньої можливості встановлювати низькі тарифи є, насамперед, низький рівень витрат при забезпеченні високого рівня безпеки та належного технічного обслуговування.

Досить закритим в Україні є ринок авіаційного пального, на якому працюють не більше 10 компаній, а враховуючи, що на відміну від ЄС з пального, яке реалізується для цивільної авіації, збирається акцизний збір, авіапальне в Україні є в півтора разу дорожчим, ніж в країнах Євросоюзу.

Україна не має на сьогодні правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах міжнародної конкуренції, як і не має взагалі чіткої державної політики щодо розвитку національної цивільної авіації на відміну від, наприклад, Росії з її підпрограмою «Цивільна авіація» у складі Федеральної цільової програми «Розвиток транспортної системи Росії (2010-2020 рр.)»⁵⁴ або Казахстану («План комплексних заходів розвитку галузі цивільної авіації Республіки Казахстан на 2013–2015 рр.»⁵⁵).

Проведений аналіз засвідчує недостатню ефективність державного регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки цьому ринку притаманні такі риси як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу для розвитку основних його учасників – національних авіакомпаній. Як наслідок, на сьогодні український авіаційний ринок, включаючи як вітчизняні авіакомпанії, так і аеропорти, ще не в повній мірі готовий до роботи в умовах «відкритого неба», а адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не враховують стан ринку авіаційних послуг в Україні та потреби національних компаній.

2.4. Розвиток та ефективне використання ресурсного потенціалу річкового транспорту України

⁵² «Борисполь» намерен допустить компанию «Аэропорт Хендлинг» к обслуживанию пассажиров [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/883806-borispol-nameren-dopustit-kompaniyu-aeroport-hendling-k-obslujivaniyu-passajirov.html>

⁵³ Криворучко О.В. Перспективи розвитку хендлінгових компаній на українському ринку авіаційних послуг [Електронний ресурс] - Режим доступу: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/preyger.NISS/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/3773-10011-1-SM.pdf>

⁵⁴ Постановление Правительства РФ от 5.12.2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://docs.cntd.ru/document/901807416>

⁵⁵ Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 10.01.2013 г. 1-р «Об утверждении Плана комплексных мер развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2013–2015 гг.» [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.nomad.su/?a=3-201301310024>

У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє відчутну роль у сфері економічної діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян, задовольняючи потреби у перевезенні вантажів і пасажирів у більш екологічний та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. За показниками енерговитрат річковий транспорт у 7 разів ефективніше залізничного транспорту і удесятеро – автомобільного та забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу⁵⁶, що обумовлює перспективність його розвитку і потенційну можливість суттєво наростити своє представництво на ринку вантажних і пасажирських перевезень.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно можна поділити на: *внутрішні водні шляхи (ВВШ)* - судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; *річковий флот* – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; *об'єкти обслуговуючої інфраструктури* - річкові порти, причали, обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; *система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства*; *інша річкова інфраструктура* - органи державного управління, наукові установи та навчальні заклади тощо.

Україна володіє достатньо високим судноплавним потенціалом річок. Довжина річкових судноплавних експлуатованих шляхів сягає 6,2 тис. км, у т. ч. 200 км складають канали. За радянських часів в Україні довжина всіх річок протяжністю 10 км і більше дорівнювала 90,4 тис. км, а судноплавних водних шляхів – 4,8 тис. км (з них штучних 1 тис. км). Традиційними у використанні судноплавні шляхи Дніпра — 1205 км та його притоків (Десни — 520 км і Прип'яті — 60 км), а також Дунаю — 160 км, Бугу - 155 км, та інших т. зв. малих річок⁵⁷. По Дніпру та його найбільших притоках Десні та Прип'яті здійснюється до 90 % загального обсягу перевезень річковим транспортом. Решта 10 % припадає на Дунай та інші ріки (Десна, Дністер, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла тощо).

Показники, що характеризують стан та ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період часу мають негативну динаміку. З часу набуття Україною незалежності (в період 1990-2013 рр.) довжина річкових водних артерій скоротилась майже у 2 рази (з 4 тис. км до 2,1 тис. км). Одночасно скоротилась щільність річкових судноплавних шляхів в 1,75 разу; інтенсивність перевезень вантажів - в 4,3 разу і перевезень пасажирів – в 7,5 разу (табл. 5).

Таблиця 5

Динаміка розвитку та використання внутрішніх водних шляхів в Україні *

Показники	од. виміру	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Річкові судноплавні шляхи загального користування із знаками судноплавства у тому числі:	тис км	4,0	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1
- із освітлювальними та світловідбиваючими знаками	тис км	3,6	0,5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
	%	90,0	22	50	50	50	50	50	52	52	52
- з гарантованими глибинами	тис км	3,1	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
	%	78	43	55	55	55	55	55	57	57	57

⁵⁶ Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2021 роки [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html

⁵⁷ Електронна енциклопедія -Wikipedia [Електронний ресурс] Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D1%96%D1%87%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82

Щільність річкових судноплавних шляхів	км на 1 тис. кв. км території	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Інтенсивність перевезення вантажів	млн т-км на 1 км	3,0	2,4	2,9	2,6	2,1	1,3	1,8	1,0	0,8	0,7
Інтенсивність перевезення пасажирів	млн пас-км на 1 км шляхів	0,15	0,01	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02

* Джерело: *Транспорт і зв'язок України у 2005 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. Київ-2006 р. С. 177-179 та *Транспорт і зв'язок України у 2013 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. Київ-2013 р. С. 134-135.*

Внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. В останні роки якість шляхів почала покращуватися завдяки проведенню днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському перекаті та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг (де глибина річки сягає всього 1,6 м при необхідності мінімум 2,9 м) за рахунок коштів приватного інвестора (ТОВ «НІБУЛОН»). Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, рух по Десні практично припинилися, що пов'язано з обмілінням на 1 м згаданих річок в цьому районі. Вище м. Дніпропетровськ рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки - підводні скелі між містами Дніпродзержинськ та Дніпропетровськ.

Внаслідок незадовільного технічного стану шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища. Решта водосховищ експлуатується на третину (Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30%) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 % і Канівське – 11,5 %). Вимагають негайної реконструкції гідротехнічні споруди басейну ріки Дніпро⁵⁸.

Погіршення стану річкового господарства викликане скороченням інвестицій в основний капітал, що відбулося в період 1998-2000 рр. - у 2,3 разу, а саме з 14 млн грн до 8 млн грн (у порівняних цінах), а також в період 2010-2013 рр. - понад 2 рази, а саме: з 152,3 млн грн до 74,5 млн грн. (у фактичних цінах)⁵⁹, що призвело до погіршення стану судноплавних шляхів, згортання в Україні виробничої та транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних заводів. На даний час їх ресурсний потенціал в середньому використовують на 25-30 %.

Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної частки флоту до критичного терміну експлуатації. На річковому транспорті технічно і морально застарілі судна, із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років, складають 81,9 % флоту. У структурі транспортного флоту найбільша частка застарілих суден

⁵⁸ Ключев А. Україна у співпраці з Республікою Білорусь розвиватиме водний транспорт [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=175879&cat_id=38461

⁵⁹ Проект концепції Державної цільової програми безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України на 2011-2020 роки, С. 18. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/ru/alias_50/20724.html

припадає на: вантажопасажирські (97,1 %); вантажні наливні (89,5 %) і суховантажні (84,4 %). Серед суден спеціального призначення найбільшу їх частку складають: рейдово-маневрові, буксирні та роз'їзні судна (90,7 %), технічні (79,6 %), службово-допоміжні (77,7 %) ⁶⁰. Частка флоту, придатного до експлуатації, складає 80,8 % (1648 од.) і непридатного до експлуатації - 19,2 % (392 од.).

Наявний потенціал придатного до експлуатації річкового флоту становлять: судна, валова місткість яких складає 1853,8 тис куб. м., вантажопідйомність - 922,6 тис. тонн, дедвейт - 951,9 тис. тонн, потужність 293,4 тис. кВт і та пасажиромісткість - 17,2 тис. пасажирів. Серед них: *службово-допоміжні* - 46,7 % (770 од.) і *транспортні судна* - 44,4 % (731 од.). Крім них також використовують: *технічні судна*, частка яких становить 6,9 % (113 од.) і *судна спеціального призначення* - 2,1 % (34 од.).

Транспортні судна мають загальну вантажопідйомність 899,8 тис. тонн, дедвейт - 891,9 тис. тонн, потужність - 109,4 тис. кВт і пасажиромісткість - 16,4 тис. пасажирів. Це: вантажні наливні - 38 од.; вантажні суховантажні - 590 од.; пасажирські та вантажопасажирські - 103 од. ⁶¹

Транспортні судна «ріка-море» належать найбільш відомим судноплавним компаніям: Акціонерній судноплавній компанії (АСК) «Укррічфлот», Відкритому акціонерному товариству «Українське Дунайське пароплавство» (ВАТ «УДП»); KDM Shipping Public Ltd. (Кіпр) - холдинговій компанії судноплавного оператора ТОВ «Столична судноплавна компанія» (Київ), а також ТОВ СП «НІБУЛОН» (агропромисловій групі). Загалом щорічно річковий комерційний флот України здатний перевозити 10 - 12 млн тонн вантажів, з яких: насипних вантажів - більше ніж 9 млн тонн (будівельні, зерно, вугілля, руда), тарно-штучних вантажів - 1 млн тонн (метал, ліс, добрива), а також до 100 тис TEU контейнерів. Проте, у порівнянні з іншими європейськими країнами, де вантажопотік по річках Одер, Вісла і Рейн складає близько 450 млн тонн, а по річці Дунай - 80 млн тонн, можна вважати, що величезний потенціал р. Дніпро майже не використовується, оскільки порівняно із 1990 р. (в якому обсяги перевезень річковим транспортом становили 66,0 млн тонн), у 2013 р. обсяги перевезень вантажів скоротилися більше, ніж у 23,6 разу і склали 2,8 млн тонн.

Інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5-10 % від своєї пропускної спроможності. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів.

Основні річкові порти в містах Херсон, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Нікополь, Миколаїв, а також Київський порто пункт, входять до складу АСК «Укррічфлот». Незважаючи на те, що компанія також володіє потужною судноремонтною базою (у м. Херсон - «Херсонський суднобудівний судноремонтний завод ім. Комінтерну»; у м. Запоріжжя - «Запорізький річковий порт»; у м. Вилкове Одеської області - «Вилківська ремонтно-експлуатаційна база флоту»; у м. Дніпропетровськ - «Дніпропетровський річковий порт») ⁶², крім того ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» володіє Кілійським суднобудівельно-судноремонтним заводом, а також учбовим центром у м. Ізмаїл, стан річкового флоту України та портового обладнання погіршується і потребує модернізації. ПАТ «Київський річковий порт», а також його Філія «Пристань «Могилів-Подільський» та ПАТ «Чернігівський річковий порт», що розташовані на судноплавній частині р. Дністер та на правому березі р. Десна відповідно (два останні використовуються переважно для внутрішніх перевезень) також потребують значних інвестицій.

⁶⁰ Там само, С.140

⁶¹ Транспорт і зв'язок України у 2012 р. Стат. збірник Державної служби статистики. Київ-2013 р. С. 148

⁶² Судоремонт АСК «Укррічфлот» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrriichflot.com/uk/virobnicha-diyalnist/>

Інші річкові порти і термінали, серед яких порти ПАТ «Дніпродзержинський річковий порт», ПАТ «Новокаховський річковий порт», ПАТ «Кременчуцький річковий порт», ПАТ «Черкаський річковий порт», ТОВ «Світловодський річковий термінал», ТОВ «Зернопорт «Мишурін Ріг», Пристань «Дніпрорудне», а також термінали Переяслівський, Вітове, Градижськ, Кам'янка-Дніпровська, Козацький⁶³ належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, таким як ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ "Гермес-Трейдінг" та "УкрАгроКом", які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту⁶⁴.

Загострилася диспропорція на ринку річкових перевезень в Україні. За останні п'ять років під впливом світової фінансово-економічної кризи загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися у 5,4 разу: з 15,1 млн тонн у 2007 р. до 2,8 млн тонн у 2013 р., а вантажопереробка в річкових портах за цей період скоротилась у 4,5 разу (табл. 6).

Таблиця 6

Перевезення вантажів та вантажопереробка в річкових портах, (тис. т) *

Показники	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Усього перевезено	12869	14297	15121	11294	5146	6989	5721	4295	2840
в т.ч. за видами сполучення									
закордонного	5828	5755	5124	4022	2641	3322	2084	1229	1147
каботажного	7041	8542	9997	7272	2505	3667	3637	3066	1693
Усього перероблено річковими портами	13157	16903	18553	14522	4870	6205	6613	6675	4112

* Транспорт і зв'язок України у 2012 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. Київ-2013 р. С. 57 та 59.

Пасажи́рські перевезення на відміну від вантажних, почали скорочуватися значно раніше. Починаючи з 2005 по 2013 рік загальна кількість пасажирів скоротилась у 3,6 разу (з 2248 тис. пас. до 631 тис. пас) - табл. 7.

Таблиця 7

Перевезення пасажирів річковим транспортом, (тис. пас.) *

Показники	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Пасажирів усього,	2248,0	2022,0	1852,0	1552,0	1512,0	985,0	963,0	723,0	631,0
в т.ч. за видами сполучення:									
у внутрішньому	2223,0	2000,6	1825,9	1536,0	1502,1	974,4	944,8	712,5	623,2
у міжнародному	24,6	21,3	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9
з них круїзні:									
Одеська область	24,4	20,9	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9
м. Київ	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-

* Транспорт і зв'язок України 2012. Статистичний збірник. Київ -2013 С.122

При цьому, річкові пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні, що складала левову частку - понад 98 %, скоротилась у 3,6 разу (з 2223 тис пас. до 623,2 тис пас.), а у міжнародному сполученні - у 3,1 разу (з 24,6 тис пас. до 7,9 тис пас). Починаючи з 2007 року повністю зникли круїзні перевезення по р. Дніпро.

Все це свідчить не лише про скорочення попиту на ринку вантажних та пасажирських перевезень, а й про зменшення пропозиції на них, оскільки після реалізації на початку 90-х років плану приватизації держава втратила реальний інтерес до вказаного

⁶³ Головка С. Конкурентоспроможність вантажних перевезень річковим транспортом України/Порти України, 2013, № 9, С.34-36.

⁶⁴ Муравський А. «Вкластися у Дніпро: як зернотрейдери реанімують судноплавство/Центр транспортний стратегій [Електронний ресурс] Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/vlozhitsya_v_dnepr_kak_zernotreidyery_reanimiruyut_rechnoe_sudokhodstvo_489

виду транспорту, розвиток галузі залишився некерованим при майже повній відсутності державного управління та неефективності заходів державного регулювання.

Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, зокрема наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд, відсутність коштів для державного фінансування розвитку річкової інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні. В той час, як в усьому світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту, в Україні скорочується попит на річкові перевезення і, відповідно, зменшуються обсяги перевезень вантажів і пасажирів, скорочується кількість торговельних суден, в тому числі під національним прапором, відповідно зменшуються валютні надходження держави, отримані від роботи флоту, та податкові відрахування до державного та місцевих бюджетів.

Розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України заважає низка негативних чинників, до яких належать наступні:

- **скорочення капітальних інвестицій у галузь при високому рівні зносу основних фондів річкового транспорту дестабілізує роботу підприємств на ринку річкових перевезень**, оскільки через відсутність або крайню застарілість флоту та непридатність до використання гідротехнічних споруд організація перевезень річковим транспортом є або неможливою або економічно неефективною та небезпечною;
- **брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів не дозволяє утримувати їх в належному експлуатаційному стані** і створює загрозу екологічної катастрофи. Недофінансування технічного обслуговування основних судноплавних маршрутів та гідротехнічних споруд спричиняє згорання обсягів проведення днопоглиблювальних робіт;
- **недостатнє використання існуючої пропускнуої спроможності внутрішніх водних шляхів**, зокрема, через неефективний механізм управління галуззю, що зменшує використання ресурсного потенціалу річкового транспорту та призводить до руйнування транспортної інфраструктури і занепаду прибережних територій;
- **відсутність базового законодавства щодо розвитку річкового транспорту** та застаріла ідеологія державного регулювання транспортних перевезень внутрішніми водними шляхами гальмують процес реформування галузі та відродження річкового судноплавства. До цього часу основними нормативно-правовими актами, які регулюють діяльність річкового транспорту, залишаються: Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР; Водний кодекс України від 06.06.1995 № 213/95-ВР; Закон України «Про транспорт». Нині відсутні *стратегічні документи розвитку галузі*, спрямовані на забезпечення ефективного розвитку судноплавних компаній, інфраструктури внутрішніх водних шляхів України, зокрема портової інфраструктури, терміналів, шлюзів, каналів, інших гідротехнічних споруд та прилеглих земель, і які були б розроблені з урахуванням вимог вантажовласників, експедиторів, операторів приватних причалів (терміналів), що унеможливило залучення додаткових інвестицій в галузь та проведення модернізації основних фондів, забезпечення їх технічного та технологічного переоснащення відповідно до сучасних світових стандартів;
- **відсутність Міжнародного реєстру суден України** гальмує створення комфортних умов для заохочення судовласників реєструвати судна під українським прапором. Це, у свою чергу, не дозволяє Україні в повній мірі реалізувати свій потенціал держави щодо ефективного розвитку вітчизняного суднобудування;

- **нерегульованість відносин між власниками приватних річкових портів та органами державної влади щодо встановлення зборів і плат, зокрема за користування гідротехнічними спорудами загального користування, утримання акваторії портів, лоцманське проведення суден, а також відсутність спеціальних механізмів регулювання діяльності заінтересованих сторін шляхом визначення чітких функцій та відповідальності цих сторін призводить до невиправданих додаткових витрат як держави, так і суб'єктів господарювання, створюють умови для зловживань;**
- **загострення конкуренції на фрахтовому ринку р. Дунай в умовах скорочення вантажної бази у поєднанні з високими ставками по кредитах та обтяжливими податками на українські судноплавні компанії, що вищі, ніж стягуються з судновласників в інших країнах, призводять до скорочення річкового флоту, його фізичного та морального зносу⁶⁵, намагання реєструвати придатні до експлуатації судна під більш зручним прапором, ніж український;**
- **відсутність ефективної системи фінансування утримання та експлуатації шлюзів Дніпровського каскаду з урахуванням обмежених можливостей державного бюджету України та за умови відсутності фінансування з боку енергогенеруючої компанії та чіткого державного контролю за цільовим використанням коштів;**
- **несправедлива конкуренція з боку автомобільного і залізничного транспорту, яка виникла внаслідок переключення підприємців на перевезення дрібних партій вантажів власним або найманим автомобільним транспортом, а великих партій вантажів - на залізничний транспорт у зв'язку із встановленням на залізничні вантажні перевезення занижених регульованих тарифів під тиском крупних виробників металургійної та хімічної продукції⁶⁶ та відставанням їх індексацій від темпу зростання цін. У разі підвищення тарифів на залізничні перевезення під впливом реформування залізничної галузі, що триває на даний час, а також запровадження європейських вимог до технічних параметрів автомобілів, що експлуатуються в Україні, частина вантажопотоку може переключитися на річковий транспорт, і як наслідок, відбудеться оптимізація вантажопотоків, яка, до речі, сприятиме зменшенню обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу та зменшить руйнацію доріг;**
- **недостатній рівень безпеки судноплавства на Дніпрі, Південному Бузі та Дунаї обумовлюють зростання ризику виникнення аварійних ситуацій з незворотними наслідками. Тільки у 2012 р. на внутрішніх водних шляхах відбулося 6 аварійних подій, під час яких було ушкоджено 2 судна⁶⁷.**

Враховуючи зазначене, пріоритетними напрямками та завданнями щодо подолання системної кризи на річковому транспорті в Україні мають бути розробка науково обґрунтованої стратегії розвитку річкового транспорту в Україні та прийняття базового законодавства з питань судноплавства на внутрішніх водних шляхах, заходів щодо забезпечення безпечної експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів України, відновлення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд та забезпечення гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності водних шляхів. Невід'ємною складовою використання річкового транспортного потенціалу України є будівництво національного річкового флоту із залученням вітчизняних виробничих потужностей суднобудівництва.

⁶⁵ Ницевич А: Что думают о шиппинге и портах в Европе/ЦТС від 20 грудня 2012 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://cfts.org.ua/opinions/50267/>

⁶⁶ Постанова КМУ від 14.10.2008 р. № 925 «Про першочергові заходи щодо стабілізації ситуації, що склалася в гірничо-металургійному та хімічному комплексі» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/925-2008-%D0%BF>

⁶⁷ Транспорт і зв'язок України 2012. Статистичний збірник. Київ -2013 С.203

РОЗДІЛ 3. ІННОВАЦІЙНІ ПЕРЕТВОРЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ ЯК ЧИННИК МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА ВІДНОВЛЕННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Сучасний рівень розвитку та глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин, популяризація туризму серед населення в усьому світі обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України та створенні реальних можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Засади формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їхньої реалізації в Україні визначає Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні»⁶⁸, який при цьому спирається на законодавство щодо пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки та про державні цільові програми. Законом визначено стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2012-2021 рр., серед яких у транспортній сфері на найближчі 10 років є освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, авіа- і суднобудування.

З метою поетапного забезпечення реалізації визначених Законом стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2012-2016 рр. затверджено середньострокові пріоритетні напрями інноваційної діяльності *загальнодержавного* (Постанова КМУ № 294 від 12.03.2012 р.⁶⁹) і *галузевого* (Постанова КМУ від 17.05.2012 р. № 397⁷⁰) *рівнів*, якими щодо розвитку транспортної системи є наступні:

- створення та розвиток швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів;
- оновлення та розвиток якісних характеристик рухомого складу, розвиток прогресивних технологій ремонту;
- створення нових поколінь техніки і технологій в авіа- та суднобудуванні;
- створення та впровадження інформаційних та навігаційних систем нового покоління;
- розбудова міжнародних транспортних коридорів та модернізація інфраструктури, електрифікація окремих напрямків залізниць України;
- розвиток транспортної логістики.

Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним із напрямів «Транспортної стратегії України на період до 2020 р.»⁷¹, реалізація якої дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної

⁶⁸ Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 08.09.2011 р. № 3715-VI //Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, N 19-20, ст.166

⁶⁹ Постанова КМУ «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2012-2016 рр.» № 294 від 12.03.2012 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/294-2012-%D0%BF>

⁷⁰ Постанова КМУ «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012-2016 рр.» від 17.05.2012 р. № 397 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/397-2012-%D0%BF>

⁷¹ Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Розробка та впровадження інновацій у транспортно-дорожньому комплексі здійснюється в межах виконання заходів щодо розвитку та реформування транспортних підгалузей: дорожнього господарства, залізничного транспорту, водного та авіаційного видів транспорту, а також шляхом застосування принципово нових технологій у перевізному процесі, що веде до прогресивних міжгалузевих структурних зрушень, ефективних перетворень і модернізації ТДК України.

Розробка та впровадження інновацій у **дорожньому господарстві** України, зокрема, застосування нових технологій у будівництві та реконструкції доріг, дозволить зробити вітчизняні дороги довговічнішими, підвищити рівень безпеки дорожнього руху.

Згідно з положеннями Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.⁷², проблему забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування значною мірою передбачається розв'язати шляхом переходу на інноваційний шлях розвитку, технічного переоснащення, запровадження нових технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг, недопущення шкідливого впливу дорожнього будівництва на навколишнє природне середовище.

З метою покращення транспортно-експлуатаційного стану і довговічності дорожнього покриття під час підготовки до проведення в Україні Євро-2012 Укравтодором почали активно застосовуватись новітні сучасні матеріали і технології у будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автодоріг. Так, під час реконструкції траси Київ-Чоп було застосовано технологію будівництва монолітних залізобетонних мостів, використано геосинтетичні матеріали для армування шарів дорожнього одягу та укріплення земляного полотна, застосовано технологію холодного ресайклінгу для створення основи нового дорожнього покриття. У Донецькій області *для посилення на мостах шару гідроізоляції та заповнення тріщин* на старому покритті було використано бітумну емульсію⁷³ та новий гідроізоляційний матеріал «ВУК» на поліуретановій основі, нову полімерну домішку Бутонал NS-198, сучасну полімерну суміш (Сілол) та ін. *Для запобігання виникненню аварійно-небезпечних ситуацій на дорогах і максимального поліпшення візуального орієнтування водіїв* транспортних засобів, особливо в нічний час доби, на трасі Київ-Чоп та автодорогах Донецької області вперше почали використовуватися дорожні знаки на основі нової плівки великої інтенсивності світловідображення, а дорожня розмітка була влаштована із застосуванням сучасних довговічних матеріалів стрічки «Stamark-3M» та холодного пластику.

На об'єктах Євро-2012 також відбувалося *дослідне впровадження низки сучасних матеріалів і технологій*. Так, у Волинській області пройшло випробування застосування металеві сітки для армування покриття, в Одеській – збудовано дослідну ділянку автодороги з використанням пінобетону в основі дорожнього одягу. На дорогах України пройшли дослідне застосування сучасні гідроізоляційні матеріали «Техноеластмост» (рулонний матеріал) та «Flexigum» (двокомпонентний, холодного розпилювання), холодна асфальтова суміш «Perma Patch», що використовується для ямкового ремонту⁷⁴.

⁷² Розпорядження КМУ від 3.09.2012 р. № 719-р «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 рр.» <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>

⁷³ Впровадження технологій з використанням бітумних емульсій для влаштування поверхневих обробок і окремих шарів дорожніх одягів характеризується швидкістю нанесення та якістю, не потребує ущільнення, надає можливість працювати з холодними та вологими мінеральними матеріалами і заощаджувати 30 % бітуму. Витрати енергоносіїв при цьому зменшуються у 1,3-1,5 рази

⁷⁴ Підготовка автомобільних доріг загального користування до Євро 2012 [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/7aa43295d022a5cac225765d002c32a1?OpenDocu](http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/7aa43295d022a5cac225765d002c32a1?OpenDocument&Click=)

На ділянках автомобільних доріг у Київській, Житомирській, Рівненській областях влаштовані шумозахисні екрани вітчизняного виробництва з новими більш сучасними властивостями та дизайном. Восени 2013 р. при будівництві мостового переходу через р. Дніпро в м. Запоріжжя Укравтодор застосував новий тип покриття з пористою поверхнею з литої асфальтобетонної суміші з високим вмістом щебеню та додаванням спеціальних домішок завдяки чому вартість покриття, порівняно з покриттям із традиційного литого асфальтобетону, зменшилася більш ніж у 2 рази. Склад та технологію виготовлення й укладання цієї асфальтобетонної суміші РМА (Porous Mastic Asphalt) було розроблено спільно з німецькими фахівцями. В Німеччині вона застосовується перш за все на дорогах з підвищеним потоком великовагових транспортних засобів та інтенсивним рухом. Під час реконструкції ділянки на автомобільній дорозі М-03 Київ – Харків – Довжанський у серпні 2013 р. для армування асфальтобетонних шарів покриття використовували склокомпозитні георатки вітчизняного виробництва. Дана інноваційна технологія дозволяє забезпечити високу здатність асфальтобетонного покриття протистояти утворенню колій, просадок і тріщин, та підвищити довговічність конструкції дорожнього одягу в цілому. Особливо ефективне її застосування на дорогах в місцях інтенсивного гальмування, на автодорожніх мостах, перед перехрестями зі світлофорами та в інших проблемних місцях.

На **залізничному транспорті** основним напрямом інновацій є впровадження швидкісного і високошвидкісного руху, що є характерним для розвитку транспортних систем багатьох країн сучасного світу.

Так, в Україні відповідно до Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2008-2015 рр.⁷⁵ у 2010 р. між Південною залізницею та Hyundai Corporation підписано контракт щодо закупівлі 10 міжрегіональних двосистемних електропоїздів виробництва Hyundai Rotem у дев'ятивагонній комплектації⁷⁶. З 2012 р. в Україні запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів. Відповідно до Програми електрифікації залізниць на 2011-2016 рр. в Україні буде електрифіковано 1562 км експлуатаційної довжини залізниць, насамперед, на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та тих, що входять до сфери розмежування вантажного й пасажирського руху⁷⁷.

Для впровадження швидкісного руху при виконанні робіт використовуються нові матеріали і технології, одночасно з електрифікацією дільниць повністю замінюється верхня будова колії, укладаються безстикові суцільні рейки довжиною від станції до станції, для більш комфортного і безпечного руху поїздів вперше на залізницях застосовано новий метод зварювання стрілочних переводів — алюмініотермічний.

Актуальним напрямом інноваційної діяльності є оновлення на новій технологічній основі загального парку вантажних і пасажирських вагонів, локомотивів та залізничної інфраструктури. Програмою оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр.⁷⁸ передбачено придбання 509 одиниць нових сучасних пасажирських і вантажних локомотивів як односистемних, так і подвійного живлення на суму 28,7 млрд

⁷⁵ Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр.» № 979-р від 31.12.2004 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ua-info.biz/legal/baseut/ua-smpest.htm>

⁷⁶ Міжрегіональний електропоїзд подвійного струму серії HRCS2 виробництва «Hyundai Rotem» призначений для швидкісних перевезень пасажирів у вагонах підвищеного комфорту, з максимальною експлуатаційною швидкістю 160 км/год. і загальною кількістю місць для сидіння – 579.

⁷⁷ Йдеться, насамперед, про ділянки Полтава – Красноград - Лозова довжиною 176 км, Миколаїв – Колосівка довжиною 105 км (частини стратегічно важливого міжнародного напрямку, у т. ч. з транзитних перевезень), Тополі - Куп'янськ – Основа –Люботин – Полтава –Кременчук – Бурти – Коростівка - Знам'янка (сприятиме пришвидшеній доставці вантажу з РФ, Казахстану, інших країн до Одеси та інших великих морських портів), Волинська – Миколаїв – Херсон –Вадим – Джанкой довжиною 394 км та ін.

⁷⁸ Постанова КМУ «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012—2016 рр.» від 01.08.2011 р. № 840 // ВРУ.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>

грн. У ході виконання зазначеної Програми плануються повна заміна застарілих вантажних електровозів постійного струму ВЛ8 шляхом придбання нових сучасних електровозів 2ЕЛ4 та ВЛ11/М6, а також розробка пасажирського електровозу подвійного живлення для забезпечення пасажирських перевезень зі швидкістю до 160 км/год. У 2013 р. придбано 9 вантажних магістральних електровозів постійного струму серії ВЛ11М/6 для Придніпровської залізниці. Електровози ВЛ11М/6 мають вищі технічні показники порівняно з морально та технічно застарілими електровозами ВЛ8, якими в основному укомплектована Придніпровська залізниця: вони розраховані на вищу конструкційну швидкість руху до 100 км/год, потужність зросла до 360 кВт, а сила тяги – до 387 кН, на них застосовані мікропроцесорні системи управління і діагностики, збільшені порівняно з електровозами ВЛ8 пробіги між ремонтами та технічним обслуговуванням. Так, при однакових середньомісячних пробігах цих електровозів загальна кількість ремонтів електровозів ВЛ11М/6 на 50 % менша, ніж у електровозів ВЛ8. Все це дозволяє з меншими експлуатаційними затратами перевозити більше вантажів.

Передбачена Програмою комплексна модернізація тепловозів серії М62, 2М62 та ЧМЕ-3, зокрема із заміною штатних силових установок новими сучасними економічними дизелями виробництва «General motors» та «Caterpillar» дозволить скоротити питомі витрати палива на одиницю перевезеного вантажу на 23 %, підвищити їхню середньодобову продуктивність на 38 %, при цьому економія коштів за життєвий цикл експлуатації тепловозу складе до 4,6 млн грн, термін окупності становитиме 5,2 року. У 2013 р. Одеська заліzniця отримала перший маневровий тепловоз ЧМЕ3, який модернізували на Полтавському тепловозоремонтному заводі спільно зі словацькими підрядниками у рамках зазначеної галузевої програми з оновлення локомотивного парку. Завдяки модернізації термін служби локомотива продовжено на 25 років.

В Укрзалізниці за участю фахівців Науково-впроваджувального центру тягового рухомого складу (НВЦ ТРС) проводяться роботи з укомплектування ремонтних баз сучасним діагностичним і технологічним обладнанням. Упровадження ремонтними бригадами комплексних інноваційних заходів щодо зменшення зношування пари «колесо-рейка», таких, як установок для плазмового зміцнення гребенів колісних пар, дозволило збільшити середнє значення ресурсу бандажу колісної пари із 375 тис. км до 687 тис. км⁷⁹.

Створюється нова система управління рухом поїздів, що пов'язано з формуванням нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., а також та у зв'язку із необхідністю застосування систем автоматизованого управління рухом поїздів⁸⁰. На базі Головного управління перевезень Укрзалізниці функціонуватиме Головний центр управління рухом, що здійснюватиме централізоване управління експлуатаційною роботою та відслідковуватиме рух поїздів на великих відстанях, а на базі служб перевезень залізниць України – шість регіональних центрів, які здійснюватимуть оперативне управління в певних регіонах. Зміни технології диспетчерського управління дозволять оптимізувати кількість диспетчерських дільниць та збільшити їхню довжину до 200-300 км (нині існує 135 дільниць, деякі з них протяжністю лише 25-100 км. Перетинаючи стики між залізницями, поїзди передаються від одного диспетчера до іншого, що ускладнює роботу, зменшує швидкість руху поїздів). Після практичної реалізації цих інновацій очікується зменшення кількості стиків та залишення лише двох ланок, що керуватимуть процесом руху.

Побудова сучасних центрів управління здійснюватиметься на базі мікропроцесорних систем диспетчерської централізації і диспетчерського контролю. За

⁷⁹ Інформаційна довідка Головного управління локомотивного господарства [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/departments_of_locomotive_economy/

⁸⁰ Укрзаліzniця продовжує роботу над створенням сучасних центрів управління рухом поїздів [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/366144/

допомогою новітніх систем, які в режимі реального часу відображують рух, типи поїздів, місце їхнього знаходження, усі затримки та прискорення в графіку тощо, диспетчери оперативно отримуватимуть повну інформацію про стан перевезень і матимуть змогу швидко реагувати для усунення відхилень від графіка руху, що значно підвищить ефективність їхньої роботи. Завершити процес переходу до нової системи управління планується до 2019 р.; він здійснюватиметься поетапно, у міру підвищення рівня технічної оснащеності та інформаційного забезпечення залізниць України.

Інноваційні перетворення в авіації здійснюються шляхом розбудови сучасної аеропортової інфраструктури та поточної діяльності, спрямованої на реалізацію положень нової редакції Повітряного кодексу України, що враховує вимоги Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Європейського Союзу і створює правові умови для інтеграції України до «єдиного європейського неба».

Постановою КМУ від 30.10.2013 р. № 944 схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., спрямовану на подальший розвиток, реконструкцію та розбудову аеропортової інфраструктури. Розробка стратегії розвитку провідних аеропортів України (Бориспіль, Львів, Одеса, Харків, Дніпропетровськ) стане вагомим кроком до створення на їхній основі системи «хабів» – інноваційної для України моделі організації і функціонування аеропортів, що передбачає не лише збільшення пасажиро- і вантажопотоку, а й будівництво вантажних логістичних терміналів, що у комплексі із розгалуженою системою залізничних і автомобільних доріг (в окремих обласних центрах – близькістю портів) сприятиме загальноекономічному розвитку регіонів, дозволить збільшити обсяг інвестицій, активно впливати на соціально-економічні процеси в регіонах, створювати нові робочі місця та конкурувати з авіатранспортними вузлами Центральної, Східної та Південно-Східної Європи.

Програмою розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 рр.⁸¹ передбачено оновлення аеронавігаційної системи в Україні на новій техніко-технологічній основі, створення на базі магістральної транспортної телекомунікаційної мережі Державного підприємства обслуговування повітряного руху України аеронавігаційної інтегрованої мережі зв'язку, яка стане основою майбутнього національного сегмента світової мережі авіаційного електров'язку⁸². З метою реалізації Програми у грудні 2012 р. було підписано кредитний договір між Украерорухом та ЄБРР щодо залучення довгострокового кредиту на оновлення аеронавігаційної системи України.

Наблизитися до європейської системи обслуговування авіакомпаній та пасажирів дозволить підписання і ратифікація Україною у 2011 р. (першою в усій Східній Європі) Меморандуму про взаєморозуміння щодо впровадження проекту Спільного прийняття рішення (CDM-A). Меморандум має на меті впровадити в аеропорті «Бориспіль» систему CDM-A, яка вже діє в аеропортах Брюсселя, Мюнхена, Франкфурта, Парижа, Стокгольма, Гельсінкі, Мілана, Барселони, Лондона, Амстердама та спрямована на підвищення ефективності роботи аеропорту⁸³. Партнери мережі CDM можуть обмінюватися точною та своєчасною інформацією згідно з прийнятим стандартом, що використовується у цифрових безпроводних технологіях.

Також в Україні впроваджуються нові технології продажу та обробки електронних авіаквитків (BSP – Billing and Settlement Plan), що являють собою систему

⁸¹ Постанова КМУ від 13.01.2010 р. № 44 «Про затвердження Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 рр.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/44-2010-%D0%BF>

⁸² Постанова КМУ «Про затвердження Програми розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 рр.» від 13.01.2010 № 44 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/44-2010-%D0%BF>

⁸³ Аеропорт «Бориспіль» першим у Східній Європі ратифікував документ, який дозволить наблизитися до європейської системи обслуговування авіакомпаній та пасажирів / Пресс-служба МІУ від 14.09.2011 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/news/23658.htm>

взаєморозрахунків між авіакомпаніями та агентами-членами Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA – International Air Traffic Association).

Продовжується робота щодо створення спільно з EASA (Європейським Агентством з безпеки польотів) дієвої системи підтримання льотної придатності повітряних суден. Так, наказом Міністерства інфраструктури України⁸⁴ затверджено Технічні вимоги для суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до Стандарту EASA Part-M.

Відроджується національна система підготовки авіаційних фахівців, оскільки використання інноваційної техніки і технологій вимагає наявності персоналу з відповідним рівнем кваліфікації (розпорядження КМУ від 16.01.2012 р. №60-р «Деякі питання підготовки пілотів цивільної авіації»).

У **морський галузі** інновації пов'язані, насамперед, зі структурною перебудовою та реорганізацією системи управління галуззю відповідно до Закону України «Про морські порти України», який набув чинності у червні 2013 р., а також із реалізацією великих інвестиційних проектів розбудови інфраструктури морських портів.

З прийняттям вищезазначеного Закону створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю, розмежування державних і господарських функцій у портах, передачі функцій управління державним майном, яке не увійшло до статутних фондів акціонерних товариств, створених у процесі приватизації галузі, місцевим органам виконавчої влади, виведення з-під державного регулювання діяльності з навантажувально-розвантажувальних робіт у портах як конкурентного сектора економіки. На цій інноваційній організаційно-правовій основі відбуватиметься становлення українських портів як сучасних суб'єктів господарювання, здатних конкурувати з портами країн-сусідів: Туреччини, Румунії, Росії.

Інноваційна діяльність у галузі спрямована на подолання технологічного і технічного відставання інфраструктури морських портів України. Сьогодні порти розробляють програми розвитку щодо розширення та модернізації портової інфраструктури, зміцнення потужностей залізничних підходів. У провідних морських торговельних портах (насамперед, Одеському, Іллічівському, Южному, Херсонському, Білгород-Дністровському, Маріупольському) здійснюється розбудова інноваційних інфраструктурних об'єктів. Зокрема, в Одесі на засадах державно-приватного партнерства споруджується новий контейнерний термінал на Карантинному молі (площа 19 га, довжина причальної стінки 650 м, потужність 600 TEU, глибини підходу – 15 м) за рахунок штучно створеної території. Порт буде спроможний приймати сучасні судна-контейнеровози, які нині здебільшого заходять до Констанци чи Новоросійська. В МТП «Южний» реалізується інноваційно-інвестиційний проект з розбудови глибоководного порту, який включає інвестиційні проекти з будівництва першого і другого колін та нової частини третього коліна морського підхідного каналу порту (вартість – 856 млн грн), розширення суднохідної частини акваторії порту в районі причалів № 18-20 (вартість – 154 млн грн), реконструкцію морського підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до глибоководних причалів порту (вартість – 1,1 млрд грн). Зазначений інноваційно-інвестиційний проект буде завершено до кінця 2015 р. Завдяки його реалізації порт «Южний» стане найбільшим серед глибоководних портів північно-західної частини Чорного моря і зможе приймати судна дедвейтом понад 200 тис. тонн⁸⁵.

Упроваджуються інноваційні рішення і закуповується принципово нова техніка на підприємствах морської галузі. Зокрема на базі філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», що надає послуги із лоцманського проведення суден та регулювання руху суден в акваторіях та на підхідних каналах усіх морських портів, функціонує сучасний галузевий

⁸⁴ Наказ Мінінфраструктури від 10.02.2012 р. №85 «Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності Part-M» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0333-12>

⁸⁵ Вилкул А. «Южный» станет наибольшим среди глубоководных портов северо-западной части Черного моря [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.newsfiber.com/p/s/h?v=Evgs2W8V8D2Q%3D+bq37ESut%2FRA%3D>

тренажерний центр з підготовки та перепідготовки морських лоцманів і лоцманів-операторів служб РРС, обладнаний з використанням останніх технологічних розробок у сфері навігаційних тренажерів (устаткуванням фірми «Транзас»). Маріупольським МТП у 2012 р. закуплено два нових буксири льодового класу, які є багатоцільовими та здатні не лише виконувати буксирувальні операції, але й працювати у льодових умовах при товщині льоду до 600 мм зі швидкістю 6-7 вузлів, брати участь у гасінні пожеж на судах і портових спорудах, а також у рятувальних та ескортних операціях.

В Одеському МТП більше року функціонує інформаційна система портового співтовариства (ІСПС) - організаційно-технічна система, що дозволяє накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати і передавати в електронному вигляді інформацію та документи, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю, оформлення товарів і транспортних засобів згідно із законодавством України про електронний документообіг. Зараз в електронну систему включені «вільна практика», перехід з паперового на електронний наряд і електронний дозвіл на виїзд з території порту. Замовник, не виходячи зі свого офісу, має можливість самостійно створювати електронні наряди і в режимі реального часу відслідковувати їх оформлення. З квітня 2013 р., початку дослідної експлуатації ІСПС в Одеському порту, по квітень 2014 р. в електронному режимі було опрацьовано близько 140 тис. контейнерів. З 2014 р. електронна система оформлення вантажних документів почала запроваджуватись і в інших портах (Южному, Іллічівському).

Одним з основних напрямів інновацій міжнародного транспортного процесу є удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем. Україна готова брати участь у формуванні універсальної, ефективної, єдиної транспортно-логістичної системи, що з'єднає як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів⁸⁶. До основних бар'єрів у логістичних системах товароруку належать прикордонні переходи. В умовах «загального» ринку практично скасовується прикордонний контроль, скорочуються витрати за рахунок зменшення штату прикордонних служб, знижуються витрати, зумовлені затримками вантажу у процесі виконання прикордонних процедур. Економія від цих заходів у країнах Західної Європи складає до 15 млрд дол. США на рік⁸⁷.

Концепцією розвитку Державної прикордонної служби України на період до 2015 р.⁸⁸ передбачено вдосконалення прикордонного контролю шляхом упровадження новітніх технічних систем та комплексів, зокрема, електронного документообігу та електронних засобів ідентифікації транспортних засобів та фізичних осіб (у т.ч. для біометричного контролю).

Державною митною службою разом з Одеським МТП упроваджується пілотний проект щодо застосування механізму «єдиного вікна» у зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області, що забезпечується організацією системи електронної взаємодії органів виконавчої влади та інших учасників зовнішньоторговельних операцій (транспортних агентів). З 1.02.2013 р. митниця і порт скасували прийняття документів на паперових носіях⁸⁹.

⁸⁶ Міністр інфраструктури представив проекти розвитку транспортної системи України на Міжнародному транспортному Форумі у Лейпцигу [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/2013-05-23/33947.html>

⁸⁷ Майорова І. М. Україна у міжнародних логістичних системах товароруку / Теоретичні і практичні аспекти економіки ті інтелектуальної власності 2010 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Trpeiv/2010_2/15.pdf

⁸⁸ Указ Президента України «Про схвалення Концепції розвитку Державної прикордонної служби України на період до 2015 р.» від 19.06.2006 р. № 546/2006 [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.pvu.gov.ua/ua/about/programms/programms_3.htm

⁸⁹ ОЧЕС дала позитивну оцінку впровадженню системи «Електронний наряд» в Одеському МТП / Транспорт №24 (764) [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/oches-dala-polozhitelnyu-otsenku-vnedrennyu-sistemyi-elektronnyij-naryad-v-odesskom-mtp/>

Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Вказані системи набули назви «інтелектуальні» (ІТС), й їх впровадження стало невід'ємною частиною ТЕН-Т політики країн Європейського Союзу, а також Японії, Китаю, США, РФ та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей».

В Україні впровадження та використання ІТС забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажо- та пасажиропотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури. З цією метою КМУ прийнято розпорядження «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про державне регулювання у сфері супутникової навігації»⁹⁰, підготовлене Державним космічним агентством України за участю НАН України, Мінінфраструктури, МВС, СБУ, Міноборони, науково-дослідних, освітніх організацій, підприємств промисловості тощо.

У світовій практиці активізується застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, зокрема, шляхом розвитку мультимодальних перевезень. На 21-ій зустрічі міністрів транспорту країн-учасниць ОЧЕС, яка відбулась у травні 2013 в м. Одеса, було підтверджено світові тенденції «контрейлеризації» транспорту та розвитку мультимодальних перевезень⁹¹.

Одним із найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так й інших країн, насамперед, Білорусі («Зубр»). Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» із січня 2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України (раніше чітко визначеної періодичності відправлення поїзда не було, що не дозволяло здійснювати перевезення вантажу цим поїздом за графіком, що у свою чергу уповільнювало його проходження українською територією). В рамках проекту «Вікінг», який є одним з інструментів розвитку мультимодальних перевезень, забезпечено встановлення пільгових тарифів на перевезення, спрощеної процедури прикордонного контролю, і як наслідок - залучення нових вантажопотоків. На часі - запровадження єдиного наскрізного уніфікованого транспортного документа, забезпечення стикування інформаційних систем з контролюючими органами, поетапне впровадження електронного документообігу та інші новації, що сприятиме розширенню географії курсування поїзда. На даний час до проекту «Вікінг» вже приєдналися Болгарські залізниці, Молдова, Румунія, а в перспективі можлива участь у проекті Туреччини, Сербії, Греції, Македонії та інших країн.

Розвиток інтермодальних та комбінованих перевезень з одночасним переключенням частини автомобільних потоків на більш екологічний та економічний транспорт – залізничний та водний, також сприяє зменшенню екологічного навантаження на довкілля. Нині в Україні за підтримки Європейського Союзу через виконання програми «Марко Поло» реалізуються заходи зі зменшення завантаженості доріг, поліпшення екологічних показників транспортної системи за допомогою переміщення частини автомобільних перевезень на інші види транспортування.

⁹⁰ Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про державне регулювання у сфері супутникової навігації» від 03.01.2013 р. № 1-р [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.nkau.gov.ua/nsau/pravonsau.nsf/8ee0562c6b91f547c3256a8f00362010/0354421aac4a7d42c2257ae900406359!OpenDocument>

⁹¹ Шевчук І. «Транспортні сподівання в небесах, на землі та на морі» // Урядовий Кур'єр від 25.06.2013 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/category/economics/?page=2>

Таким чином, шляхом упровадження інноваційних рішень, нових інформаційних та перевізних технологій на транспорті, а також технічного переоснащення підприємств галузі поступово забезпечуються ефективні перетворення і модернізація транспортно-дорожнього комплексу України, а інноваційні структурні зрушення формують прогресивну організаційно-правову модель функціонування ТДК України. Водночас інноваційні процеси відбуваються переважно на великих транспортних підприємствах, які є природними монополістами або мають певні ознаки монополістів (Укрзалізниця, аеропорти, ДП «АМПУ») і які здатні акумулювати фінансові ресурси для здійснення інноваційної діяльності. Упровадження інновацій на підприємствах транспортної галузі України в цілому ще не стало масовим і системним процесом, не зумовлене цілеспрямованою політикою менеджменту підприємств та не підкріплене відповідною політикою держави.

Інноваційний розвиток галузі потребує стимулювання інноваційної активності підприємств, залучення приватного капіталу у створення та освоєння технічних інновацій на транспорті, державної підтримки фундаментальних наукових досліджень та інноваційних проектів, що носять «проривний» характер в сфері транспортних технологій, комерціалізації науково-дослідних розробок та зміцнення зв'язків між галузевими науково-дослідними інститутами та транспортними підприємствами, міжнародної кооперації та співробітництва в транспортній сфері для більш ефективного використання інноваційного та науково-технологічного потенціалу ТДК України.

РОЗДІЛ 4. ІНТЕГРАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ДО ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ «ЄВРОПА-АЗІЯ» ЯК МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі.

Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах глобалізації економіки та зростання товарообігу між Європою та країнами Південної Азії і Близького Сходу, насамперед, з Китаєм та Індією, а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами Євросоюзу. Так, за даними Євростату у 2000 - 2013 рр. у структурі зовнішньої торгівлі товарами країн ЄС у загальному експорті частка Китаю зросла з 3 до 8,5 %, РФ - з 2,7 до 6,9 %, Індії – з 1,6 до 2,2 %. У структурі імпорту за цей період частка Китаю збільшилась з 7,5 до 16,6 %, РФ – з 6,4 до 12,2 %, Індії – з 1,3 до 2,2 % (табл. 8). Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого і надалі зростатимуть, є стратегічним завданням для України.

Таблиця 8

Зміна часток окремих торговельних партнерів ЄС у структурі експорту та імпорту *

	Експорт ЄС		Імпорт ЄС	
	2000	2013	2000	2013
США	28,0	16,6	20,8	11,6
Китай	3,0	8,5	7,5	16,6
Російська Федерація	2,7	6,9	6,4	12,3
Індія	1,6	2,1	1,3	2,2
Казахстан	0,2	0,4	0,4	1,4
Україна	0,6	1,4	0,5	0,8

* Складено за даними Євростату «External and Intra-EU trade» [Електронний ресурс] Режим доступу: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/international_trade/introduction

Основними торговельними партнерами України є РФ (у 2013 р. на неї припадало 23,8 % експорту та 32,4 % імпорту товарів проти 21,9 % експорту і 35,5 % імпорту у 2005 р.) і країни ЄС (27 % експорту та 37,1 % імпорту товарів у 2013 р. проти 29,8 % експорту і 33,7 % імпорту в 2005 р.), з яких переважну частку складають Німеччина, Польща, Італія, Франція, Угорщина.

Частка країн Азії у географічній структурі українського експорту товарів у період з 2005 р. по 2012 р. зросла незначно: з 25,1 до 26,6 %, тоді як частка імпорту товарів з Азії в Україну за цей період зросла більш відчутно: з 13 до 19,8 % (у т. ч. з КНР - з 5,6 до 10,3 %). У 2013 р. Україна майже у 1,5 рази наростила експорт товарів до Китаю, що є досить вражаючим показником зважаючи на великі порівняно з іншими країнами обсяги

товарообороту між двома країнами, при цьому імпорт товарів з КНР залишився на рівні 2012 р.⁹².

Обумовлені поточними тенденціями розвитку економік провідних країн світу, зазначені тенденції у міжнародній торгівлі зберігатимуться і в перспективі. З урахуванням цього, **розвиток транспортних систем стає одним з ключових питань у підтримці сталого розвитку країн Європи та Азії.**

У зв'язку з цим ще в 90-ті роки минулого століття ЄС було сформовано концепцію об'єднання транспортних мереж країн Західної Європи та їх перспективного розширення на Схід шляхом розбудови міжнародних транспортних коридорів (МТК), що стало одним з визначних етапів розвитку європейської транспортної політики. Ухвалення відповідного рішення сталося під час проведення Другої загальноєвропейської транспортної конференції, що відбулася у 1994 р. на о. Крит, Греція⁹³ (табл. 9). Пізніше до 10 вказаних вище коридорів приєднався ще один — ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією.

Таблиця 9

Перелік Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, ухвалених Критською конференцією Європейського співтовариства у 1994 р.

Коридор	Напрямок
Коридор №1	Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас/Клайпеда – Варшава/Гданськ
Коридор №2	Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород
Коридор №3	Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден/Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ
Коридор №4	Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Д'єр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул
Коридор №5	Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ
Коридор №6	Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно
Коридор №7	Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
Коридор №8	Дуррес – Тірана – Скоп'є – Бітола – Софія – Дімітровград – Бургас – Варна
Коридор №9	Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Дімітровград – Александруполіс
Коридор №10	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки

У відповідності до міжнародних зобов'язань Україна спільно з іншими країнами визначила і ухвалила новий перелік міжнародних транспортних коридорів⁹⁴, які додатково пропонувалося включити до традиційної мережі МТК: Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Польща, Україна); «Євразійський» (ЄАТК) Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі) – Тбілісі – Баку (Україна, Грузія, Азербайджан); альтернативний транспортний коридор «Європа – Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай).

З розширенням ЄС постали нові задачі формування транспортних зон і розвитку МТК. В Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав - членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з

⁹² Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами за 2013 рік /Статистична інформація. Сайт Державної служби статистики України.[Електронний ресурс] Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

⁹³ Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. - К.:НПМБ, 2003.-494 с.- С.78

⁹⁴ Постанова КМУ від 16.12.1996 р. N 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>

ухваленим у 2004 р. документом ЄС «Community guidelines for the development of the trans-European transport network»⁹⁵ інвестиції передбачається сконцентрувати на розвитку обмеженої кількості транс'європейських транспортних осей (напрямоків інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів), що поєднують країни-члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами. Єврокомісією визначено 5 основних мультимодальних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами⁹⁶.

У жовтні 2013 р. Єврокомісія представила нову інфраструктурну стратегію ЄС⁹⁷. Основою нової інфраструктурної політики ЄС стане продовження розпочатої раніше роботи з перетворення національних транспортних систем країн Європи в єдину Транс'європейську транспортну мережу, ядром якої визначено дев'ять нових транспортних коридорів: Балтика-Адріатика, Північне море-Балтика, Середземноморський коридор, Середньосхідний коридор, Скандинавія-Середземне море, Рейн-Альпи, Атлантичний коридор, Північне море-Середземне море, Рейн-Дунай (табл. 10). Пріоритетне фінансування отримають транспортні коридори, що з'єднують східну і західну частини ЄС. Зроблено акцент на мультимодальності коридорів - незалежно від напрямку кожен транспортний коридор повинен поєднувати в собі мінімум три види транспорту, з'єднувати три держави і мати дві транскордонні секції. В результаті реалізації даної стратегії до 2050 р. оновлена транспортна мережа з'єднає 94 морських і річкових портів, 38 ключових аеропортів і дозволить оновити 15 тис. км залізниць, налагодивши на них швидкісний рух. На фінансування початкового етапу реалізації проекту – у період 2014 - 2020 рр. з бюджету ЄС буде спрямовано 26 млрд євро та серед іншого заплановано налагодити Єдину європейську систему керування повітряним рухом та Європейську систему керування залізничним рухом. Загалом у найближчі 5 років для реалізації нової інфраструктурної стратегії Євросоюзу передбачається залучити 250 млрд євро за рахунок співфінансування з національних бюджетів європейських країн та приватних інвестицій.

Таблиця 10

Перелік Транс'європейських транспортних коридорів, ухвалених Європейською комісією у жовтні 2014 р.

	Коридор	Мета	Напрямок
1.	Балтика – Адріатика	З'єднати Балтику з Адріатичним морем залізничним та автомобільним сполученням	Польща (Верхня Силезія) – Словаччина – Австрія – Італія <i>Головні проекти:</i> залізничний тунель Земмерінг в Австрії, розбудова транскордонних ділянок між Польщею, Чехією та Словаччиною
2.	Північне море – Балтика	З'єднати порти східного берега Балтійського моря с портами Північного моря	Фінляндія - країни Балтії - Польща - Німеччина - Нідерланди - Бельгія <i>Найважливіший проект</i> – «Rail Baltic» –забезпечення європейського стандарту колії в залізничному сполученні між Таллінном, Рігою, Каунасом та північно-східною Польщею
3.	Скандинавія –	З'єднати міста і порти Скандинавії та	Фінляндія – Швеція – Німеччина –

⁹⁵ DECISION No 884/2004/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>

⁹⁶ NETWORKS FOR PEACE AND DEVELOPMENT [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.central2013.eu/fileadmin/user_upload/Downloads/Document_Centre/OP_Resources/Networks_for_Pea ce_and_Development.pdf

⁹⁷ New EU transport infrastructure policy – background [Електронний ресурс] Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/10-18/articles/ten-t-memo_en.htm

	Середземне море	Північної Німеччини з індустріальними центрами Південної Німеччини, Австрії та Північної Італії, а також з портами Італії та острівною Мальтою	Італія - Мальта <i>Основні проекти</i> : Fehmarn Belt тунель між Німеччиною та Данією (включає два автомобільних шосе і двупутну залізничну колію) та залізничний тунель Бреннер через Альпи, що поєднає залізничним сполученням Мюнхен та Верону
4.	Середньосхідний	З'єднати морську інфраструктуру Північного, Балтійського, Чорного та Середземного морів, оптимізувати використання портів та відповідних морських магістралей	Північна Німеччина – Чехія - Південно-східна Європа (Греція, Кіпр)
5.	Середземноморський	З'єднати країни середземноморського узбережжя з Угорщиною	Іспанія – Франція – Італія – Словенія – Хорватія – Угорщина (до кордону з Україною)
6.	Рейн – Альпи	з'єднати порти Північного моря (Роттердам і Антверпен) з басейном Середземного моря (Генуя)	Нідерланди – Бельгія – Швейцарія – Італія <i>Основні проекти</i> майже завершені
7.	Атлантичний	З'єднати західну частину Піренейського півострова з Францією і Німеччиною	Португалія – Іспанія – Франція - Німеччина
8.	Північне море - Середземне море	Поліпшити мультимодальні перевезення між країнами Бенілюкс та Франції, а також транспортне сполучення між Британськими островами і континентальною Європою	Ірландія – Великобританія – Нідерланди – Бельгія – Люксембург – Франція
9.	Рейн – Дунай	З'єднати Центральну і Східну Європу	Франція – Німеччина (південь) – Австрія - Словаччина – Угорщина – Румунія (Чорне море) гілка Німеччина (Мюнхен) – Чехія – Словаччина (до кордону з Україною)

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам Критських МТК № 3, 5, 7, 9 (табл. 9) та нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 та 9 (табл. 10), включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь-Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів.

В Україні створення МТК та їх входження до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку ТДК відповідно до *Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.*⁹⁸. Відповідно до цієї Програми реалізовувалась політика Уряду щодо інтеграції транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі шляхом приведення її у відповідність до норм і стандартів ЄС, ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Проте залишились не виконані основні завдання Програми щодо будівництва нових автомобільних доріг на умовах концесії, реконструкції значної кількості автомагістралей, розбудови морських торговельних портів, будівництва та реконструкції глибоководних причалів у річкових портах, реконструкції судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро.

Так, КМУ у 1999 р. уклав угоду на будівництво концесійної дороги Львів – Краковець (Міжнародний транспортний коридор №3 Берлін – Київ) з Консорціумом Трансмагістраль та у 2003 р. затвердив проект будівництва дороги із терміном виконання

⁹⁸ Постанова КМУ від 12.04.2006 р. № 496 «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.» / ВРУ [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF>.

4 роки 9 місяців. Проте лише у жовтні 2010 р. за результатами зміни концесіонерів розпочалось будівництво дороги, яке потім знову припинилось через нестачу фінансових ресурсів. Згідно з Державною програмою активізації розвитку економіки на 2013-2014 рр.⁹⁹ заплановано провести новий концесійний конкурс на реалізацію цього проекту. За інформацією Укравтодору станом на 14.07.2014 р. підготовка концесійного конкурсу по проекту «Будівництво та експлуатація нової автомобільної дороги Львів – Краковець, протяжністю 84,4 км» майже завершена¹⁰⁰. Аналогічна ситуація склалась і з дорогою Львів – Броди – Рівне (протяжність 174 км, Міжнародні транспортні коридори №3 і №5), ТЕО на будівництво якої було затверджене ще у 2003 р., концесійний конкурс Укравтодор планував провести до кінця 2014 р., але у зв'язку із переглядом концепції концесійного будівництва доріг в Україні це питання ще остаточно не вирішене.

Підготовчі роботи до будівництва нового двоколісного залізничного Бескидського тунелю на стратегічному напрямку Київ–Львів–Чоп розпочато тільки у 2012 р. На даний час він залишається єдиною одноколісною ділянкою на усій довжині п'ятого Критського Міжнародного транспортного коридору, який проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та Росії, і це є однією з причин спрямування значних обсягів транзитних вантажів в обхід України – територією Польщі та Білорусі.

Протягом 2012 р. виконано підготовчі роботи до будівництва Бескидського тунелю на суму 122,4 млн грн., зокрема облаштовано під'їзні автомобільні дороги, зовнішні мережі електропостачання, водозабірні споруди, зовнішні слабострумні мережі зв'язку, технологічні мережі, водопровідна насосна станція, під'їзні колії, вузол вивантаження цементу, рампа вивантаження інертних матеріалів, тимчасовий відвід р. Віча, естакади для заїзду техніки на залізничну платформу, протипожежні резервуари тощо. Розпорядженням КМУ від 25.12.2013 р. № 1044-р схвалено залучення позики від Європейського інвестиційного банку у розмірі 55 млн євро на будівництво Бескидського тунелю, і на 2014 р. заплановано прокладання близько 0,7 км колії нового тунелю.

Виконання Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я за напрямом «Розвиток морегосподарського і транспортного комплексів» визнано Рахунковою палатою України «повністю проваленим»¹⁰¹, а основні стратегічні цілі цієї Програми – підвищення значення Придунайського регіону в розвитку сьомого Міжнародного транспортного коридору та подолання транспортно-комунікаційної ізоляваності регіону – не досягнутими, зокрема, через невиконання завдань щодо будівництва мосту через Дністровський лиман та автомобільної траси Одеса-Рені.

Наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.

Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку Європа-Азія.

⁹⁹ Постанова КМУ «Про затвердження державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 рр.» від 27.02.2013 р. № 187/ВРУ [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-%D0%BF>

¹⁰⁰ Укравтодор спільно з міжнародним консультантом завершує розробку документації для проведення 1-го концесійного конкурсу [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.ukravtdor.gov.ua/novini/%D1%81_ukravtdor-spilno-z-mizhnarodnim-konsultantom-zavershu%D1%94-rozrobku-dokumentatsii-dlya-provedennya-1-go-kontsesiinogo-konk.html

¹⁰¹ Звіт Рахункової палати України за 2011 р. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16740480/>

МТК ТРАСЕКА є одним із найкоротших маршрутів, що нині забезпечують транспортне сполучення між Європою та Азією на осі Захід-Схід, і який прямує територією України. Саме з цим транспортним коридором пов'язані найбільші очікування України щодо активізації вантажопотоку її територією з країн Азії в Європу і в зворотному напрямку, особливо зараз, коли склалась критична ситуація у відносинах України з Росією. Проте до останнього часу найбільше конкурували три основні маршрути транспортних коридорів «Європа-Азія»: Євро-Азійська інтегральна система або Транс-Російський маршрут (Західна Європа-Білорусь-Росія-Казахстан-Китай), «Центральний коридор», або Транс-Турецький маршрут (Європа-Туреччина-Іран-Туркменістан-Таджикистан-Киргизія-Казахстан-Китай) і ТРАСЕКА або Транс-Кавказький маршрут (Європа-Кавказ-Азія-Китай)¹⁰². За оцінками фахівців, перший коридор є найбільш привабливим за індексом ТРАХ, який враховує фактори часу, фінансові витрати та безпеку доставки вантажів¹⁰³. За цим напрямком на шляху Європа-Азія необхідно перетнути територію лише трьох країн - Білорусі, Росії і Казахстану, які зараз активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів.

Загрозливим для України може також стати альтернативний розвиток маршрутів за напрямком «Північ-Південь». Використання маршруту для доставки транзитних вантажів з країн Тихого океану і Перської затоки через Іран, Каспійський регіон, Росію (здійснюються за участю Волго-Балтійської судноплавної системи) і далі до країн Північної і Західної Європи забезпечує зниження тарифів на 30 % та дозволяє втричі скоротити час проходження вантажів порівняно з існуючим маршрутом, що прокладений через Суецький канал. Міжурядова Угода про міжнародний транспортний коридор «Північ-Південь» підписана Росією, Індією та Іраном у Санкт-Петербурзі 12.09.2000 р. в ході Другої Міжнародної євразійської конференції з транспорту і ратифікована у 2002 р. усіма учасниками. Враховуючи плани РФ збільшити трафік вантажів (зокрема, вантажів у контейнерах) у цьому напрямку до 80-100 тис. одиниць на рік, зазначене створюватиме загрозу недовикористання маршруту «Північ-Південь», що пролягає територією України, і у використанні якого здійснюють комбіновані перевезення поїзди «Вікінг» та «Зубр».

Зростанню пропускної спроможності вказаного коридору сприятиме збільшення вантажопотоку із/в Казахстан з використанням потужностей морського порту Актау та реалізація проекту будівництва нового міжнародного багатофункціонального морського порту в Туркменбаші (Туркменістан) загальною площею понад 1,2 млн м² та побудовою поромного, пасажирського і контейнерного терміналів¹⁰⁴.

Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають здійснення євро-азійських економічних зв'язків в обхід території України, вимагає від Уряду України якомога скоріше вибудувати власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, будівництва найважливіших інфраструктурних проектів та залучення транзитних вантажопотоків.

Згідно із п. 14 «Плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 р.»¹⁰⁵ Мінінфраструктури доручено протягом 2013 р.

¹⁰² Інтегральна Евразійська транспортна система: проблеми и перспективы №18 (430), 2011 [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm

¹⁰³ Транспортний діалог и взаимодействие между ЕС, соседними странами и странами Центральной Азии ТРАСЕКА IDEA [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/TECHNICAL_DOCUMENTS/ROADS_Trah_methodology_RUS.pdf

¹⁰⁴ Новий порт Туркменістану надасть потужний імпульс розвитку міжрегіональних зв'язків – TRACECA/CA-News.org від 22 серпня 2013 р.[Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.ca-news.org/news:1077769/>

¹⁰⁵ План першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 р., затверджений розпорядженням КМУ від 13.02.2013 р. №73-р [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/73-2013-%D1%80>

узгодити з ЄС спільні пріоритетні транспортні маршрути в рамках Транспортної панелі ініціативи ЄС «Східне партнерство»¹⁰⁶ з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Запропоновані Україною інвестиційні проекти щодо будівництва контейнерного терміналу в Іллічівському МТП, створення інфраструктури і логістичного центру на залізничній станції Чоп, будівництво залізничного тунелю Бескид-Скотарське, реконструкція автодороги Львів-Краковець та Київ-Одеса¹⁰⁷ ще в 2010 р. були схвалені Групою високого рівня, спеціально утвореною Єврокомісією для розробки карти основних маршрутів європейської транспортної мережі і її розширення в сусідні регіони.

Зараз перелік цих проектів потребує уточнення і доповнення з урахуванням кардинальних змін, що відбулися як у відносинах України та ЄС у зв'язку із підписанням Угоди про асоціацію, та змін у політичній та економічній ситуації у зв'язку із анексією Криму Росією та тривалою антитерористичною операцією на сході країни.

Так, пропозиція Міністерства інфраструктури України щодо ухвалення ЄС нового маршруту у напрямку Європа-Азія, що прямуватиме територією України (на ділянці: Київ – Знамянка – П'ятихатки – Дніпропетровськ – Краматорськ – Дебальцеве – Червона Могила/Гуків (РФ) та його включення до міжнародної транспортної мережі (TEN), що була представлена на Другому Інвестиційному форумі у Брюсселі у лютому 2012 р.¹⁰⁸, сьогодні не на часі. Натомість зростає увага до розбудови транспортної інфраструктури у напрямку європейського коридору Північне море - Балтика та коридору Рейн - Дунай. Перспективним є проект побудови європейської колії від кордону Польщі до Львова, що дозволить з'єднати Європу та Україну швидкісним залізничним сполученням¹⁰⁹, а також участь у проекті організації прямого залізничного сполучення за напрямком Чоп (Павлово) – Кошице – Братислава – Відень шляхом будівництва залізничної колії шириною 1520 мм, що сприятиме розвитку транспортних та економічних зв'язків між Центральною Європою та країнами Азії¹¹⁰. Зацікавленість у розвитку і зміцненні співробітництва у сфері євразійських залізничних перевезень Україна засвідчила, підписавши Спільну декларацію про розвиток євразійських залізничних перевезень і діяльність зі створення єдиного залізничного права у рамках міністерського засідання Комітету з Внутрішнього Транспорту Європейської економічної комісії ООН, що відбулося 26.02.2013 р. у м. Женева (Швейцарська конфедерація)¹¹¹.

Європейська комісія сприятиме розвитку коридору ТРАСЕКА, оскільки він забезпечує надійну правову основу, організаційну структуру і стратегічну орієнтацію на

¹⁰⁶ Тематична панель з питань транспорту (Eastern Partnership Transport Panel) ініціативи ЄС «Східне партнерство» започаткована під час міністерської конференції 24-25 жовтня 2011 року у м. Краків.

¹⁰⁷ На виконання Закону України «Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць» у 2013 р. Уряд визначив перелік пріоритетних галузей економіки, щодо яких держава стимулюватиме інвестиційну діяльність. Так, Розпорядженням КМУ від 1.08.2013 р. № 563-р «Питання реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту» затверджено перелік найважливіших інфраструктурних проектів у сфері транспорту. Серед них – будівництво першої черги контейнерного терміналу на Карантинному молу в Одеському МТП за рахунок штучно створеної території; створення глибоководного порту на території МТП «Южний»; будівництво двоколіїного Бескидського тунелю; будівництво автомобільної дороги Львів – Краковець; збільшення пропускної спроможності залізничного напрямку прискореного руху пасажирських поїздів Гребінка - Полтава - Красноград – Лозова тощо.

¹⁰⁸ Розвиток транспортної мережі в Україні /МІУ [Електронний ресурс] - Режим доступу:

http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment_Forum/3_TEN-T_extension_Ukraine_eng.pdf

¹⁰⁹ Будівництво євроколії зі Львова обговорять з міністрами ЄС [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://forum.railwayclub.info/index.php?topic=11520.30>

¹¹⁰ Генеральний директор Укрзалізниці Борис Остапюк взяв участь у засіданні робочої групи з будівництва широкої колії до Відня [Електронний ресурс]- Режим доступу:<http://www.mtu.gov.ua/uk/news/44468.html>

¹¹¹ Мініфраструктури візьме участь у розробці єдиного залізничного права у сфері євразійських залізничних перевезень [Електронний ресурс]- Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246127002

налагодження стабільного функціонування перевезень у напрямку Європа-Азія¹¹². Прогноз розвитку цього коридору передбачає збільшення вантажопотоку до 2020 р. вдвічі, очікується збільшення обсягів контейнерних перевезень і відповідне оснащення морських і «сухих» портів під обсяги контейнерних перевезень. Під передбачувані обсяги вантажопотоків повинні бути визначені і реалізовані проекти з удосконалення існуючої транспортної інфраструктури, в т. ч. за рахунок реалізації механізму державно-приватного партнерства. Пріоритетні проекти ТРАСЕКА будуть узгоджені з розвитком TEN-T і забезпечать поліпшення транспортного сполучення Європа-Азія.

Проте цій роботі необхідно надати системності і обґрунтованості. В Україні досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг ТДК України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн. Внаслідок цього Україна поступається іншим країнам на ринку надання транспортних послуг, склалась стала тенденція втрати транзитних вантажопотоків на шляху Європа-Азія. Термін дії «Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр.» закінчився, значна кількість її заходів в частині розбудови транспортної інфраструктури не була виконана, але нова державна програма (за нинішніх умов хоча б «дорожня карта» або нова концепція) розвитку транзитних перевезень не розроблялися. Немає обґрунтованих прогнозів обсягів перевезень вантажів і пасажирів як в цілому, так і за видами транспорту, видами перевезень, напрямками перевезень на середньострокову перспективу.

Незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 р., вона не набула розвитку в конкретних програмних документах: не існує затвердженої комплексної програми розвитку ТДК України (або окремих галузевих транспортних програм) на середньострокову перспективу, винятком є лише Державна цільова економічна програма розвитку автодоріг загального користування на 2013-2018 рр., затверджена постановою КМУ від 11.07.2013 р. № 696. Відповідно розвиток залізничного, водного, авіаційного та автомобільного транспорту України відбувається значною мірою за інерцією і не спрямований на досягнення конкретних і обґрунтованих цілей.

Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану дій з розвитку транспорту для регіону сусідства, що був представлений Європейською Комісією в 2011 р.¹¹³, та заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС¹¹⁴. Виходячи з цих документів, ключовими завданнями щодо поєднання транспортних систем ЄС і України є:

- поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проектів;
- участь у програмах Єдине європейське небо та Спільний авіаційний простір;
- лібералізація ринку морських перевезень шляхом встановлення режиму найбільшого сприяння судам, які ходять під прапорами України та країн-членів ЄС, імплементація директив ЄС, спрямованих на послаблення регуляторного тиску, впровадження принципів недискримінації, спрощення ведення судноплавного бізнесу та виконання норм з безпеки на морському транспорті;
- більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок поступового відкриття ринків та зменшення технічних бар'єрів; забезпечення розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями

¹¹² ECE/TRANS/WP.5/2008/1 [Електронний ресурс]- Режим доступу:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/ECE-TRANS-WP5-2008-01r.doc>

¹¹³ План дій Ради Європи для України на 2011-2014 рр. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/enp_transport_plan_memo.pdf

¹¹⁴ Проект Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом та його державами - членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/docs/Agreement/AA_Body_text.pdf

та надання рівних умов доступу до залізничної інфраструктури всім суб'єктам господарської діяльності;

- покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів в роботі автотранспорту;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, співробітництво у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення;

- усунення чинних бар'єрів для транскордонного руху товарів і пасажирів;

- спрощення реалізації регіонального транспортного співробітництва тощо.

В умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів транспортної інфраструктури Україні необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства, а в перспективі – асоціації з ЄС, для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей. Мова йде про реалізацію проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів в рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону (СДР). Йдеться про просування українського проекту відновлення та подальшого розвитку транзитного потенціалу України між основними вузлами Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Дунайському регіоні.

Вищезгадані напрями співробітництва України з ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих транспортних мереж.

РОЗДІЛ 5. ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ПОДОЛАННЯ КРИЗОВОГО СТАНУ ТА МЕХАНІЗМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ТДК УКРАЇНИ

Європейський вибір України та забезпечення ефективного сталого розвитку національної транспортної системи диктує необхідність зосередження уваги на модернізації і структурній трансформації ТДК України, прискоренні широкомасштабних структурних реформ в усіх транспортних підгалузях, запровадження ефективних механізмів використання та розвитку ТДК Країни, що передбачає виконання наступних пріоритетних завдань та заходів. Метою реформування ТДК України має бути створення комплексної, ефективної та безпечної транспортної системи, яка б належним чином задовольняла потреби економіки й суспільства в перевезеннях, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, відповідала міжнародним стандартам якості послуг. Пріоритетами розвитку, модернізації та структурної трансформації ТДК України є такі.

1. Модернізація та реформування залізничного транспорту з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб розвитку країни:

створення нової моделі управління залізничним транспортом у спосіб розмежування господарських функцій і функцій державного управління та утворення ПАТ «Укрзалізниця» відповідно до Постанови КМУ від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;

ухвалення Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який створить законодавчі умови для забезпечення ринкової трансформації галузі, допуску на ринок перевезень приватних компаній, забезпечення рівного доступу до об'єктів залізничної інфраструктури;

створення незалежного органу державного регулювання у сфері транспорту;

розбудова залізничної інфраструктури на ділянках і напрямках, від модернізації яких можна отримати найбільший економічний ефект, що передбачає пришвидшення електрифікації найважливіших напрямків руху, а також ліквідацію «вузьких місць»;

реалізація завдань з модернізації та оновлення рухомого складу всіх різновидів за рахунок власних і залучених коштів, зокрема придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту.

2. Розбудова сучасної мережі автомобільних доріг, утримання їх у належному стані та формування цивілізованого ринку автоперевезень:

завершення процесу реформування системи державного управління у сфері дорожнього господарства у спосіб доопрацювання та прийняття відповідного закону, який регламентуватиме передачу доріг місцевого значення до сфери управління місцевих органів влади, забезпечить узгодження реформи дорожньої галузі з реформою децентралізації влади;

реорганізація ДАК «Автомобільні дороги України» з метою запровадження ринкових відносин у сфері експлуатації та утримання доріг загального користування,

залучення приватних компаній до виконання робіт з експлуатаційного утримання доріг та оцінювання їх діяльності за кінцевим результатом;

прийняття Закону України «Про автомобільний транспорт» (нова редакція), що забезпечить формування цивілізованого ринку автоперевезень і впровадження європейських стандартів роботи автотранспорту;

розбудова сучасної мережі автодоріг з урахуванням пріоритетного розвитку доріг державного значення та доріг між обласними центрами і промисловими вузлами, необхідності відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури на сході країни та зміни маршрутів через анексію Криму Російською Федерацією;

здійснення переходу від однорічного до кількарічного планування ресурсів для виконання робіт задля забезпечення стабільності реалізації контрактів та їх фінансування.

3. Розвиток авіаційного транспорту, впровадження європейських стандартів гарантування безпеки авіації:

гармонізація законодавства між Україною та ЄС, а також завершення укладання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС;

розбудова нових внутрішніх та міжнародних пасажирських авіаліній шляхом заохочення авіакомпаній у виконанні ними регулярних рейсів, зокрема у спосіб застосування понижуючих коефіцієнтів до аеропортових зборів, звільнення авіакомпаній від сплати зборів за понаднормативну стоянку в аеропортах їх постійного базування;

забезпечення модернізації аеронавігаційної системи України та сучасного розвитку аеропортового господарства;

оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями, зокрема завдяки створенню сприятливих умов для придбання авіатехніки в лізинг, удосконалення кредитних, податкових механізмів і митних процедур, що застосовуються при закупівлі сучасної авіатехніки й запчастин до неї.

4. Відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами (ВВШ), підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як альтернативного екологічного виду перевезень:

розроблення та ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» як правової бази для відродження судноплавства ВВШ України;

розроблення та ухвалення Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», який стане інструментом повернення вітчизняного флоту під український прапор, а також відновлення вітчизняного суднобудування;

забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів на всій протяжності основних водних шляхів України, підвищення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів);

розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка–море».

5. Створення умов для розвитку та модернізації транспортно-дорожнього комплексу на новій технічній і технологічній платформі, зосередження фінансових та інтелектуальних ресурсів на сучасних досягненнях в сфері транспортних інновацій. Зазначене передбачає:

розроблення Стратегії технологічної та технічної модернізації ТДК України на період до 2030 р., яка передбачатиме виведення транспортної системи України на новий технологічний рівень і створить умови для її інтеграції в європейську та світову транспортні системи;

прискорення структурного реформування основних транспортних підгалузей, що створить умови для фінансового оздоровлення підприємств ТДК, підвищення ефективності управління майновими комплексами та дозволить підприємствам акумулювати кошти для реалізації перспективних інноваційних проектів;

стимулювання транспортних підприємств до впровадження інновацій, зокрема, шляхом створення Центру транспортних інновацій, який визначатиме потреби транспортних підприємств у запровадженні інновацій, формуватиме банк інноваційних

проектів та перспективних науково-дослідних розробок, здійснюватиме пошук інвесторів та сприятиме налагодженню зв'язків між власниками інноваційних технологій та їхніми потенційними споживачами;

розроблення механізму державної підтримки інноваційних проектів у транспортно-дорожньому комплексі із врахуванням можливості їхньої диференціації залежно від ступеня інноваційності проекту;

пріоритетне спрямування державних коштів на наукову і науково-технічну діяльність у галузі транспорту і дорожнього господарства на фінансування інноваційних фундаментальних досліджень у транспортній сфері та прикладних наукових розробок, які мають комплексний характер та спрямовані на виконання регуляторних функцій держави (розробка та затвердження технічних стандартів і регламентів тощо).

6. Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, забезпечення подальшої інтеграції національної транспортної системи у світову мережу:

розбудова інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків, інтеграція національних транспортних шляхів у Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T);

розроблення та прийняття законопроекту, спрямованого на розвиток в Україні мультимодальних перевезень і транспортно-логістичних послуг;

реалізація інвестиційних проектів розвитку портової інфраструктури, що дозволить наростити обсяги перевалки транзитних, експортно-імпортних вантажів і зміцнить конкурентоспроможність національної транспортної системи;

створення умов для більш ефективного використання транзитних можливостей українських портів, зокрема у спосіб спрощення механізмів і скорочення часу оброблення вантажів та їх випуску органами державного контролю.

Зміст

Вступ	3
Розділ 1. Характеристика сучасного стану та визначення основних причин системної кризи функціонування та розвитку ТДК України	4
Розділ 2. Ринкові перетворення в процесі реформування транспортних галузей як основа ефективного використання та розвитку потенціалу ТДК України	8
2.1. Механізми реформування та розвитку залізничного транспорту в процесі реалізації структурних реформ в галузі	8
2.2. Розвиток дорожньої галузі в контексті реалізації реформи системи державного управління автомобільними дорогами	16
2.3. Удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС	25
2.4. Розвиток та ефективне використання ресурсного потенціалу річкового транспорту України	32
Розділ 3. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації та відновлення конкурентоздатності ТДК України	39
Розділ 4. Інтеграція національної транспортної системи до транспортної системи «Європа-Азія» як механізм забезпечення ефективного використання та розвитку транспортного потенціалу України	48
Розділ 5. Пріоритетні напрями подолання кризового стану та механізми забезпечення ефективного використання та розвитку потенціалу ТДК України	57