



НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

**СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ
У ПІСЛЯКРИЗОВИЙ ПЕРІОД**

аналітична доповідь

КИЇВ - 2011



Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – К.:НІСД, 2011. – 48 с.

Автори:

Прейгер Д. К., д. е. н., проф. (керівник авторського колективу)

Собкевич О. В., к. е. н., с. н. с.

Ємельянова О. Ю.

За редакцією к. е. н., с. н. с., засл. економіста України Я. А. Жаліла

Доповідь підготовлено до засідання «круглого столу» 25 жовтня 2011 р.

*При повному або частковому відтворенні матеріалів
даної публікації посилання на видання обов'язкове.
© Національний інститут стратегічних досліджень, 2011.*

Вступ

У стратегії посткризового розвитку України транспорт відіграє одну з ключових ролей. Безперервно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової доданої вартості (ВДВ) – за даними Державної служби статистики України, її частка становить 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, середньооблікова кількість штатних працівників галузі складає понад 935 тис. осіб. Комплексні заходи щодо розвитку транспортної галузі у посткризовий період є стратегічно важливими і передбачають реалізацію інфраструктурних і транспортних проектів, серед яких – реконструкція аеропортів, будівництво мостів, доріг, тунелів, розмежування пасажирських і вантажних залізничних маршрутів та запуск високошвидкісних поїздів у денний час, переоснащення портів, побудова ланцюга міжнародних логістичних центрів, подальша розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які забезпечували б ефективніше сполучення між Європою та Азією територією України.

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень з використанням вигідного географічного розташування країни та проходженням її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках “Північ-Південь” і “Схід-Захід”, коридорів TRASECA та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів, зокрема швидкісних з Азії до Європи. Враховуючи, що вплив МТК відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному і автомобільному транспорті доцільно створювати нові високоякісні центри з надання логістичних послуг (нині 90 % об’єктів ринку логістичних послуг України зосереджено в Київській області, а загальна ємність цього ринку в Україні оцінюється у близько 2,5 млрд євро¹). Подальшого розвитку потребує система мультимодальних перевезень, до якої залучається не лише залізничний транспорт, а й, насамперед, автомобільний та поромні переправи. Розвиткові сучасної мережі вантажних логістичних центрів в Україні сприяє також розгалужена система морських торговельних портів (МТП), які у більшості своїй є універсальними, тоді як у сучасних умовах зростає попит на спеціалізовані порти і термінали, які можуть надавати ефективніші спеціалізовані послуги. Існують потенційні можливості внутрішніх водних артерій Дніпра та інших річок, системи морських шляхів, що включає і другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай-Чорне море, створюваного Україною у нижній частині русла Дунаю. Сприятиме відновленню економічного розвитку багатьох регіонів України виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами, проект якої підписаний у 2011 році². Реалізація положень

¹ Матеріали конференції “Перспективи розвитку в Україні логістичних послуг”, 2008: Аналіз ринку складської нерухомості в Україні [Електронний ресурс]. Режим доступу: ESC.Lviv.ua/konsultant/modules.Phg?name=Pages&go=page&pig=35.

² Див. Урядовий кур’єр, 2011, 23 червня.

Угоди дозволить відродити пасажирські і вантажні перевезення між країнами (залучається також Білорусь) через Азовське море до портів Дону, Волги, Дніпра, Десни, інших річок.

Слід зазначити, що органи державної виконавчої влади України останнім часом приділяють більше уваги питанням реалізації наявного та розвиткові транзитного потенціалу країни. Ці завдання входять до складу трьох важливіших рамкових напрямків реалізації національних проектів (зокрема, “Дунайський коридор”, розбудова LNG-терміналу), на їх виконання передбачається залучити близько 10 млрд дол. США приватних інвестицій.

Належну роль у посткризовому розвитку економіки транспортна галузь України може виконати тільки, якщо вона, після відповідного реформування, поступово інтегруватиметься у європейську та світову транспортну мережу. Надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку всієї глобалізованої економіки. Їх прогресивна трансформація в Україні сприятиме також вирішенню найважливіших завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях й дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень. Важливим тут вбачається дотримання вимог євростандартів, зокрема, поступовий перехід до всеосяжного використання електронного документообороту та електронного цифрового підпису, пов’язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом³. Тому інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу стає державним пріоритетом дій на найближчі роки.

Актуальною є загальна модернізація транспорту України, зокрема її залізничної галузі з тим, щоб вона відповідала європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС передбачають активніше співробітництво у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізацію існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. На відміну від організації залізничного транспорту в більшості країн Європи вітчизняна характеризується відсутністю розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху, неповною електрифікацією залізниць, нерозвиненістю потрібної логістичної системи перевезень тощо. За відомчою інформацією, капітального оновлення вимагає практично весь рухомий склад залізничного транспорту – від тягових засобів до вагонів для вантажних і пасажирських перевезень. Рівень зношеності основних засобів дорівнює 80-90 %, у т. ч. тепловозів – 97 %, електровозів – 90 %, приміського рухомого складу – 90 %⁴ (зношеність вантажних вагонів оцінюється у понад 80 %, із загальної кількості пасажирських вагонів у понад 7 тис. од., лише 2 тис. мають кондиціонування), що гальмує інтенсифікацію вантажних перевезень та впровадження швидкісного пасажирського руху. Потрібна повна реалізація вимог семирічної програми Укрзалізниці щодо системного впровадження швидкісних денних пасажирських поїздів. Нею передбачено, що на першому етапі створюється швидкісний транспортний коридор Львів-Донецьк-Харків, на якому відпрацьовуватимуть розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів. У подальшому сформуєть внутрішньодержавні пріоритетно пасажирські, суто пасажирські, а також вантажні транспортні коридори⁵. Тому матеріально-технічна база транспортних галузей потребує оновлення і розвитку, що пов’язане з великими фінансовими витратами. Так, за даними Укрзалізниці, вартість одного вантажного електровоза коливається від 31 до 38 млн грн, пасажирського – від 5 до понад 70 млн грн.

Не відповідають європейським стандартам більшість автомобільних доріг України, через поганий стан автодорожньої мережі держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн.

³ Див. Наказ Мінінфраструктури України від 08.06.2011 № 138 “Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів” //Урядовий кур’єр, 2011, 25 червня.

⁴ Батюшин І. «Укрзалізниця» намерена закупити 275 локомотивов в ближайшие 4 года. Електронний ресурс. Режим доступу: www.novoteka.ru/seventexp/9813209/23447462 -

⁵ Див. Дацюк Л. Семирічка прискорення //Урядовий кур’єр, 2010, 2 березня.

Потрібна розбудова не менше як 6 тис. км автобанів із загальними витратами як мінімум 30 млрд дол.⁶. Разом з тим, дорожнє будівництво є невід'ємною частиною і одним з ефективних механізмів прискороного економічного розвитку країни. Саме тому вже у 2011 р. збудують 1500 км нових сучасних автодоріг, а у наступні роки – будуватимуть, за словами Прем'єр-міністра М.Я.Азарова, по 2-4 тис. км⁷. Іншим важливим напрямом посткризового розвитку автомобільно-транспортної системи є нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням вимог євростандартів до економічності та охорони довкілля. Значний потенціал має Україна у нарощуванні випуску великовантажних автомобілів на Кременчуцькому автозаводі, автобусів та карет швидкої допомоги (разом з французькою компанією “Рено”) на Львівському, автобусів на підприємствах корпорації “Богдан” (насамперед, серії А 801), легкового транспорту (у тому числі у співробітництві з відомими іноземними компаніями) на Запорізькому та інших автозаводах країни. Актуальною залишається проблема організації виробництва вітчизняного автомобільного тягача сідельного типу.

Україна має значний потенціал розвитку авіаційного транспорту та нарощування обсягів вантажних і пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Але для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до європейських стандартів, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, перш за все в містах, які залучені до проведення фінальної частини змагань з футболу Євро-2012, забезпечення захисту національних інтересів при реалізації завдань з відкриття українського повітряного простору. Очікувана ратифікація Кейптаунської конвенції сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази авіаційних підприємств України. На порядку денному - розширення low-cost перевезень пасажирів.

Швидкість та ефективність міжнародних вантажних перевезень через пропускні пункти та морські порти України можуть суттєво зрости, якщо вирішити питання скоординованого розвитку припортових залізничних станцій, скоротити час здійснення процедури контролю та оформлення вантажу, насамперед, контейнерів в портах (нині в Одеському МТП витрачається 6,5, а в Іллічівському – 10 годин⁸, тоді як цей час можна довести до 4 годин). Доцільним вбачається не тільки всебічно розвивати транспортну мережу для задоволення зростаючого попиту на транспортні послуги, але й забезпечити цей розвиток при найменшому негативному впливі на довкілля. Не випадково на Міжнародному форумі у Лейпцигу (травень 2011 р.) керівники транспортних галузей 52 країн світу висловлювали думку, що цей сектор має задовольняти зростаючий попит на високоякісні перевезення та водночас зменшувати несприятливий вплив на зміну клімату, якість повітря, здоров'я людей і природне середовище⁹.

Зазначеним та деяким іншим нагальним питанням стратегічного розвитку транспортної галузі присвячено аналітичну доповідь.

⁶ Дацюк Л. Через поганий стан доріг держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн ВВП // Урядовий кур'єр, 2011, 4 лютого

⁷ На автошляхах менше заторів // Урядовий кур'єр, 2011, 17 червня.

⁸ Оглянути за чотири години // Урядовий кур'єр, 2011, 21 квітня.

⁹ Готові увійти до глобальної транспортної інфраструктури // Урядовий кур'єр, 2011, 28 травня

Розділ 1. Транспортна система України у стратегії посткризового розвитку національної економіки

1.1. Відродження попиту і пропозиції транспортних послуг, проблеми їх збалансування

Як правило, органи державної статистики у дослідженнях економічного розвитку країни, зокрема її транспортної галузі, наводять показники, що характеризують задоволений попит на послуги цієї сфери. Проте, як показує аналіз, у деяких транспортних галузях не вирішеною і не висвітленою залишається проблема збалансування попиту і пропозиції послуг, у т. ч. щодо перевезення (відправлення) вантажу і пасажирів. Зазначені обставини гальмують темпи економічного розвитку, оскільки вироблена продукція не може бути своєчасно відправлена споживачу, або виробник змушений зменшувати обсяги власного виробництва. Наприклад, **Укрзалізниця** сьогодні неспроможна повністю забезпечувати попит на вагони для завантаження і перевезення потрібних підприємствам обсягів вантажів, і цей незадоволений попит обраховується тисячею вагонів щодоби. Одна з причин пов'язана з незадовільним фізичним станом вагонів інвентарного парку, їх зношеністю, яка оцінюється у 80 %, у т. ч. піввагонів – 82 %, а спеціальних вагонів – обкотишовозів – 91 %. Тому певна частина цього парку постійно перебуває у ремонті. Велика кількість одиниць вагонного вантажного парку (це переважно піввагони (їх понад 5 тис.), цементовози, мінераловози) знаходиться у так званому довгостроковому відстої, тобто не експлуатується переважно з технічних та організаційних причин. Їх залучення до активного обороту вимагає ремонту (модернізації), у т. ч. за рахунок вантажовласників (передбачається, що ці роботи виконуватимуть підприємства Укрзалізниці) та з наступним передаванням в оренду тим, хто фінансуватиме ремонтні роботи.

Якщо говорити про найбільш затребуваний тип вантажних вагонів – так званих піввагонів (ними у 2010 р. було перевезено 73 % всього вантажу, що перевозився залізничним транспортом), то 42 % (25,3 тис. од.) із загального обсягу (59,8 тис. од.) відслужили свій паспортний (технічний) термін використання (22 роки), у 18,5 тис. завершено амортизаційний строк експлуатації, а у найближчі роки 16,2 тис. вагонів відпрацюють навіть продовжений термін експлуатації. Щорічно велика кількість вантажних вагонів зазнає пошкоджень під час вивантаження, що відбувається як на вітчизняних залізницях та морських торговельних портах (МТП), так і на залізницях країн Європи. За даними Укрзалізниці, лише за перші 4 місяці 2011 р. їх було пошкоджено у кількості понад три тисячі одиниць (це на 815 од. більше відповідного періоду 2010 р.), у тому числі 1506 - на коліях Словаччини, Угорщини, Польщі, 542 – у МТП України. При цьому на досить низькому рівні залишається правова та фінансова відповідальність одержувачів вантажів за збереження цілісності вантажних вагонів при їх розвантаженні.

Дані щодо вартості утримання вантажних вагонів України наведені у табл. 1.1. Як видно з наведених даних, за 11 аналізованих років витрати на утримання вагонного вантажного парку збільшилися у понад 2 рази. Лише за останні два роки деповський ремонт подорожчав на 33 % і становить близько 3 тис. дол. за вагон, капітальний – на 34

% - до 10 тис. дол. За відомчою інформацією, у 2011 р. ремонтними роботами належить охопити 42,5 тис. вантажних вагонів, що на 23 % більше фактичного показника 2010 р. До цього слід додати, що додатково 8,5 тис. вагонів будуть відремонтовані з продовженням строку нормативної експлуатації, вартість якого нині сягає 15,6 тис. дол., що на 66 % дорожче, ніж було у 2010 р.¹⁰.

Таблиця 1.1

Динаміка витрат на утримання (включно з ремонтом та продовженням терміну експлуатації) вантажних вагонів України за 2000-2010 роки, млн грн*

| Роки | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|--------|
| Витрати на поточні, деповські та капітальні ремонти, а також ремонти з модернізацією вагонів | 517,3 | 627,5 | 560,5 | 792,3 | 979,8 | 1115 | 936,2 | 630,8 | 1092 | 831,2 | 1079,4 |

* Олена Кузнєцова. "Годувальник" в дефіциті: Укрзалізниця щодоби не довантажувє близько 1000 вагонів. Електронний ресурс. Режим доступу: economics.unian.net/ukr/detail/89987 -

Актуальною залишається проблема залучення до вантажних перевезень приватних вагонів, загальна кількість яких становить понад 30 % обсягу інвентарного парку, а за прогнозами до 2015 р. їхня частка зросте до 38 %, що становитиме 31-33 тис. одиниць.

В країні досі відсутні узгоджені на державному рівні - законодавчо-нормативні документи, які б регулювали цей процес. Нині в Укрзалізниці працюють над питанням створення вітчизняних вантажних компаній (розглядається питання щодо створення двох), яким було б передано від 55 до 58 тис. вантажних вагонів, та які б самі відповідали за надання вагонів під вантаж, забезпечували збереження парку, надавали послуги з експедиції вантажу, вносили обґрунтовані пропозиції щодо тарифної політики (як відомо, в Україні досі відсутній державний орган з регулювання тарифів на транспорті). Звичайно, їм належить налагодити ефективну співпрацю з аналогічними компаніями держав-партнерів, з якими здійснюється постійний обмін вантажними вагонами (насамперед, РФ, Білорусь, Казахстан, країни Балтії). В Укрзалізниці існує галузева програма "Український вагон", якою передбачено виготовлення 25 тис. піввагонів на заводах, підпорядкованих Укрзалізниці. Уже в 2012 р. буде збудовано майже 8 тис. вагонів, планується придбати 49 пасажирських вагонів, 12 електровозів, 1 маневровий тепловоз, 5 електропоїздів, 2 дизель-поїзди, 6 швидкісних міжрегіональних електропоїздів вітчизняного виробництва¹¹.

Щодо парку вагонів для пасажирських перевезень, Україна має наміри впровадити (експериментально, у другому півріччі 2012 р.) двоповерхові вагони виробництва Skoda Vagonka (міжрегіональні поїзди подвійного струму) для використання на коротких відстанях перевезень. Договірна сума становить 39,9 млн євро (без ПДВ). Їх застосування на практиці повинне суттєво покращити умови пасажирських перевезень та рівень забезпечення попиту на здійснення останніх.

Підписано також контракт з "Hyundai Corporation" на поставку 10 нових міжрегіональних електропоїздів у дев'ятивагонній комплектації для впровадження в Україні швидкісного залізничного руху. Відповідно до контракту, 6 електропоїздів будуть поставлені до Євро-2012, ще 4 - після проведення чемпіонату. Потяги будуть здатні розвивати швидкість до 160 км на годину, тому в Україні перебудовуються ділянки залізниць, де використовуватимуться зазначені потяги. Загальна вартість постачань становить 307 млн дол. США, з яких 85 % (261 млн дол.) буде профінансовано за рахунок кредиту Ексімбанку Республіки Корея, наданого на період 10 років. Одночасно

¹⁰ <http://unian.net/rus/products/65/>, випуск 256. деповский ремонт за 2 последние года подорожал на 33% (до \$3 тыс. за ед.), капитальный – на 34% (до \$10 тыс. соответственно

¹¹ Дацюк Л. Семирічка прискорення // Урядовий кур'єр, 2010, 2 березня.

Укрзалізниця робить необхідні кроки для оновлення парку пасажирських вагонів за рахунок випуску та придбання принципово нових за конструкцією та використаними матеріалами, зокрема нержавіючої сталі вітчизняних вагонів, які виготовляє АТ “Крюківський вагонобудівний завод”. Розширюється географія використання сучасних рейкових автобусів (серія РА 630М, виробництво Польщі) як на внутрішньообласних, так і на міжобласних маршрутах.

Дуже важливою є реалізація національного проекту “Повітряний експрес” з розбудови швидкісного залізничного сполучення між аеропортом “Бориспіль” та містом Київ, що здійснюється китайською компанією із залученням кредиту цієї країни. Первинну вартість спорудження шляху сполучення оцінено у 400 млн дол. або 3,27 млрд грн.¹² Проект відповідає європейським нормам за економічністю, транспортною безпекою та екологічністю. Для його виконання будуть також залучені вітчизняні будівельні матеріали і робоча сила.

Слід зазначити, що наявний в Україні тяговий парк електровозів та тепловозів також не відповідає сучасним вимогам і може гальмувати введення на залізничному транспорті європейських стандартів щодо швидкості вантажних і пасажирських перевезень, їх економічності та екологічності. За даними Укрзалізниці, рівень зношеності існуючого локомотивного парку наближається до 100 %, у тому числі тепловози мають 97 % зношеності, а електровози – 90 %.

Аналіз свідчить, що зростаючий попит на швидке, комфортне, економічне та безпечне перевезення пасажирів і вантажів **автомобільним транспортом** також повністю не забезпечується внаслідок, перш за все, відсутності вітчизняної вантажної техніки для контейнерних перевезень та переміщення автошляхами інших великогабаритних вантажів, бракує сучасних автобусів як для міжміського, так і для внутрішньоміського переміщення. Недостатньо якісним є транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг України, про що свідчать дані табл. 1.2.

З наведених даних видно, що навіть у складі автодоріг державного значення частка доріг першої та другої категорії становить лише 60,5 %, у тому числі у складі доріг міжнародного значення – менше 80 %. Серед доріг місцевого значення дороги третьої - п'ятої категорій займають понад 98 %, зокрема у складі доріг обласного підпорядкування – 99,2 %, районного – 99,7 %.

Зазначений стан доріг перешкоджає прискореному соціально-економічному та екологічно збалансованому розвитку країни, зростанню конкурентоспроможності автомобільного транспорту у транзитних перевезеннях, задоволенню потреб населення у внутрішньодержавному переміщенні та розвитку автомобільного туризму.

Таблиця 1.2

Розподіл автодоріг з твердим покриттям України за категоріями, на 1.01.2010 р., км*

| Значення автомобільних доріг | | Категорії | | | | |
|------------------------------|------------------|-----------|-------|-------|--------|-------|
| Найменування | Загальна довжина | I | II | III | IV | V |
| Всього по Україні | 165820 | 2616 | 12945 | 29112 | 105958 | 15189 |
| У тому числі дороги: | | | | | | |
| Державного значення | 21098 | 2535 | 10230 | 7091 | 1234 | 8 |
| із них: міжнародні | 8221 | 1789 | 4697 | 1640 | 88 | 7 |
| Національні | 4843 | 515 | 2840 | 1373 | 115 | 0 |
| Регіональні | 8034 | 231 | 2693 | 4078 | 1031 | 1 |
| Місцевого значення | 144722 | 81 | 2715 | 22021 | 104724 | 15181 |
| із них: територіальні | 26766 | 63 | 2148 | 13108 | 11049 | 398 |
| Обласні | 50985 | 5 | 380 | 6587 | 41343 | 2670 |
| Районні | 66971 | 13 | 187 | 2326 | 52332 | 12113 |

* Складено та розраховано за даними: Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 181; Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 1 січня 2010 року. – К.: Державна служба автомобільних доріг України “Укравтодор”, 2010, с. 2.

¹² <http://news.zn.ua/articles/83088> 21.06.2011

Потребують вирішення неузгоджені проблеми з доступу українських автоперевізників на європейський ринок (в Україні це питання у двосторонньому порядку вирішене лише з Фінляндією, Латвією, Македонією, Сербією та Вірменією)¹³. Діюча система квотування кількості дозволів у двосторонньому порядку з іншими країнами Європи, яка регулює екологічні вимоги до автотранспорту, що використовується українськими перевізниками, з позицій інтересів українських перевізників, є дискримінаційною, оскільки Україну змушують підвищувати заробітну плату автоперевізникам до європейського рівня (вона нижча у декілька разів) та користуватися сучасними транспортними засобами, яких Україна не виробляє. З позицій країн Європи ці вимоги створюють ідентичні умови конкуренції на ринку автоперевезень, захищають інтереси всіх учасників процесу та сприяють покращенню екологічних умов функціонування транспортної галузі. Вихід із ситуації вбачається у підвищенні вимог до кваліфікації вітчизняних автоперевізників, оновленні (у тому числі з використанням механізму лізингу) автомобільного парку, розвитку автобудування вантажного транспорту, що відповідає сучасним екологічним вимогам.

Залишається багато невирішених питань з нарощування обсягів **авіаційних** пасажирських і вантажних перевезень. Слід нагадати, що у 1990 р. послугами авіаційного транспорту України скористалися 15 млн пасажирів, а пасажирооборот дорівнював 16,1 млрд пасажиро-км¹⁴. У 2010 р. авіаційним транспортом було відправлено близько 6,1 млн пасажирів. Основну частку склали міжнародні перевезення, внутрішні ж перевезення до цього часу залишаються достатньо проблемними внаслідок високих тарифів.

Разом з тим, поступове економічне відновлення обумовлює зростання попиту на пасажирські авіаперевезення, що сприяє збільшенню різноманіття маршрутів та розширенню географії авіаційного сполучення України. Зокрема, у 2011 р. країна розширює коло країн та міст Європи, з якими встановлюється прямий авіаційний зв'язок. Наприклад, у додаток до існуючих маршрутів, регулярні рейси встановлюються у напрямку Київ-Штутгарт, які виконує українська компанія "АероСвіт" (з 2005 р. експлуатує лінію Київ-Гамбург, а з 2009 р. – Київ-Дюссельдорф). Мета заходу – задоволення попиту на ділові поїздки між українськими містами та землею Баден-Вюртемберг, звідки пасажирів мають можливість досягати будь-яке місто в Німеччині, скориставшись швидкісними денними пасажирськими потягами. Впроваджуються нові маршрути до міст Італії, Франції, від 70 до 100 польотів на тиждень збільшено сполучення Києва з Москвою тощо. Подальшого нарощування обсягів пасажирських перевезень можна очікувати від розвитку так званих низькобюджетних (low-cost) маршрутів, які здійснюються поки переважно іноземними компаніями.

На ринку транспортних послуг авіаційний транспорт вітчизняного виробництва за роки незалежності втратив свої позиції і зараз більшість авіаційних компаній оснащені літаками американського або європейського походження. У той же час нові моделі бренду "Антонов" (Ан-148, Ан-158, Ан-168) можуть вироблятися як на вітчизняних потужностях у Києві та Харкові, так і на підприємствах Російської Федерації (питання щодо відновлення тут випуску Ан-70 та Ан-124 вирішується з 2003 р.), інших країн світу, або спільно з РФ, хоча для цього має бути завершений процес акціонування державного концерну, що створений за участю АНТК ім. О.К. Антонова та Київського авіаційного заводу "Авіант". На вирішення цих проблем, зокрема щодо створення вертикально-інтегрованої структури в авіапромі, спрямовано проект Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 року, що знаходиться на експертизі в Кабінеті Міністрів України.

У посткризовому розвитку економіки країни важливого значення набуває відродження України як морської держави, збільшення перевезень вантажів і пасажирів

¹³ Лужний О. Європа поставила шлагбаум // Урядовий кур'єр, 2011, 23 червня.

¹⁴ Статистичний щорічник України за 1994 рік /Міністерство статистики України: Відповідальний за випуск В.В.Савченко. – К.: Техніка, 1995. – С. 303, 304.

водними артеріями вітчизняними перевізниками. Якщо що у 1990 р. обсяги відправлення (перевезення) вантажів вітчизняним морським флотом становили 53 млн т, річковим – 66 млн т¹⁵, то у 2010 р. ці показники становили відповідно 4 і 7 млн т, або менше ніж 8 та 11 %. Індекс відправлення пасажирів за аналізований період склав 25 і 5 відсотків. У подібних значеннях зменшилися інші економічні параметри функціонування **водного транспорту** України. Обсяги переробки вантажів, що прибули суднами вітчизняного флоту, у торговельних та рибних портах і на причалах у 2009 р., становили лише 7,6 %, решта – завезені іноземним флотом¹⁶. Наведені дані свідчать про практично повну втрату Україною своєї колись визнаної у світі цивільної морської могутності.

Аналіз свідчить, що проблема нарощення обсягів вантажних перевезень морським флотом та перероблення вантажів у морських портах пов'язана, насамперед, з необхідністю розбудови додаткових потужностей з переробки контейнерних вантажів. Для цього в Одеському морському торговельному порту (ОМТП) має активізуватися будівництво глибоководного контейнерного терміналу на Карантинному молу (площа 19 га, довжина причальної стінки – 650 м, глибина підходу – 15 м, кошторисна вартість 4,5 млрд грн, підрядник робіт – німецька компанія “Дж. Мебіус”, яка входить до складу австрійського концерну “Штрабак”).

Навіть завершення робіт із спорудження першої черги терміналу дозволить ОМТП збільшити обсяг оброблених контейнерів до 850 тис. TEU на рік та приймати сучасні судна-контейнеровози, які нині здебільшого заходять до Констанци чи Новоросійська. За умовами договору, через 30 років експлуатації термінал перейде у власність української держави. На жаль, станом на липень 2011 р. не вирішеною залишається проблема забезпечення будівництва молу потрібними обсягами піску, що повинен наповнити нижчий шар штучного терміналу¹⁷. Певні обсяги переробки контейнерних вантажів зосереджуватимуться також у Херсонському морському торговельному порту (ХМТП), особливо з урахуванням включення його до інтермодальних перевезень в рамках ОЧЕС. Розвиток ХМТП сприятиме оновленню перевезень контейнерів річкою Дніпро до Дніпропетровська, Запоріжжя, Миколаєва, Кривого Рогу. Необхідно розвивати контейнерну лінію (фідерні судна) з Туреччини, звідки надходитимуть контейнери з китайськими товарами, на зворотному шляху Україна має транспортувати порожні контейнери. До 2015 р. порт має збільшити власні потужності (становлять 4 млн т) та довести обсяги перероблення вантажів до 7 млн т на рік (це міндобрива, хімічні речовини, лісові матеріали, зернові, вантажі у контейнерах). Порт потребує будівництва спеціалізованого контейнерного терміналу (на лівому березі річки Дніпро) потужністю 22 тис. TEU, терміналу з перевантаження біоетанолу потужністю 30 тис. т/рік, критого механізованого комплексу з перевантаження міндобрив потужністю 350 тис. т/рік, залізничного сполучення зі станцією Цюрупинськ (довжина залізничного шляху 12,5 км), а також автомагістраль¹⁸. Детально шляхи та механізми реалізації цих завдань викладені у Генеральній схемі розвитку Херсонського МТП на 2015 р.

Відродження України як морської держави пов'язане також з необхідністю активного розвитку причальних спроможностей порту “Южний”. Для цього доцільно збільшити підхідні глибини та канали акваторії до 21 м, що дозволить приймати судна з осадкою до 19,5 м і таким чином суттєво розширити арсенал суден, що оброблятимуться портом, у тому числі дедвейтом до 200 тис. т (нині такі судна обслуговуються на рейді, з чим пов'язані значні матеріальні витрати та збільшення часу перебування судна в порту).

¹⁵ Статистичний щорічник України за 1994 рік /Міністерство статистики України: Відповідальний за випуск В.В.Савченко. – К.: Техніка, 1995. – С. 297.

¹⁶ Транспорт і зв'язок України - 2009. Статистичний збірник. – К.: Держкомстат, 2010. – С. 14.

¹⁷ Шевчук І. Піску під термінал не випросиш // Урядовий кур'єр, 2011, 1 липня.

¹⁸ Розпорядження КМУ від 06.01.2010 № 166-р “Про підготовку інвестиційних проектів у морських торговельних портах України”. Електронний ресурс. Режим доступу: document.ua/pro-pidgotovku-investiciinih-proektiv-u-morskikh-torgovelnih--doc10730.html

Порт “Южний” у складі так званої “Великої Одеси” (окрім “Южного” сюди входять Одеський та Іллічівський морські торговельні порти) має достатньо шансів для одержання переваг у конкуренції за додаткові транзитні вантажі з відомими чорноморськими портами Новоросійськ та Констанца.

Нової якості може набути порт у Севастополі. Активи існуючої тут стивідорної компанії Авліта разом з активами морського індустріального комплексу перейшли до власності СКМ¹⁹, який створив нову холдингову групу в галузі транспорту – Портінвест. Нове формування надаватиме підприємствам СКМ повний спектр транспортних послуг – від подачі вагонів до навантаження вантажу на судно, реалізовуватиме нові інвестиційні проекти, пов’язані з транспортною діяльністю, активно розбудовуватиме потужності порту.

1.2. Оновлення рухомого складу

1.2.1. На залізничному транспорті

Зростаючий попит на транспортні послуги з боку вітчизняних та іноземних користувачів не може бути повністю задоволений без кардинального оновлення рухомого складу. Насамперед, це стосується залізничного транспорту, оскільки його частка у перевезеннях наземними видами транспорту залишається визначальною.

Проте, як показує аналіз, недостатні темпи реального оновлення парку **вантажних вагонів** (нині інвентарний парк налічує 120 тис. вантажних вагонів) призводять до їх дефіциту та недовикористання потенційних можливостей збільшення обсягів перевезень вантажів, у тому числі експортних. Ця проблема гостро відчувається, насамперед, при виконанні замовлень з перевезення щебеню, включаючи експортні постачання до Російської Федерації. Тут досі не узгоджено тарифну політику, внаслідок чого російські піввагони під завантаження щебеню для російських споживачів практично не подаються, а українських – не вистачає. Підприємства України втрачають економічну вигоду, у пунктах розташування великих щебзаводів нерідко виникають гострі соціальні та екологічні проблеми (відсутність грошей не дає можливостей навіть фінансувати відкачування води з кар’єрів), своєчасно не виплачується заробітна плата тощо. Вихід із ситуації вбачається у проведенні необхідних переговорів з російськими суміжниками, врегулюванні тарифної політики, вирішенні проблеми своєчасного повернення в Україну власних піввагонів, що знаходяться за межами її території.

На вугільних підприємствах не вистачає вагонів для відвантаження вугілля, у тому числі для збагачувальних фабрик. Лише за перше півріччя 2011 р. ДП “Свердловськкантрацит” недоотримало 6650 вагонів або 15,4 % від планової кількості. Шахти, що не мають власних збагачувальних фабрик, нерідко простоюють (лише у першому півріччі 2011 р. 1324 години), втрачають обсяги видобутку (за зазначений період вони склали 120 тис. т²⁰). Підприємство здійснює ремонт вагонів самостійно, витрачаючи великі обсяги фінансово-матеріальних ресурсів²¹.

Слід також врахувати, що згідно з експертними оцінками, вже до кінця 2011 року термін служби 11 тис. вагонів, з яких 6 тис. – піввагонів закінчується, що вимагає їх компенсації новими. До цього слід також додати, що значна кількість вагонів не може експлуатуватися внаслідок незадовільного технічного стану і потребує оновлення

¹⁹ Систем Кепітал Менеджмент (System Capital Management, SCM) - найбільша в Україні багатогалузева фінансово-промислова група, заснована 15.11.2000 р. Володіє контрольними пакетами акцій більше 100 підприємств, що працюють у гірничо-металургійній, енергетичній, телекомунікаційній галузях, у банківській, страховій сферах, медіабізнесі, у роздрібній торгівлі, у сфері нерухомості та інших галузях економіки.

²⁰ Особова О. Де ж луганські вагони? // Урядовий кур’єр, 2011, 28 липня.

²¹ Антипова А. Луганським вуглярам бракує вагонів // Голос України, 2011, 5 липня.

(модернізації з продовженням строку служби або заміни новими зразками). Як свідчить практика, власники парку змушені продовжувати строк нормативної експлуатації вантажних вагонів через капітальний та інші види ремонту (включно - до 6 років). При цьому ремонт коштує 125-150 тис. грн, а на новий піввагон необхідно витратити до 700 тис. грн.

Разом з тим, річний план закупівлі нових вантажних вагонів складає лише 1500 одиниць (1000 піввагонів та 500 цистерн)²², тому залізниці вдаються до переобладнання вагонів для їх перепрофілювання за призначенням (наприклад, криті вагони, вагони-хопери, деякі моделі вагонів-мінераловозів переобладнуються під перевезення сипких вантажів - їх вже переобладнано до 4 тис. одиниць), на черзі – переобладнання контейнеровозів під платформи для перевезення лісу тощо. Нових піввагонів у першому кварталі 2011 р. фактично придбано лише 285 одиниць (Крюковського вагонобудівного заводу та німецького заводу Dessau).

***Довідково:** Провідне вітчизняне вагонобудівне підприємство – “Азовмаш” тільки за перші 5 місяців 2011 р. випустило 6240 вантажних вагонів, з яких 4359 – цистерни та 1881 піввагон. Проте понад 90 % цієї продукції експортується, зокрема 89,4 % - залізницям Російської Федерації та Казахстану²³. Вітчизняним замовникам бракує коштів. За планами Укрзалізниці, що погоджені Кабінетом Міністрів України, у 2011 р. капітальні витрати галузі становитимуть 16,5 млрд грн, з яких на закупівлю нового рухомого складу буде витрачено 3,5 млрд грн або вдвічі менше тієї суми, що розрахована Укрзалізницею (7,8 млрд грн). До цього списку входять також два рейкових автобуси PESA, що закуповуються залізницями.*

Інший вітчизняний вагонзавод (Стахановський у Луганській обл.) також виробляє продукцію переважно на експорт (наприклад, у 2010 р. завод виготовив 7434 вагони, або у 4,7 разу більше, ніж у 2009 р., але 95 % закупили РФ, Казахстан, Узбекистан, країни Балтії, невелику частку – державні та приватні підприємства України). Тут виготовляють 10 видів вантажних вагонів, розроблено зразок нової моделі напіввагону 12-963, що має суцільнометалевий зварний кузов об'ємом до 87 м³, паспортний строк служби збільшено з 22 до 32 років, загальну масу тари зменшено на одну тону.

Актуальною залишається проблема оновлення (придбання нових або модернізація існуючих) **ЛОКОМОТИВІВ** (електровозів і тепловозів). У подальшому переваги серед електровозів надаватимуться придбанням моделей подвійного живлення – тобто тих, що працюють як на постійному, так і на змінному струмі. За твердженнями спеціалістів, ці машини відповідають сучасним вимогам, тому залізниці України намагатимуться придбавати саме зазначені моделі. Зокрема, нині в конкурсі з майбутнього продажу нових електровозів залучаються німецька фірма Siemens, чеська Skoda, російська «Трансмашхолдинг» (ТМХ), яка працює з компанією Alstom Transport (Франція)²⁴. Закупівлю рухомого складу передбачається здійснювати переважно на засадах лізингу, що дає право придбавати засоби транспорту без застави, своєчасно відносити їх до складу основних засобів виробництва, здійснювати амортизаційні нарахування.

²² Укрзалізниця стверджує, що вона посилила вимоги до вагонів, які закуповуватиме. Зокрема, їх міжремонтний пробіг має становити до 500 тис. км, міжремонтні терміни експлуатації – до чотирьох років, безремонтний пробіг візка з колесами і касетними підшипниками – 800 тис. км, або 8 років експлуатації. Джерело: «Интерфакс-Україна». Електронний ресурс. Режим доступу: ugmk.info/.../ukrzeliznytsja-nadeetsja-zakupit-16-tys--gruzovyh-vagonov-v-2011-g-.html

²³ <http://unian.net/rus/products/65/>, випуск № 255.

²⁴ Умовами конкурсу є поетапна організація випуску локомотивів на підприємствах України. При цьому перші 5 одиниць постачальник має виготовити у себе, там також передати їх замовнику, а з шостого – налагоджувати виробництво на спільному підприємстві в Україні (відбір здійснює іноземний виробник – переможець конкурсу). Частка комплектуючих вітчизняного виробництва, починаючи з десятого екземпляру, повинна складати не менш як 50-60%. Фінансовий бік справи – лізинг, або кредит. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://unian.net/rus/products/65/>, випуск 253.

Разом з тим, слід відмітити, що на підприємствах Укрзалізниці змушені щорічно витрачати значні фінансові ресурси на підтримання дієздатності локомотивного парку²⁵. Зокрема, тільки у 2011 р. капітальний ремонт отримують 110 електровозів та 53 тепловози, поточний ремонт – відповідно, близько 8 тис. і 2,5 тис. одиниць, на що витратять близько 2 млрд грн, з яких 900 млн грн – на модернізацію та 1200 млн грн – на капітальний і деповський ремонт²⁶.

Загальний існуючий парк тепловозів складають машини п'яти серій, серед яких 1500 одиниць маневрових тепловозів чеського виробництва ЧМЕЗ з паспортним терміном служби 24 роки. Висока трудомісткість обслуговування і низькі екологічні характеристики машин змушують їх модернізувати, зокрема оснащати силовими агрегатами фірми Caterpillar (роботи здійснюються Полтавським тепловозоремонтним заводом). Після модернізації витрати палива зменшуються на 25-30 %, мастил витрачається у 2-2,5 разу менше²⁷. Двигунами фірми Caterpillar оснащуються на ст. Ковель також інші серії наявних тепловозів (М62 та 2М62). У найближчі роки закупівля нових тепловозів не передбачається.

Для безперебійного забезпечення вантажних і пасажирських перевезень у зростаючих масштабах Україна, за розрахунками Укрзалізниці, має найближчими роками придбати не менше 275 нових електровозів, для чого знадобиться до 12,5 млрд грн (до 2015 р. з експлуатації буде виведено понад 500 одиниць тягового складу, в т.ч. у 2011 р. 109 електровозів серії ВЛ8, що працюють на постійному струмі та експлуатуються понад 50 років, у наступні три роки ще 332 машини цього зразка). У поточному (2011) році також підлягають списанню 120 локомотивів типу ЧМЕЗ-2 (пасажирський тягловий склад), а у 2012 р. – ще 38 одиниць (вже нині 200 вантажних локомотивів використовуються для виконання пасажирських перевезень). Для своєчасного оновлення парку слід укласти довгострокові угоди з виробниками локомотивів, які виграють тендер. Для вирішення проблеми фінансового забезпечення зазначеного процесу варто залучати не тільки державні кошти, але також приватні інвестиції під державні гарантії.

Детально плани оновлення парку локомотивів у період до 2016 р. накреслені в постанові КМУ від 01.08.2011 № 840, відповідно до якої за ці роки буде придбано 509 одиниць тягового парку на загальну суму 28,67 млрд грн. При цьому в 2012 р. передбачено закупити 66 локомотивів вартістю 3 млрд грн, у 2013 р. – 104 одиниці на 5,2 млрд грн, у 2014 р. – 110 машин на суму 6,1 млрд грн, у 2015 р., відповідно, 114 та 6,8 млрд, у 2016 р. – 115 локомотивів вартістю 7,4 млрд грн.

Передбачене оновлення локомотивного парку на залізничному транспорті здійснюватиметься одночасно з подальшою електрифікацією залізниці. Відповідно до прийнятої Укрзалізницею програми електрифікації залізниць на 2011-2016 роки (наказ від 10.06.2011 № 274-Ц)²⁸ орієнтовною вартістю понад 17,3 млрд грн, додатково буде електрифіковано 1562 км (у тому числі у 2011 р. 372 км) експлуатаційної довжини залізниць на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та

²⁵ Відповідно до Комплексної програми оновлення рухомого складу залізниць України на 2008-2020 роки, в період 2008-2010 рр. планувалося придбати 146 електровозів та 26 тепловозів. Однак, за цей термін було закуплено всього 45 електровозів (у 2008 р. - 34 електровоза, в 2009 р. - 4, в 2010 р. - 7) і 4 тепловоза (у 2008 р.). На даний час на залізницях України експлуатуються магістральні вантажні, пасажирські та маневрові тепловози; магістральні вантажні й пасажирські електровози. Загалом інвентарний парк тягового рухомого складу налічує 2448 тепловозів і 1863 електровоза. В експлуатації перебувають 1455 тепловозів і 1271 електровоз. <http://unian.net/rus/products/65/>

²⁶ Середня вартість капремонтів одного тепловоза становить майже 3,6 млн. грн. (без ПДВ), електровоза постійного струму - 2,6 млн. грн., електровоза змінного струму - 4,7 млн. грн., електровоза постійно-змінного струму - 5,6 млн. грн., а глибока модернізація електровоза постійного і змінного струму серії ЧС складе 7,4 млн. грн. <http://unian.net/rus/products/65/>

²⁷ <http://unian.net/rus/products/65/>, випуск 254

²⁸ Це вже друга програма «Укрзалізниці», спрямована на вирішення проблеми електрифікації: перша, розрахована на 10 років, була прийнята в 1994 р. Але виконати її, за даними УНІАН, вдалося лише на 25-30 відсотків

тих, що входять до сфери розмежування вантажного та пасажирського руху, це дозволить також щорічно заощаджувати близько 200 тис. т дизельного пального, що нині витрачається тепловозами.

Довідково: До Програми включені наступні ділянки²⁹:

- Полтава-Красноград-Лозова в напрямку основного коридору впровадження прискорених і швидкісних поїздів Львів-Київ-Полтава-Донецьк;
- Полтава-Кременчук в напрямку змішаного руху Тополі-Куп'янськ-Основа-Люботин-Полтава-Кременчук-Знам'янка. Електрифікація ділянки сприятиме підвищенню конкурентоспроможності України на ринку транспортних послуг для російських, казахстанських перевізників, особливо з урахуванням відкриття повністю електрифікованого шляху від кордону з РФ через Куп'янськ – Основу – Харків – Полтаву до українських чорноморських портів³⁰;
- Знам'янка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Вадим-Джанкой, який є змішаним для руху вантажних і пасажирських поїздів та необхідний для створення другої електрифікованої дороги на південь до Криму і в порти Чорного моря;
- Волноваха-Каміши-Зоря-Запоріжжя, переважно для вантажного руху, зокрема, перевезення сировини з регіону Кривого Рогу та Запоріжжя на металургійні підприємства Донецького регіону і Маріуполя;
- Фастів-Житомир-Новоград-Волинський, електрифікація якого необхідна для відхилення руху вантажних поїздів з основного пасажирського коридору на ділянці Фастів-Козятин;
- Миколаїв-Колосівка, що дозволить спільно з електрифікацією ділянок Долинська-Миколаїв-Херсон-Вадим-Джанкой здійснювати вантажні і пасажирські перевезення з Одеси до Криму і на північ країни;
- Ворожба-Суми-Люботин в напрямку Конотоп-Люботин-Полтава і далі на захід і південь для розвантаження напрямку Конотоп-Дарниця-Київ і далі на Львів;
- Красноград-Новомосківськ для впровадження швидкісного руху в напрямку Київ-Дніпропетровськ.

Слід зазначити, що за роки незалежності в Україні, за даними Укрзалізниці³¹, проведено електрифікацію понад 1700 км експлуатаційної довжини залізничних ліній, полігон електрифікації збільшено на 21 %. Станом на 01.01.2011 р. експлуатаційна довжина електрифікованих залізниць становила 9877 км, з яких на однофазному змінному струмі електрифіковано 5113 км, на постійному струмі електрифіковано 4764 км. Частка електрифікованих ділянок складає 45 % загальної експлуатаційної довжини залізниць, при цьому частка електротяги в загальному вантажообігу складає 89,7 % .

У процесі оновлення матеріально-технічної бази для перевезень вантажів і пасажирів у європейському напрямку важливого значення набувають заходи щодо повноцінного відродження експлуатації колії шириною 1435 мм, що заходить на територію України з боку Польщі до станції Ковель. Колія довжиною 66 км використовується лише для вантажних перевезень, має низьку технічну здатність (потяги місцями курсують з швидкістю до 25 км/год.) та потребує повної реконструкції (необхідно близько 5 млн грн). Перевага цієї ділянки Львівської залізниці полягає в тому, що до Ковеля без перестановки колісних пар можуть заходити поїзди з Варшави, Берліна, Парижа, інших місць Європи. Ще до 2000 р. від державного кордону (ст. Зелена Гура) до Ковеля ходили пасажирські поїзди. Слід враховувати, що на даний час Ковель має пряме пасажирське сполучення з Києвом, Львовом, Рівним, Одесою, Чернівцями, Сімферополем (через Запоріжжя та Дніпропетровськ), Луцьком, а через ці станції – з російськими центрами пасажирських перевезень. Тому вбачається за необхідне провести дослідження економічної доцільності відродження пасажирських перевезень через станцію Ковель до європейських місць. Слід розглянути два варіанти: *перший* – забезпечити захід до Ковеля

²⁹ Дані Укрзалізниці. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://unian.net/rus/products/65/>

³⁰ Експерти вважають, що реалізація заходу сприятиме заощадженню щорічно до 17,1 млн грн експлуатаційних витрат. Див. Косий М. За принципом “золотого перетину”// Голос України, 2010, 18 травня.

³¹ timeua.info/140611/41810.html -

пасажирських експресів з Європи, а Ковель визначити як кінцеву станцію. Другий - здійснювати перестановку колісних пар пасажирських потягів у Ковелі з тим, щоб вони далі курсували з/до Європи. Теж саме стосується вантажних перевезень, оскільки нині перестановку колісних пар здійснює Польща, за що Україні доводиться платити великі кошти (за практикою, це близько 100 вагонів щодоби).

1.2.2. На автомобільному, авіаційному та морському транспорті

Як зазначається у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року³², **автомобільний транспорт** відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. За даними 2009 р. частка автомобільного транспорту (працювало понад 100 тис. перевізників) у перевезенні вантажів складала 66, а пасажирів – 55 відсотків загального обсягу перевезень усіма видами транспорту³³. Цей вид транспорту у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своїми техніко-технологічними, економічними та екологічними параметрами не відповідають сучасним вимогам, а оновлення парку рухомого складу відбувається повільними темпами. Саме тому в оновленні посткризового економічного розвитку зростає роль автомобілебудування, спроможного виробляти автотехніку для забезпечення потреб різних галузей вітчизняної економіки. Стосується це перш за все всесвітньовідомої холдингової компанії “АвтоКрАЗ” з виробництва великогабаритного вантажного автомобіля та шасі КрАЗ, Львівського автобусного заводу, автомобільної корпорації “Богдан”, Запорізького автозаводу з випуску легкових автомобілів та інших підприємств галузі. Зокрема, КрАЗ останнім часом пропонує нові розробки, зокрема, шасі КрАЗ Н12.0 для монтажу спеціальних налаштувань з технологічним устаткуванням, призначених для проведення серед іншого різноманітних робіт на промислових об'єктах та дорожньому будівництві (вантажопідйомність 12 тонн, двигун ЯМЗ-536 стандарту Євро-4 потужністю 312 к.с.). Є спеціальні моделі, створені для потреб військових сил України та інших країн світу: відновлений “КрАЗ-Сибір” колісної формули 8x8. Модель за своїми характеристиками не має аналогів на пострадянському просторі; КрАЗ-6322 «Солдат» (з правостороннім розташуванням керма, колісна формула 6x6) для донецької Державної акціонерної холдингової компанії “ТОПАЗ”, яка спеціалізується на виготовленні для експорту складних радіотехнічних комплексів спеціального призначення; для будівельних компаній – самоскиди та шасі для розміщення на них спецобладнання, зокрема моделі КрАЗ С20.0 (колісна формула 6x4, вантажопідйомність 20 т, компоновочна схема “кабіна над двигуном”); тягач КрАЗ Т17.0 “Бурлак” (колісна формула 6x6, особливість – зменшені габарити, що дозволяють експлуатувати автомобіль на дорогах загального призначення).

Довідково: ВАТ “Холдингова компанія “АвтоКрАЗ” має замкнутий технологічний цикл з виробництва важких вантажних автомобілів, а також 11 інших компаній, до яких, зокрема, належать “Зовнішньоторговельна фірма КрАЗ”, Ужгородський “Турбогаз”, “Авторадіатор”, “Кам’янець-Подільськаавтоагрегат”, Полтавський автоагрегатний, Токмакський ковальсько-штампувальний завод, Стахановський вагонобудівний завод, Херсонський завод карданних валів, Сімферопольський завод авторулів, суднобудівний завод “Затока”, Бердичівський машинобудівний завод “Прогрес”. Підприємства холдингу випускають 28 базових моделей і понад 260 модифікацій автомобільної техніки, а також залізничні вагони, річкові судна, нафтогазове обладнання, комплектувальні для автомобільного та залізничного транспорту. Автомобілі “КрАЗ” експлуатуються у більш ніж 60 країнах світу³⁴.

³² Див. Урядовий кур’єр, 2011, 18 серпня.

³³ Транспорт і зв’язок України – 2009, с. 51, 109.

³⁴ Герасимова О. Вантажівка на трьох //Промисловість // Автомобілебудування № 10 (165), 2011, 22 березня

На увагу заслугоує пропозиція російської автомобільної групи “ГАЗ” з формування альянсу виробників вантажних автомобілів Білорусі (МАЗ, Мінський завод колісних тягачів) та українського КраЗу, що має створити на теренах СНД конкуренцію відомій групі “КамАЗ” (нині посідає 13-тє місце серед світових виробників важких вантажних автомобілів, виробляє майже 34 тис. одиниць за рік та займає близько 55 % українського ринку їх імпорту). Разом з тим, слід враховувати, що група “КамАЗ” розпочала діяльність з придбання 100 % акцій Мінського автозаводу, конкуруючи при цьому з китайськими власниками підприємств з випуску аналогічної продукції.

Україна має значні шанси збільшення виробництва власних автобусів, зокрема на підприємствах відомої корпорації “Богдан” (головний промисловий майданчик знаходиться у Луцьку³⁵). Йдеться про 15-метровий низькопідлоговий міський автобус А801 (колісна формула бх2, оснащений німецьким двигуном Deutz, що відповідає екологічним нормам Євро-3, коробкою передач італійської компанії Voith. Рульове управління виготовляється німецькою фірмою ZF), який вміщує до 146 пасажирів і розрахований на забезпечення попиту комунальних автотранспортних служб насамперед міст-мегаполісів, де проводитимуться заключні ігри футбольного чемпіонату Євро-2012.

Аналіз засвідчує, що витрати держави на реконструкцію, ремонт та розбудову нових **автошляхів** на території України щорічно зростають, збільшується протяжність доріг, що відповідають сучасним (європейським) стандартам. У 2010 р. на дорожні роботи було витрачено близько 7 млрд грн, на 2011 р. було заплановано майже 8,2 млрд грн державних та близько 3 млрд грн кредитних (під держгарантію) коштів з тим, аби підготувати 1500 км нових автодоріг загального користування. На погашення існуючої заборгованості за кредитами у 2011 р. необхідно спрямувати 4,3 млрд грн (у 2010 р. виплати становили 3 млрд грн), а в цілому до 2038 р. – 19 млрд грн, найбільша концентрація боргових зобов’язань припадає на 2011-2013 рр.

Довідково: За даними Державної служби автомобільних доріг України, у другому півріччі 2011 р. належить відкрити рух на 88,3 км автошляху Кіпті-Глухів-Бачевськ (на Москву); на 99,8 км на підходах до КПП «Шегині», «Краківець», «Рава Руська», «Устилуг»; на 5,2 км під'їзду до монастиря у Чернігівській області (Каціри-Осіч); на 10,6 км автодороги Львів-Трускавець; на 1,5 км під'їзду до аеропорту «Львів»; на 16,7 км транспортних розв'язок у Одеській області; на 27 км під'їзду до Почаївської лаври; на 20,9 км під'їзду до с. Пересопниця у Рівненській області; на 59,2 км автошляху Одеса-Миколаїв-Херсон; на 253,2 км автодороги Київ-Ковель-Ягодин; на 81,3 км автодороги Львів-Дніпропетровськ; на 32,8 км автошляху Донецьк-КПП «Успенка» (на Росію); на 33,5 км обходу Лубен та ділянки дороги Полтава-Харків; на 246 км автодороги Харків-Донецьк; на 28 км автодороги Харків-Щербаківка; на 49,4 км автошляху Слав'янськ-Донецьк-Маріуполь; на 17,4 км обходу м. Дніпропетровськ (перша черга); на 22,5 км підходів до КПП «Лужанка» та «Ужгород»; на 79,2 км автодороги Донецьк-Дніпропетровськ-Решетилівка; на 8,8 км автошляху Київ-Ірпінь; на 12 км транспортних розв'язок на обходах міст Сімферополь та Севастополь; на 31 км Ясинуватської розв'язки (Донецьк-Луганськ); на 17,8 км обходу м. Донецьк (четверта черга). Також планується виконати інженерний захист від зсувів на 5,9 км доріг (13 ділянок) у Криму. За кошти МФО планується завершити ремонт 170 км автодоріг Київ-Чоп та Київ-Харків-Довжанський.

Слід зазначити, що в Україні багато років обговорюється питання щодо введення у використання платних автодоріг. Нині в Укравтодорі до потенційних маршрутів, які можна було б перевести на умови платного користування, відносять напрями Харків - Щербаківка, Львів - Броди, Ульяновка - Миколаїв - Херсон - Сімферополь і Новомосковськ - Сімферополь³⁶. За діючим законодавством, будь-який напрям, де збираються встановити плату, повинний мати альтернативний шлях безплатного

³⁵ У Луцьку і Черкасах корпорація виробляє автобуси і тролейбуси, у Черкасах – також легкові автомобілі. Потужності корпорації розраховані на виробництво 9 тис. одиниць автобусів і тролейбусів за рік.

³⁶ Где в Украине будут платные дороги/MIGnews.com.ua, 2011, 21 червня

користування у цьому ж напрямку. Тобто, для того, аби ввести платну автодорогу (ділянку), слід спочатку побудувати (у разі відсутності) безкоштовну дорогу, потім – платну. Таким чином, при визначенні плати (тарифу) варто враховувати обидві складові (за повідомленнями ЗМІ, в Європі відсутній єдиний тариф, а в Німеччині він становить 0,29 євро/км для вантажівок, у Чехії – впроваджено плату також із легкового автотранспорту). Російська Федерація розпочала будівництво швидкісної платної дороги у напрямку Москва-Санкт-Петербург.

Довідково: У 2012 році декілька транспортних компаній РФ випустять так звані інфраструктурні облігації під фінансування низки великих дорожніх проектів на загальну суму 75 млрд руб. і 2,5 млрд дол. Про це заявив міністр транспорту РФ Ігор Левітін. За його словами, заявки на випуск таких паперів вже подали концесіонери будівництва ділянки 14-58 км платної автодороги Москва - Санкт-Петербург (проект Північно-Західної концесійної компанії, консорціуму на чолі з Vinci і Eurovia) в обсязі 25 млрд руб. і виходу з федеральної траси М-1 "Білорусь" в обхід Одинцова в обсязі 14 млрд руб.

Проблема впровадження механізму платних автодоріг пов'язана також з необхідністю їх розбудови не за рахунок бюджетних коштів. Йдеться про концесійні дороги, будівництво яких має фінансувати приватний капітал, а сам відбір концесіонера і підрядника повинен реалізовуватися на конкурсних засадах (нині в Україні існує лише договір щодо автодороги Львів-Броди). Державна служба автомобільних доріг вивчає питання щодо можливості розширення практики концесійного будівництва і має намір вже 2011 р. запропонувати деякі проекти для тендерного відбору (це стосується трьох відрізків трас Харків-Щербаківка, Ульяновка-Миколаїв-Херсон-Красноперекопськ-Сімферополь, Новомосковськ-Сімферополь). Інтерес до конкурсу виявляють компанії Франції, Іспанії, Індії, Ізраїлю та деяких інших країн. На нашу думку, автомагістраль доцільно розглядати як об'єкт завширшки близько 300 м, де розвивається придорожній бізнес (заправочні станції, кафе і ресторани, зони відпочинку, станції технічної допомоги, пункти медичної допомоги тощо). Тому вирішувати питання концесії доцільно з урахуванням розвитку супутньої сервісної інфраструктури.

Довідково: в Європі відомі дві моделі розвитку доріг – так звана північноєвропейська (набула практики у Німеччині, Швейцарії, Франції, країнах Скандинавії), коли будівництво і обслуговування автошляхів частково фінансуються за рахунок додаткового акцизного збору у паливі, та південноєвропейська (розповсюджена в Італії, Іспанії, Австрії, Чехії, також у Франції), де під час користування платними автодорогами частка тарифу за користування також спрямовується державі (як концесієдавцю) і за цільовим використанням повертається для здійснення нового будівництва автошляхів. Інколи ці моделі поєднуються.

Крім цього можна зустріти концесійні договори між державою та компаніями, які будують і обслуговують дороги (наприклад, в Угорщині), за якими визначається мінімальна кількість автомобілів, що нею скористаються за добу. При збільшенні – компанія отримує винагороду, при зменшенні – компенсацію. Звичайно, тут виникають певні складнощі щодо чіткого обліку потоку автотранспорту та проведення розрахунків. На нашу думку, для умов України більш прийнятним є північноєвропейський варіант. При цьому вкрай актуальним залишається питання раціонального витрачання коштів на дорожнє будівництво та збільшення терміну гарантованої експлуатації доріг (за деякими даними, в Україні він становить лише 3 роки, тоді як в Європі – 15 років³⁷).

Проблеми оновлення **авіаційного транспорту** також слід розглядати з позицій модернізації існуючих і будівництва нових елементів аеропортового господарства та авіаційного рухомого складу. До аеропортів, що інтенсивно розвиваються, відноситься міжнародний аеропорт "Київ" (Жуляни), який має наміри вже 2011 р. досягти пасажиропотоку у 300-350 тис. пасажирів (у 2010 р., коли здійснювалась модернізація

³⁷ Кушнір Б. "Відкати" знищують українську економіку // Голос України, 2011, 8 квітня.

аеропорту, потік становив лише 18 тис. осіб). Здійснені роботи з технічної розбудови аеропорту дозволяють йому нині одночасно приймати три рейси на виліт і три рейси на приліт (з них два – міжнародні), модернізується система терміналів (будується новий пасажирський термінал загальною площею 14270 кв. м, пропускною спроможністю - 320 пасажирів за годину, кошторисною вартістю 360 млн грн), що обслуговують потреби як регулярних, так і чартерних та приватних рейсів (обслуговуються авіакомпанії “Хорс” з рейсами Київ-Сімферополь; “Мотор-Січ” з рейсами Київ – Запоріжжя, Київ-Сімферополь, а також low-cost перевізник “Wizz Air Ukraine” і грецька авіакомпанія Sky Wings).

Серед аеропортів міст України, що не включені до прийому Євро-2012, але також вирішують проблему оновлення матеріально-технічної бази з метою збільшення авіаперевезень (в країні в цілому існує 30 аеропортів, де нараховується 130 злітних смуг), - Суми, Ужгород, Луганськ, де відповідно до проекту Державної програми соціально-економічного розвитку України на 2012 рік через реалізацію низки інноваційних проектів вартістю понад 417 млн грн намічається збільшити обсяги пасажирських авіаперевезень у 4,5 разу, а вантажних – у 10 разів, а також створити міжнародний логістичний центр в аеропорту міста Суми. Роботи з модернізації аеропортів здійснюються також в Одесі та інших містах.

Посткризове зростання економіки вимагає активного розвитку авіаційної бази, зміцнення позицій вітчизняних авіабудівників на внутрішньому та зовнішньому ринку авіасуден. До найвідоміших (з позицій іноземних замовників) належать великотоннажні моделі літаків авіабудівного концерну “Антонов”. Зокрема, існує пакет замовлень на Ан-124 (“Руслан”) на 56 машин від російських авіакомпаній “Волга-Днепр” (експлуатує 10 літаків цієї моделі) та “Полёт” (експлуатує 4 літаки), української компанії “Авіалінії Антонова”, підприємств з Еміратів та Кувейту. За розрахунками аналітиків, цей пакет до 2030 р. може зрости до 70 одиниць. Якщо спільне з російськими авіакомпаніями виробництво літака дійсно відновиться (передбачається його модернізація з доведенням вантажопідйомності до 150 т) у зазначених масштабах, комерційний ефект може скласти від 3,5 до 6 млрд дол. при вартості підготовчих робіт та робіт з відновлення технологій і технологічних ланцюжків 250 - 585 млн дол.³⁸.

У червні 2011 р. державне підприємство “Антонов” (має завод із серійного випуску моделі) та російська лізингова компанія “Іллюшин Фінанси К⁰” (ІФК) уклали так званий “твердий” контракт вартістю 300 млн дол. на постачання до ІФК 10 літаків Ан-158, які експортуватимуться до країн Латинської Америки у 2012-2014 рр. Завод, що виготовлятиме авіасудна, отримує більшу частку у пакеті з гарантування експлуатації та післяпродажного обслуговування літаків. На даний час ІФК має сформований портфель “твердих” замовлень і опціонів (попередня домовленість) щодо 150 літаків Ан-148/158 для російських та іноземних компаній³⁹.

Аналіз ситуації у вітчизняному авіабудуванні дає підстави стверджувати, що підприємствам галузі доцільно пройти акціонування та створювати вертикально-інтегровані структури⁴⁰, підготувати і запропонувати на розгляд Уряду та Верховної Ради України пакет ініціатив з ефективною додатковою державною підтримки галузі, насамперед при використанні продукції вітчизняного приладобудування, розробити проект Державної цільової програми розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 року. Потрібні обґрунтовані розрахунки державного замовлення для Міноборони та інших відомств продукції авіабудівної галузі на перспективу (ці потреби слід визначати з урахуванням вертолїтної техніки).

³⁸ “Руслан” піде у виробництво // Урядовий кур’єр, 2011, 30 квітня; Оновлений “Руслан” злетить за п’ять років // Там саме, 2010, 21 грудня.

³⁹ <http://unian.net/rus/products/65/>, випуск № 255.

⁴⁰ Поодинокі не виживе жодне підприємство // Урядовий кур’єр, 2011, 5 травня.

Довідково: в авіабудівній галузі діє закон, який звільняє підприємства від митних зборів при надходженні в Україну нових технологій, а також закон про підтримку літакобудування. Ці нормативні акти включені до Податкового кодексу.

Україна має необхідні шанси для відродження як великої **морської держави**. Для цього, за словами Президента України, розвиток вітчизняного флоту має бути пріоритетом діяльності всіх гілок влади. Зазначимо: наявні суднобудівні заводи спроможні будувати як судна цивільного, так і кораблі воєнного призначення (корвети, фрегати, крейсери, авіаносці⁴¹), виконувати всі види ремонтних робіт. На жаль, достатніх державних замовлень не надходить, тому заводи змушені будувати переважно корпуси суден на експорт, витрачаючи вітчизняні метали та виконуючи екологічно брудні роботи. Обладнання та апаратуру на ці судна встановлюють замовники у себе, транспортуючи корпуси з України. Разом з тим, 3 липня 2011 р. на Чорноморському суднобудівному заводі був закладений перший багатоцільовий корвет “Володимир Великий”, що засвідчує початок реального виконання державних завдань щодо модернізації та оновлення корабельного складу вітчизняного флоту.

Відродити значення України як морської держави неможливо без модернізації та подальшого розвитку Дунайського пароплавства та порту його базування – Ізмаїла. Нині потужності порту використовуються лише на 25 %, головним чином внаслідок незадовільного технічного стану значної частини суден, причального фронту, складських приміщень, відсутності вітчизняних сучасних пасажирських лайнерів, нерозвиненості припортової інфраструктури, низького рівня інформатизаційної роботи, слабкої підтримки Дунайського пароплавства з боку міжнародних організацій, що регулюють розвиток МТК № 7 (Дунайський). Зазначені причини призводять до поступової втрати пароплавством своїх переваг перед румунськими і навіть молдавськими дунайськими портами, зменшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів (лише за 2010 р. порт втратив близько 3 млн т вантажів). У той же час важливим є визнання факту, що посилення позицій України на Дунаї є проблемою не лише транспортної галузі, а набуває особливого політико-економічного значення у світлі проголошеного курсу на європейську інтеграцію.

До цього слід додати, що в цілому з метою відродження України як морської держави, реалізації положень Морської доктрини, доцільно, перш за все підготувати та прийняти комплекс законодавчих актів, що регулюють морську діяльність, зокрема “Про морську політику”, “Про морські порти”, розробити та затвердити національну (державну) програму розвитку морського транспорту, інші галузеві програми, що передбачають перспективний розвиток елементів інфраструктури, морегосподарського комплексу та інших пов’язаних з морем видів економічної діяльності у приморській зоні (за регіонами), оновлення та поповнення морського флоту суднами, в т.ч. вітчизняного виробництва, створення інформаційно-логістичного центру в Дунайському транспортному вузлі тощо. Розвиток суднобудування для морського флоту України доцільно забезпечувати на основі державно-приватного партнерства (Закон України від 01.07.2010 № 2404-УІ) та спираючись на нові можливості, що надає Податковий кодекс.

⁴¹ Див. Розпорядження КМУ від 06.05.2009 № 671-р “Про схвалення Концепції Загальнодержавної економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року”// zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=671-2009-%F0. Розпорядженням КМУ від 09.03.2011 № 176-р схвалено Концепцію Державної цільової оборонної програми будівництва кораблів класу “корвет” за проектом 58250. Вона розрахована на 2011-2021 роки із загальним фінансуванням з держбюджету в сумі близько 16,22 млрд. грн. Див. Урядовий кур’єр, 2011, 27 квітня.

1. 3. Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні

Мультимодальні (змішані, або ті, що виконуються не менш ніж двома різними видами транспорту з укладанням одного договору ⁴²) перевезення вантажів передбачають комбінування різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного), які мають узгоджуватись як відносно потужності з транспортування, так й у часі перевезень. Якщо перевезення вантажу здійснюється з перетином кордону держави, то використовують поняття “інтермодальне” перевезення. Наприклад, як вже зазначалось, Херсонський морський торговельний порт увійшов в систему базових портів Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) з розвитку інтермодальних перевезень, оскільки вантажі країн ОЧЕС, що надходять до МТП, далі можуть транспортуватися Україною залізницею, автомобільним транспортом, внутрішніми водними шляхами, тобто на умовах реальної інтермодальності.

Раціональне поєднання різних видів транспорту дозволяє доставляти вантаж практично в будь-який пункт отримання, суттєво зменшувати загальну вартість і час перевезень, ефективно використовувати схеми “від порту до дверей”, “від станції до дверей”, “від дверей до дверей”. Мультимодальні перевезення, що організуються експедиторськими або здійснюються транспортно-логістичними компаніями, важливі не тільки для внутрішніх транспортних акцій, але і для міжнародних вантажних перевезень. В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Набуває поступового поширення практика залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту.

Морський транспорт використовується при здійсненні автомобільно-поромних та залізнично-поромних перевезень.

Довідково: В Україні налагоджені перевезення вантажів через поромні переправи та поромні лінії Іллічівськ-Поті; Іллічівськ-Батумі; Іллічівськ-Варна; Одеса-Стамбул; Іллічівськ-Дериндже; Скадовськ – Зонгулдак; Скадовськ - Стамбул, Євпаторія - Зонгулдак; Керч-Поті. Поромні переправи забезпечують безперевалочне перевезення вантажу в залізничних вагонах або контейнерах до порту призначення, звідки він може доставлятися залізницею до інших міст або країн з подальшим транспортуванням новими поромними маршрутами (наприклад, з Грузії – до Вірменії, Азербайджану, з Баку – Каспійським морем до Туркменістану, Ірану, Казахстану, або з Варни – до країн Середземного моря, з Туреччини – до країн Чорноморського південного узбережжя тощо). З певними труднощами для України розпочинаються роботи щодо спорудження поромної переправи з України до Румунії на Дунаї. Існує проект України Ізмаїл-Тульча (37 км) і румунський Орлівка-Ісакча, що проходить Дунаєм, де його ширина всього 800 м. Тим часом Румунія вже відкрила новий поромний маршрут між містом Зімніча та болгарським Свіштовом.

Одним з найбільш розповсюджених видів мультимодальних перевезень є контрейлерні потяги, які формуються як на території України (відомі “Вікінг”, “Зубр”, “Ярослав”), так і інших країн, насамперед РФ. Розвиткові контрейлерних перевезень сприяють, насамперед, сезонні обмеження руху великовантажних автомобілів (експерти вважають, що пересування автодорогою одного вантажного поїзду наносить екологічної шкоди, що дорівнює шкоді від проходження до 160 тис. легкових автомобілів), обмеження часу перебування водіїв за кермом автомобіля, вимоги до безпеки перевезення вантажу. З

⁴² Існують і інші терміни, що означають здійснення перевезення одним і більш видами транспорту, але відзначаються певними особистостями. В наукових публікаціях наводяться наступні види транспортування: інтермодальне, мультимодальне, унімодальне, комбіноване, термінальне, сегментоване, трансмодальне. Як вважають експерти, основою інтермодальної транспортної системи держави є система змішаних чи комбінованих перевезень з використанням декількох видів транспорту, без зміни тари і упакування вантажу.

цих позицій варто відзначити, що контрейлерні перевезення можуть здійснюватись за двома технологіями: доставка автопоїздів на залізних платформах при супроводі їх водіями (розміщуються у пасажирському вагоні цього ж потягу) або доставка лише напівпричепів без сидельних тягачів і водіїв. У цьому разі тягачами і водіями, а також облаштованими об'єктами інфраструктури для накопичення і збереження напівпричепів мають бути забезпечені станції відправлення і отримання потягів.

Контрейлерний варіант дорожчий у порівнянні з перевезенням вантажів залізницею у контейнерах, при цьому коефіцієнт використання вантажопідйомності залізничної платформи нижчий, умови забезпечення цілісності вантажу гірші. Разом з тим, мультимодальні перевезення мають велику перспективу. На жаль, у Транспортній стратегії України на період до 2020 р. (Схвалена розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р) питання розвитку контрейлерних, контейнерних та в цілому інтермодальних перевезень в країні не знайшли належного висвітлення. Немає про них згадки й у Повітряному кодексі України від 19 травня 2011 року⁴³.

За деякими даними⁴⁴, до 2015 року в Європейському Союзі очікується подвоєння нинішніх обсягів комбінованих (змішаних) перевезень за участі автомобільного транспорту. До специфічних проблем України щодо організації вискоєфективного транспортування вантажів автопоїздами до країн Європи належать перш за все низький рівень розвитку автомобільних доріг, їх суттєве перезавантаження, відсутність потрібної інфраструктури. Подальшого вдосконалення потребує нормативно-правова основа контрейлерних і контейнерних перевезень, розробка та прийняття закону про організацію та ефективне функціонування зазначених систем перевезень, внесення змін до правил організації документального супроводження вантажу, розширення системи державної підтримки розвитку цих прогресивних видів транспортного сполучення, гармонізованої з європейськими нормами і технічними специфікаціями щодо інтероперабельності тощо.

У цьому контексті украї важливими вбачаються адміністративні заходи з прискорення митного оформлення вантажу, у тому числі контейнеризованого. Йдеться про впровадження системи електронного декларування товарів, що переміщуються через державний кордон. Певний досвід у цьому напрямку накопичується у Південній митниці (Одеса), де спочатку було реалізовано спробний, а потім – пілотний проект, що спрямований на розвиток зазначеної системи декларування вантажу. При її впровадженні суттєво (у декілька разів) скорочується час оброблення контейнеру за рахунок зменшення кількості необхідної паперової документації, узгодженої роботи всіх задіяних служб митного контролю. Подальші шляхи розвитку комбінованих (інтермодальних) перевезень визначені на Одеському семінарі (червень 2011 р.) “Концепція “єдиного вікна” та інтеграція режимів залізничних перевезень за спрощення процедур торгівлі на території загальноєвропейського простору”. На порядку денному були два питання: можливість впровадження в Україні принципу “єдиного вікна” в організації взаємодії учасників торгових операцій та контролюючих органів; розвиток торгівлі та залучення нових транзитних потоків за напрямками осей МТК “Північ –Південь” та “Європа-Азія”, у тому числі за сприяння механізму розширення практики застосування уніфікованої електронної накладної ЦІМ/СМГС (СІМ/SMGS).

Довідково: фахівці Укрзалізниці були активними розробниками накладної ЦІМ/СМГС і на сьогодні її застосування є актуальним при мультимодальних перевезеннях у напрямку Балтійське море - Чорне море і комбінованих (інтермодальних) перевезеннях між країнами Європи, Кавказу та Азії. Зокрема, немає необхідності переоформлювати перевізні документи типу СМГС на документи ЦІМ і навпаки. Як свідчить накопичувана практика, застосування ЦІМ/СМГС дозволяє прискорити і спростити процедуру передачі вагонів на прикордонних передавальних станціях.

⁴³ Див. Урядовий кур'єр, 2011, 13 липня.

⁴⁴ www.ameu.org.ua/index.php?...

Під час роботи згаданого семінару розглянуто також питання щодо реалізації ініціатив з “електронної митниці” та розвитку потягу “Вікінг”. На думку експертів, застосування принципу “єдиного вікна” до маршруту “Вікінг” (рис. 1.1.) сприяло б впровадження уніфікованої накладної CIM/SMGS, а розповсюдження цього досвіду до повітряних перевезень надало б імпульсу щодо залучення до комбінованих перевезень також повітряного транспорту. На іншому симпозиумі в Одесі вивчалось питання застосування накладної ЦМ/СМГС також при здійсненні поромних перевезень. Дуже важливим вбачається впровадження прийнятих семінарами науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення процесу вантажних перевезень в Україні, що може стати підставою для прискорення інтеграції транспортної системи держави до європейської і світової транспортних мереж.



Рис. 1.1. Схема руху інтермодального потягу “Вікінг”

Довідково: Вперше комбінований потяг “Вікінг” (вантажем для перевезення можуть бути контейнери або автомобільні трейлери) був відправлений з Іллічівська до Клайпеди 6 лютого 2003 р. Довжина маршруту 1733 км, час перебування в дорозі – 59 годин. У період до 2007 р. він виконував переважно контрейлерні перевезення, потім – здебільшого перевозив контейнерні вантажі. За 2008 р. перевезено 34128 контейнерів, 2009 р. – 39517, 2010 р. – 41804 одиниці. Щомісячно потяг відправляється 50 разів, кількість вагонів – до 70. Проблемою для України є те, що потяг практично не є сполученням Чорного та Балтійського моря, а виконує функцію пріоритетного транспортного сполучення між Білоруссю та Литвою, оскільки з близько 42 тис. контейнерів, що були перевезені у 2010 р., 19 тис. транспортовано з Литви до Білорусі, 19,5 тис. – з Білорусі до Литви, у той час як з Литви до України тільки 973 контейнери, а з України до Литви – жодного. Іншою проблемою залишається тривалий час огляду потягу українськими митними службами. Якщо цю проблему не вирішити внесенням необхідних змін до Митного кодексу, то приєднання Туреччини і Грузії до маршруту через поромні сполучення не дасть очікуваного підвищення ефективності функціонування потягу. У цьому контексті варто зазначити, що у липні 2011 р. КМУ схвалив проект розпорядження «**Про затвердження плану заходів щодо підвищення ефективності використання поїзда комбінованого транспорту «Вікінг»**». Планом передбачено покращити технологію і організацію роботи поїзда, удосконалити механізм здійснення контрольних процедур щодо транзитних вантажів у пунктах пропуску в морських портах, забезпечити гармонізацію та спрощення процедур у пунктах пропуску через державний кордон та вдосконалення порядку митного

оформлення вантажів, перевезення яких здійснюється через морські порти та сухопутні переходи⁴⁵.

Характеризуючи стан і перспективи розвитку в Україні мультимодальних перевезень, слід також додати, що в Європі останніми роками дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснювались у змішаному сполученні. При цьому найбільшого поширення набула технологія перевезень Po-Po (roll-on roll-off) завдяки реалізації програми «Морські магістралі» (Motorways of the sea), яка сприяла перерозподілу 20 % вантажопотоків на більш екологічні види транспорту (водний). В Україні певні сподівання на подальший розвиток мультимодальних перевезень із залученням водного транспорту експерти пов'язують з реалізацією нового Європейського проекту ЛОГМОС в рамках регіональної програми ТРАСЕКА «Логістичні процеси і морські магістралі II», метою якого є підтримка міжнародної торгівлі, спрощення руху товарів шляхом удосконалення логістики, сумісності транспортних систем і розвитку мультимодальних перевезень. В проєкті беруть участь: Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Туреччина, Узбекистан та Україна⁴⁶. Разом з тим, як свідчить аналіз, перешкодою на шляху активізації зазначених перевезень може стати існуюча номенклатура вантажів, що формується в Україні на експорт, серед яких дуже низький відсоток тих, що можуть бути контейнеризовані.

Довідково: В останні роки дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснюється за участю двох і більше видів транспорту у змішаному сполученні (в різних комбінаціях) за принципом «від дверей до дверей», на умовах, визначених міжнародними угодами, підготовленими Робочою групою з інтермодальних перевезень і логістики, утвореною спільно ЄКМТ і ЄЕК ООН:

- Конвенцією ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.), до якої приєдналося 7 учасників - Чилі, Малаві, Мексика, Марокко, Норвегія, Руанда, Сенегал, Венесуела, Замбія;

- Європейською Угодою про міжнародні магістральні залізничні лінії (УМЗЛ) від 31 травня 1985 р., до якої приєдналася Українська РСР 27 серпня 1986 р. (чинна для України з 27 квітня 1989 р.);

- Європейською угодою про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1.02.1991 р. з переліком стандартів і параметрів, під назвою «Жовта книга», до якої приєдналися 32 країни, включаючи Україну (приєдналася 11 липня 2005 р. із застереженнями до ст. 13 і набула чинності з 23.03.2006 р.)⁴⁷;

- Європейською угодою щодо важливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (УМВШ/AGN) від 19 січня 1996 р. (набула чинності 26 липня 1999 р.), до якої приєдналися 15 країн: Білорусія, Болгарія, Боснія та Герцеговина, Італія, Литва, Люксембург, Молдова, Нідерланди, Росія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Чехія, Швейцарія. Підписали, але не ратифікували 5 країн: Австрія, Греція, Німеччина, Фінляндія, Франція. Україна не підписала цю Угоду та не приєдналася до неї.

- Протоколом про комбіновані перевезення по внутрішнім водним шляхам до вищевказаної Європейської Угоди (УЛКП/AGTC) від 17 січня 1997 р., до якого Україна також не приєдналася. Протокол підписали 15 країн-членів ЄЕК ООН (Австрія, Болгарія, Греція, Данія, Італія, Люксембург, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Франція, Чеська Республіка, Швейцарія).

Гальмують розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень також диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної

⁴⁵ Уряд затвердив план заходів з підвищення ефективності використання поїзда "Вікінг". Урядовий портал/Електронний доступ/http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244386434

⁴⁶ Щодо проєкту Логос. Інформація офіційного сайту ТРАСЕКА/Електронний доступ/<http://www.traseca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/regionalnyi-proekt-traseka-logisticheskie-processy-i-morskije-magistrali-ii/o-proekte-logmos/>

⁴⁷ Указ Президента України «Про приєднання України до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти» від 11 липня 2005 року № 1077/2005.

інфраструктури, що до них примикає. Тобто - невідповідність пропускної спроможності залізничних шляхів припортових станцій з пропускною спроможністю морських торгових портів. Як приклад, Іллічівський МТП може за добу обробити 1388 вагонів, а сусідня залізнична станція – 755 (диспропорція у 633 вагона), Одеський МТП здатен за добу обробити 713 вагонів, а припортова залізнична станція – лише 432 вагони, Миколаївський МТП – 531 вагон, а станція – 310⁴⁸.

Як вже згадувалось, у системі мультимодальних перевезень через територію України залучений також потяг «ZUBR», що курсує між Україною, Білоруссю, Латвією та Естонією. Останнім часом у його роботі спостерігаються певні труднощі (зокрема, у 2010 р. Україна та Естонія не використовували потяг для перевезення своїх вантажів, у цілому потяг відчуває жорстку конкуренцію з боку автомобільних перевізників контейнерів), які можна подолати шляхом додаткового залучення вантажу як із Скандинавських країн, так і Туреччини, спрощення процедури проходження контрольних перевірок щодо вантажу (це великогабаритні контейнери), повної координації роботи усіх учасників перевезень. Тут вже діють спеціальні (міждержавні) тарифні умови та спрощені процедури митного та прикордонного догляду контейнерів, разом з тим оптимальних співвідношень між вартістю перевезень, комплексним обслуговуванням “від дверей до дверей”, часом доставляння вантажу і повернення порожніх контейнерів ще не досягнуто. Зокрема, відстань у 2162 км потяг долає за 83,5 години, або зі середньою швидкістю лише 26 км/год, тоді як автотранспорт витрачає на цей шлях від 50 до 150 годин, з яких до 7 годин займають контрольні процедури⁴⁹.

⁴⁸ Андрій Петров «Прем'єр у морській столиці» Журнал «Порти України» 2010 № 8., с. 9

⁴⁹ <http://www.magistral-uz.com.ua>

Розділ 2. Інтеграція транспортної системи України в європейські та світові транспортні мережі

2.1. Аналіз стану євроінтеграційних процесів ринку транспортних послуг України

На міжнародному ринку транспортних послуг спостерігається потенційна загроза втрати Україною певної частки ринку та перетворення її з провідного експортера на імпортера зазначених послуг (табл. 2.1). Про це свідчить структура експортно-імпоротної діяльності з надання послуг транспорту України, яка невпинно погіршується: якщо у 2005 р. загальне співвідношення між експортом та імпортом послуг у грошовому вимірі складало 7,14 : 1, то вже у 2009 р. воно скоротилося до 6,33 : 1 (у 2008 р. складало всього 4,61:1).

Таблиця 2.1.

Динаміка експорту та імпорту послуг транспорту України за 2005-2009 рр. *

| Показник | Експорт послуг, млн дол. США | | | | | 2009, % до 2005 | Імпорт послуг, млн дол. США | | | | | 2009, % до 2005 |
|----------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-----------------------------|-------|--------|--------|-------|-----------------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | |
| Усього | 4480,3 | 5354,8 | 6111,7 | 7636,5 | 6305,6 | 140,7 | 627,1 | 789,0 | 1118,4 | 1657,6 | 996,9 | 159,0 |
| Морськ. тр-т | 779,8 | 806,1 | 915,9 | 1304,4 | 1272,8 | 163,2 | 89,1 | 96,6 | 136,2 | 247,1 | 129,1 | 144,9 |
| Питома вага, % | 17,4 | 15,1 | 15,0 | 17,1 | 20,2 | 2,8 в.п. | 11,8 | 12,2 | 12,2 | 14,9 | 13,0 | 1,2 в.п. |
| Повітря- ний тр-т | 561,9 | 722,7 | 919,6 | 1231,1 | 1111,1 | 197,7 | 189,9 | 248,7 | 334,3 | 542,4 | 338,8 | 178,4 |
| Питома вага, % | 12,5 | 13,5 | 15,1 | 16,1 | 17,6 | 5,1 в.п. | 30,3 | 31,5 | 29,9 | 32,7 | 34,0 | 3,7 в.п. |
| Залізн. тр-т | 799,8 | 860,2 | 1268,2 | 1641,1 | 1240,6 | 155,1 | 274,8 | 338,0 | 502,8 | 656,0 | 423,8 | 154,2 |
| Питома вага, % | 17,9 | 16,1 | 20,8 | 21,5 | 19,7 | 1,8 в.п. | 43,8 | 42,8 | 45,0 | 39,6 | 42,5 | - 1,3 в.п. |
| Трубо- пр. тр-т | 1959,8 | 2500,6 | 2411,6 | 2560,4 | 2104,0 | 107,4 | 5,9 | 5,2 | 2,9 | 4,5 | 2,2 | 37,3 |
| Питома вага, % | 43,7 | 55,8 | 39,5 | 33,5 | 33,4 | - 10,3 в.п. | 0,9 | 0,7 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,7 в.п. |
| Ін. тр-т | 379,0 | 465,1 | 596,4 | 899,6 | 577,1 | 152,3 | 67,5 | 100,5 | 142,0 | 207,6 | 103,1 | 152,7 |
| Питома вага, % | 8,5 | 8,7 | 9,8 | 11,8 | 9,2 | 0,7 в.п. | 10,8 | 12,7 | 12,7 | 12,5 | 10,3 | - 0,5 в.п. |

*Складено та розраховано за даними: *Транспорт і зв'язок України – 2009. Статистичний збірник. Державний комітет статистики. – Київ, 2010, с. 40-41.*

За оцінками Секретаріату СОТ, серед 15 основних “гравців” на світовому ринку транспортних послуг Україна (з урахуванням послуг трубопровідного транспорту) посідає 14-те місце, і її частка за 2000-2008 рр. зросла лише з 0,8 до 0,9 %. За цей самий період частка країн ЄС-27 (у нинішньому складі) збільшилася на 2,9 в.п. (з 42,5 до 45,4 %) ⁵⁰.

⁵⁰ Organisation mondiale du commerce. Statistique du commerce international 2010 /Source: Estimation du Secretariat WTO [its10_world_trade_dev_f.pdf]

На ринку транспортних послуг України останніми роками спостерігаються певні трансформації у географічному їх розміщенні: поступово зменшується частка країн СНД (насамперед, РФ) та збільшується частка інших країн (табл. 2.2.). Зростає кількість країн світу, з якими Україна співпрацює на ринку транспортних послуг: якщо у 2005 р. їх було близько 150, то у 2010 р. – вже понад 160.

Таблиця 2.2.

Географічна структура експорту та імпорту транспортних послуг в Україні, %

| Роки | Експорт послуг | | | | Імпорт послуг | | | |
|---------------------------|----------------|------------|-------------|------------|---------------|------------|-------------|------------|
| | Країни СНД | У т.ч. РФ | Інші країни | У т.ч. ЄС | Країни СНД | У т.ч. РФ | Інші країни | У т.ч. ЄС |
| 2005 | 47,8 | 45,6 | 52,2 | 29,8* | 39,4 | 31,7 | 60,6 | 41,0* |
| 2006 | 50,8 | 48,5 | 49,2 | 31,6* | 37,9 | 30,8 | 62,1 | 39,4* |
| 2007 | 44,4 | 41,5 | 55,6 | 31,0 | 39,0 | 31,9 | 61,0 | 40,7 |
| 2008 | 40,7 | 37,4 | 59,3 | 40,1 | 35,0 | 27,4 | 65,0 | 48,4 |
| 2009 | 44,8 | 42,0 | 55,2 | 28,0 | 36,0 | 29,7 | 64,0 | 39,7 |
| 2009 р. до 2005 р. (+, -) | - 3,0 в.п. | - 3,6 в.п. | 3,0 в.п. | - 1,8 в.п. | - 3,4 в.п. | - 2,0 в.п. | 3,4 в.п. | - 1,3 в.п. |

* З урахуванням складу ЄС у 2009 р.

Серед найбільших постачальників транспортних послуг в Україну за даними 2009 р. - РФ (частка складає майже 30 %), Великобританія (8,6 %), Німеччина (близько 5 %), Швейцарія (3,6 %), Польща (3,35 %), США (понад 3 %). З більшістю партнерів Україна зберігає позитивне сальдо торгівлі транспортними послугами (від'ємне сальдо склалося у 2009 р. з Румунією – понад 6,6 млн дол., Польщею - близько 0,7 млн дол., Бахрейном, Чеською Республікою – відповідно 0,55 і 0,43 млн дол. та ін.). Найвищими темпами зростає імпорт послуг авіаційного та залізничного транспорту (їх спільна частка дорівнює понад 75 % загального імпорту транспортних послуг). Збільшення імпорту послуг залізничного та повітряного транспорту свідчить про загострення конкуренції на українському ринку між українськими та європейськими компаніями, що створює потенційну загрозу експансії іноземних компаній на ринок України та потребує пошуку і реалізації нових шляхів підвищення стабільності та конкурентоспроможності національних компаній, нових напрямків їх реформування та модернізації.

Як видно з наведених на рис. 2.1. даних, експорт транспортних послуг складають, перш за все, послуги наземного транспорту - автомобільного, залізничного, трубопровідного (54 %); послуги авіаційного (11 %), водного транспорту (2 %), інші послуги (послуги бюро подорожей та туристичних агентств, послуги транспортних агентів, експедиторів, митних брокерів, інші послуги при перевезеннях – 33 %).

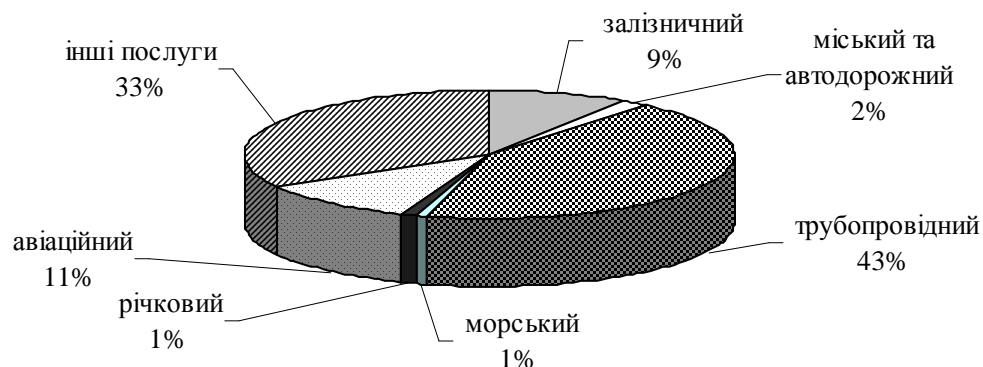


Рис.2.1. Структура експорту транспортних послуг у 2010 р. *

Джерело: розраховано за даними Держкомстату України: Зовнішня торгівля України транспортними послугами у 2010 р.

За останні шість років (2005-2010 рр.) обсяги експорту послуг наземного транспорту України збільшились в 1,7 разу. У географічному аспекті (рис. 2.2.) суттєво зросли постачання послуг до Польщі, Австрії, Великобританії, тоді як до Угорщини,

Кіпру, Словаччини, Італії, Німеччини вони скоротилися (наведено країни ЄС, експорт послуг наземного транспорту до яких сумарно склав понад половину загального обсягу).

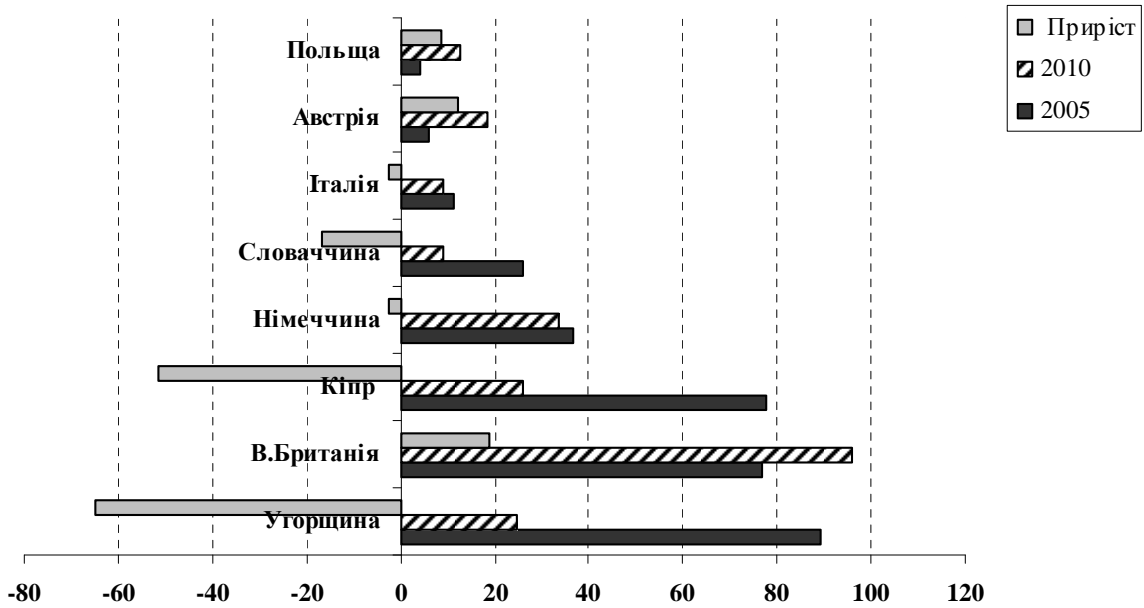


Рис. 2.2. Динаміка експорту послуг наземного транспорту України за 2005-2010 рр., %

* Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України: Зовнішня торгівля України транспортними послугами у 2005- 2010 рр.

У структурі експортованих послуг наземного транспорту (без трубопровідного) пріоритет належить **залізничному транспорту**, частка якого становить понад 82 %. Залізничний транспорт України залишиться на тривалу перспективу головним видом транспорту, зокрема на європейському напрямку для перевезень вантажів⁵¹. Актуальним у впровадженні євроінтеграційної моделі залишається доведення якості транспортних послуг на залізниці до вимог європейських стандартів, формування дієвої транспортно-логістичної системи як на східному, так і на західному напрямках, у т.ч. для забезпечення транзитних перевезень на значну відстань у змішаному сполученні (інтермодальні перевезення). Експерти доводять, що використання логістичних систем на транспорті дозволяє зменшувати загальні витрати на 12-35 %, у т.ч. транспортні витрати – на 7-20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні операції та збереження матеріального потоку на 15-30 %, пришвидшувати обіг матеріальних ресурсів на 20-40 %, скорочувати їх запаси на 50-200 %⁵².

Статистичні дані за 2010 р. свідчать про зростання від'ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо послуг залізничного транспорту України з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, що пояснюється перевищенням обсягів вантажів, що перевозяться цими країнами для України, над обсягами перевезень Україною вантажів для зазначених держав, а також непаритетним наданням порожнього рухомого складу колії 1520 мм до цих країн під завантаження, за що Україні доводиться платити у разі експортного спрямування вантажів до країн СНД через територію України. Для виправлення ситуації варто шляхом проведення дво- або багатосторонніх переговорів із зазначеними європейськими державами погодити обсяги перевантаження в Україні

⁵¹ У 2010 р. частка ЄС в експорті Україною послуг пасажирського залізничного транспорту становила менше 1,6 % загального експорту цих послуг і, на нашу думку, без кардинальних змін в організації та технічному переоснащенні перевезень пасажирів до/з Європи на залізниці ситуацію навряд чи вдасться змінити.

⁵² Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури Збірник наукових праць: Випуск 27. – Київ: НАУ, 2010. – 258 с. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_27/index.html

імпортних для країни та транзитних у напрямку до країн СНД вантажів, забезпечувати відповідне переоформлення ЦІМ-накладної на СМГ, у т.ч. на українській території в межах дотримання норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)⁵³.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Розробки вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення у вузлі Чоп-Захонь міжнародного логістичного центру (де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів), що можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці до ринку послуг залізничного транспорту країн Європи⁵⁴. Створення єдиного комплексу з обслуговування вантажопотоку, в т.ч. контейнерного, в напрямку “захід-схід-захід” за участю транспортних компаній української, угорської, словацької та російської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць, зокрема в системі МТК-5, до якого тяжіють країни - відправники вантажів - Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія та країн-одержувачів, серед яких лідирує РФ, далі - Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Найбільш ефективною вбачається реалізація зазначеного проекту на умовах державно-приватного партнерства, що дозволить оптимізувати організацію перевезень на цьому напрямку, створюючи сприятливі умови розвитку комбінованого транспорту у напрямку 5-го (критського) МТК за напрямом Трієст – Любляна –Будапешт – Чоп – Львів (далі через Україну до РФ). Проектні розробки свідчать, що оптимальним є центр потужністю 52 млн т вантажу на рік. У подальшому в Україні має бути створено мережу взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів.

Дієвим механізмом євроінтеграційного розвитку ринку послуг **автомобільного транспорту** є розширення участі України в обміні дозволами на перевезення вантажу автомобільними шляхами європейських країн призначення.

Довідково: міжнародні автомобільні перевезення на європейському континенті виконуються на підставі двох різних систем дозволів: двосторонньої системи, яка формується за підсумками щорічних перемовин щодо розмірів квот для автомобільних перевезень з використанням іноземних вантажних автомобілів, і багатосторонньої системи квот, що діє з 1974 р. (її називають “системою квот ЄКМТ”) Міжнародного транспортного форуму (це колишня Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), яка функціонувала з 1953 до 2006 року). Зазначена система квот ЄКМТ для дозволів заснована на принципі виділення базової квоти, яка встановлюється для країн-членів (на даний час це 43 країни) відповідно до певних критеріїв (їх 10 – обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом у міжнародному сполученні; внесок до бюджету Міжнародного транспортного форуму (МТФ); ВВП; приріст ВВП; чисельність населення; площа території країни; відсоток використання дозволів ЄКМТ країною-членом Форуму; рівень використання книжок МДП (транзитна декларація) у країнах Форуму; загальна сума торгівлі товарами (експорт, імпорт); обсяг торгівлі (експорт, імпорт) з країнами-членами Форуму (ЄКМТ)). Розмір квоти визначається шляхом переговорів між країнами-членами ЄКМТ, і на 2010 р. коливався від 30 (Молдова, деякі інші країни) до 299 (РФ). Україна погодилася на квоту у 208 дозволів. Загальна їх кількість, що належала до розподілу, становила 6090. Абсолютна кількість квот збільшується для кожної країни з урахуванням певних коефіцієнтів (визначаються ступенем використання автомобільних засобів транспорту відповідного рівня

⁵³ Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) № 998_011 від 01.11.1951 р. Режим доступу: // http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=998_011

⁵⁴ За даними асоціації «Європейська спілка транспортників України». Режим доступу: www.estu.com.ua/logistic%20center.html -

екологічності – Євро-2 (заборонено на території ЄС), Євро-3,... Євро-5 та системи бонусів, що можуть бути багаторічними або діяти один рік). Загальна квота з урахуванням однорічних бонусів становила 2010 р. 33408, у т.ч. для України – 1445. Для українських перевізників затверджені коефіцієнти розподілу багаторазових дозволів ЄКМТ на 2010-2015 рр. Зокрема, у 2011 р. вітчизняні перевізники отримують аналогічну кількість дозволів ЄКМТ, як і в 2010 р. відповідно до узгоджених коефіцієнтів (для Євро-3 коефіцієнт становитиме 6, Євро-4 – 8, Євро-5 – 10). Діюча система визначає розмір базової квоти з урахуванням порожніх пробігів автотранспорту.

Україна є активним учасником міжнародного ринку автотранспортних послуг: у 2010 р. вона експортувала послуги вантажного автотранспорту до 69 країн на загальну суму 151,1 млн дол. США (імпорт аналогічних послуг з 47 країн оцінюється у 37,3 млн дол.). На рис.2.3. наведено географію ринку автотранспортних послуг України на європейському просторі (вказані найбільші партнери, сумарна частка яких у загальному експорті становила 68 %).

Україна має від'ємне сальдо у цих послугах в експортно-імпортних відносинах з Польщею: експорт склав 9,3 млн дол., імпорт – 16,2 млн дол., тобто 43,4 % загального імпорту. Від'ємне сальдо становить 6,9 млн дол., що є наслідком застосування Польщею демпінгу (знижений тариф на – фрахт автомобілів під час завантаження товарів українського походження у західноєвропейському напрямку, що позбавляє цього вантажу українських перевізників), тобто спостерігається порушення принципу паритетності у відносинах з Україною⁵⁵. На нашу думку, це створює загрози економічній безпеці держави і вимагає невідкладного започаткування переговорного процесу компетентних органів України і Польщі з метою відновлення зазначеного паритету.

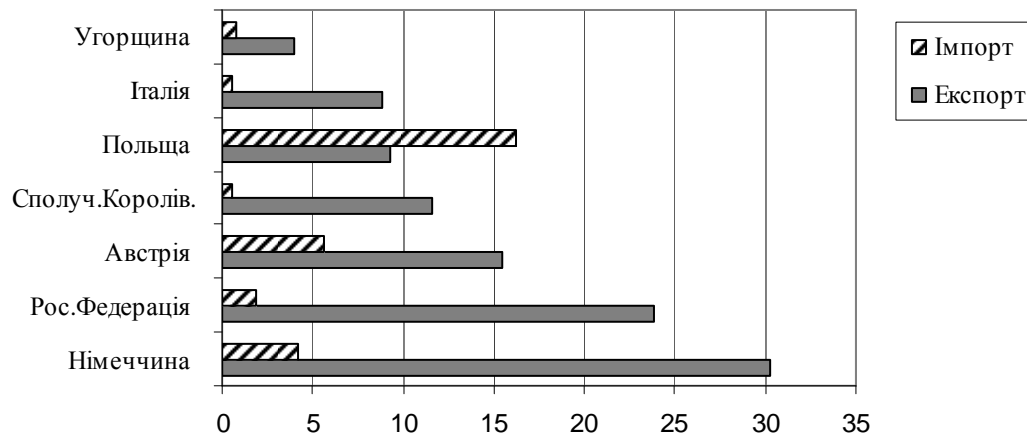


Рис. 2.3. Експорт та імпорт послуг вантажного автомобільного транспорту України у 2010 р., млн дол. США*

*Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України: Зовнішня торгівля України транспортними послугами за 2010 р.

Розширення участі України на ринку автотранспортних послуг ЄС пов'язане насамперед з проблемою придбання достатньої кількості автотранспортних засобів (перш за все – сидельних тягачів (контейнеровозів), що відповідають сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (Євро-3; Євро-4 та Євро-5). На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних засобів, і їх надходження до перевізників обумовлено виключно імпортом. Роль держави

⁵⁵ Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення (в редакції від 12.03.2002 р.). Пункт 1 ст. 8 передбачає, що дозволи на здійснення перевезень вантажів видаються в межах квот, які встановлюються кожного року компетентними органами Договірних Сторін на основі паритету // zakon.rada.gov.ua/cqi-bin/laws/main.cqi?nreg=616_167

тут вбачається у підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту, причепів до нього на більш сприятливих умовах, ніж ті, що діють. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. При цьому слід виходити з того, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/в треті країни не потрібен дозвіл.

Україна має суттєвий потенціал для прискорення інтеграції до європейського ринку послуг **пасажирського річкового флоту**. Вже 2010 р. обсяг наданих країнам ЄС (виключно круїзного виконання для пасажирів Німеччини) послуг цього виду транспорту у 2,7 разу перевищив послуги морського пасажирського транспорту (надано пасажиром 49 країн) і становив 10,7 млн дол. США. Круїзні перевезення по Дунаю з відвіданням української частини дельти здійснює Українське дунайське пароплавство (УДП) чотирма теплоходами австрійського виробництва: “Україна”, “Молдова” пасажиромісткістю по 150 та “Волга” і “Дніпро” пасажиромісткістю по 140 осіб.

У майбутньому перелік країн Європи, пасажирів яких можуть скористатись послугами річкового флоту України, доцільно розширити, для чого потрібні відповідна реклама та операційний менеджмент, нові високоякісні судна, що відповідають сучасним європейським стандартам за комфортом, надійністю та конкурентними цінами⁵⁶.

Під впливом світової фінансово-економічної кризи в 2009 р. Україною були втрачені значні обсяги транзитних та експортних вантажних перевезень річковим та частково морським транспортом, що негативно вплинуло на рентабельність галузі, ефективність діяльності морських та річкових портів, які дедалі сильніше потребують модернізації портової інфраструктури та облаштування сучасними засобами автоматизації систем управління на зразок європейських і російських портів-конкурентів⁵⁷. Експортні послуги внутрішнього вантажного річкового транспорту (вантажного внутрішнього флоту) надаються 29 країнам на суму 57,7 млн дол., що становить близько 48 % від загального експорту послуг водного транспорту. До стратегічних напрямів розвитку водного транспорту у післякризовий період відносяться оптимізація складу вантажного флоту, розроблення та реалізація програми кластерного розвитку морських портів, прийняття Законів України “Про морські порти”, “Про міжнародний реєстр суден”⁵⁸, впровадження механізмів інвестиційного розвитку на основі закону “Про державно-приватне партнерство” від 01.07.2010 р. № 2404–VI. Дуже важливим є долучення України до виконання проекту Євросоюзу «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», який передбачає серед іншого розбудову згаданої вище поромної переправи Україна-Румунія.

В Україні останнім часом активно розвивається ринок **пасажирських авіап перевезень**, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т. ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів. Так, у 2010 р. послугами українських авіакомпаній скористалось 6106,5 тис. осіб, темп зростання порівняно з 2009 р. склав 19 % (рис.2.4.)⁵⁹.

⁵⁶ На даний час Україна має сім закордонних агентств УДП: Регенсбург (Німеччина), Відень (Австрія), Братислава (Словаччина), Будапешт (Угорщина), Белград (Сербія), Русе (Болгарія), Бухарест (Румунія). Агентства забезпечують виконання Україною зобов'язань з перевезення пасажирів і вантажу на дільницях Дунаю країни перебування, вивчення ринку з метою залучення додаткових обсягів для перевезень, забезпечення своєчасного оброблення суден в портах країн перебування, надання допомоги суднам УДП

⁵⁷ Троцький О. Інтегрована система “СОЛВО” // Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=2477>

⁵⁸ Необхідність прийняття зазначених нормативно-правових актів визначена у Програмі економічних реформ України на 2010-2014 рр.

⁵⁹ Державна статистична служба України / В'їзд іноземних громадян в Україну за країнами, з яких вони прибули, у 2010 році за даними Державної прикордонної служби за 2010 р. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

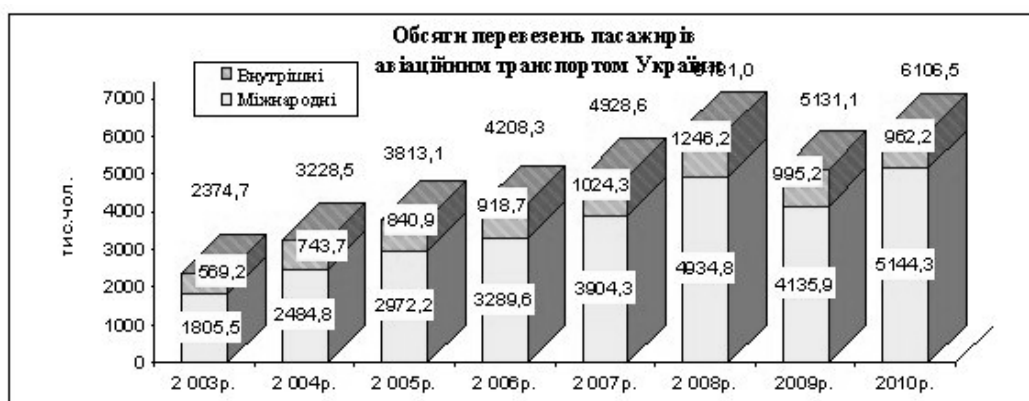


Рис. 2.4. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіатранспортом України, тис. осіб

Як вже зазначалося, основну частку (84,2 %) в обсягах пасажирських перевезень на авіаційному транспорті у 2010 р. становили міжнародні перевезення, причому пріоритетними є перевезення пасажирів з/до Європи, де поступово розширюється географія перевезень авіапасажирів компаніями України. Шляхами подальшої інтеграції є: укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків (переговори розпочаті у грудні 2007 р., відбулося три раунди переговорів); забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях; гармонізація та інтеграція системи організації повітряного руху до європейської системи, виконання вимог Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації, реалізація положень Угоди про співробітництво у рамках європейської програми супутникової радіонавігації "Галілео" тощо.

Важливими вбачаються здійснювані заходи з будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації аеропортів у Києві, Донецьку, Львові, Харкові, Дніпропетровську, Одесі, Сімферополі; забезпечення поступового розвитку інфраструктури аеропортів, у т.ч. на умовах лізингу та концесії; підвищення технічного рівня засобів навігації, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу тощо.

2.2. Співробітництво України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України

Підготовка і реалізація поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію з ЄС передбачає протягом 10-15 років перехідного періоду здійснити укладання та реалізацію двосторонніх угод між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво, в тому числі у сфері транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі. Зокрема, до пріоритетних напрямків співробітництва України та ЄС у галузі транспорту належать:

- розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи;
- підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту ЄК TWINNING;
- модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Країни ЄС зацікавлені в розвитку **транспортної інфраструктури** України, зокрема її автодоріг, для чого беруть участь у кредитному фінансуванні робіт з їх покращення. За даними ЗМІ⁶⁰, європейський інвестиційний банк (ЄІБ) надає 450 млн євро (це найбільший

⁶⁰ РБК-Україна, 2011, 27 травня.

транш в рамках Східного партнерства, частково фінансується також ЄБРР. Це другий кредит – перший в обсязі 200 млн євро був спрямований на облаштування маршруту М-06, який сполучає України з Угорщиною, Словаччиною, Польщею) для модернізації відрізків шляхів, що поєднують Київ з країнами ЄС важливішими транспортними коридорами в межах Trans-European Transport Network, а саме на ділянках Дрезден-Катовіце-Львів-Київ та Москва-Київ-Одеса. Покращені маршрути розглядаються ЄІБ як важливий елемент зміцнення економічних відносин між ЄС і країнами Східного партнерства, вони сприятимуть поживленню співробітництва між країнами ЄС та Україною, Білоруссю, Російською Федерацією.

Існують можливості співробітництва України з країнами ЄС у **розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T)**, транснаціональних осей. Європейський Союз прийняв програму TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (TEN-T), спрямовану на утворення окремої мультимодальної мережі, яка об'єднає наземний, морський, повітряний транспорт. Одночасно ЄС здійснює реалізацію 30 пріоритетних проектів (осей), частину з яких уже завершено. Для України перспективним виглядає проект РР06: залізнична ось Ліон – Трієст - Дівача/Копер - Любляна – Будапешт – кордон України. Імовірно, коридор за проектом РР06 завершиться прикордонним переходом Чоп (Україна) – Захонь (Угорщина), тому слід ініціювати переговори з країнами – учасницями проекту щодо будівництва на українській території міжнародного логістичного центру для обслуговування інтермодальних перевезень у напрямку РФ, Казахстану, Китаю. Як вже зазначалось, у межах пункту перетину кордону на території України зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура, необхідна для комплексної обробки під митним контролем значних обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажів.

Зростання обсягів торгівлі між Україною та ЄС, а також між ЄС та Китаєм, Росією й Індією обумовило ініціювання Китаєм будівництва високошвидкісної залізничної магістралі з Європи до Китаю.

Довідково: За даними Євростату, у 2010 р. у структурі загального експорту товарів з країн ЄС частка Китаю становила 8,4 %, РФ – 6,4 %, Індії – 2,6 відсотка, в імпорті, відповідно, 18,8; 10,5 та 2,2 відсотка, що суттєво більше, ніж у попередні роки.

Очікується, що перша транснаціональна магістраль пройде маршрутом Лондон – Париж – Берлін – Варшава – Київ - Санкт-Петербург – Москва – Єкатеринбург – Астана – Іркутськ - Улан-Батор – Пекін. Від України це вимагає пошуку нових підходів до розвитку транспортної системи, нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень вантажів і пасажирів, налагодження різних форм співробітництва у форматі, насамперед, Україна – ЄС. Вже нині здійснюється робота за участю Укрзалізниці, ВАТ «Російські залізничні шляхи» і ЗАТ МАВ Карго (угорський вантажоперевізник) з питань організації контейнерних поїздів у сполученні Китай-Європа через прикордонний перехід Забайкальськ, а також пропуску поїзда з Китаю до Чехії транзитом через Казахстан, Росію, Україну.

У співробітництві України з країнами ЄС на **повітряному транспорті** великого значення має реалізація положень Повітряного кодексу, що прийнятий Верховною Радою України у травні 2011 р. Він регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях. Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. При цьому передбачається розділити авіацію на громадську та державну. Громадська, в свою чергу, поділяється на комерційну та авіацію загального призначення. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перетинання державного кордону

авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту. Таким чином, можна стверджувати, що Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Об'єднаних авіаційних властей Європи (ЖАА), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, проведеного в 2008 р. Практика співробітництва у створенні Спільного авіаційного простору показує, що Україна має необхідні умови для виконання міжнародних вимог до складу та якості льотної техніки, кваліфікації пілотів, стану та повноти послуг, що надаються аеропортовими службами.

Перспективним напрямком співробітництва України і ЄС є залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України та розгалуження мережі МТК за рахунок нових напрямків руху (Європа-Кавказ-Азія з розгалуженням автомобільної магістралі Будапешт – Білгород-Дністровський – Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську переправу на Південь Росії і на Кавказ), ТРАСЕКА (Великий шовковий шлях), Чорне море – Балтійське море з залученням додаткових вантажопотоків з Туреччини (у прямому напрямку) та Скандинавських країн (у зворотному напрямку), використання водних шляхів р. Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря і участь у реалізації міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь».

Україна отримує фінансову і технічну допомогу від ЄС для підтримки реалізації засад розвитку національної транспортної галузі. Одним з ключових засобів підтримки механізму адаптації законодавства України в галузі ринку транспортних послуг до норм і стандартів ЄС є поширення використання інструменту Твіннінг (Twinning)- підтримка розвитку та удосконалення системи підготовки державних службовців в Україні. Так, у червні 2011 р. завершилася реалізація проекту «Гармонізація законодавчих норм та стандартів України з законодавчими нормами та стандартами ЄС у сфері цивільної авіації». У певній мірі сприяють розвитку транспортної галузі також реалізація в Україні інших програм технічної допомоги ЄС, зокрема: INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) – Міждержавна програма постачання нафти та газу до Європи; IBPP (Institution Building Partnership Programme) – Програма Tacis з партнерства в інституційному розвитку; CBC (Cross-Border Co-operation Programme)- Програма прикордонного Співробітництва.

Україна бере активну участь у діяльності європейських організацій, що визначають напрямки розвитку міжнародного економічного співробітництва та механізми взаємодії між країнами, у т. ч. у сфері транспорту: Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), що працює у складі Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСД), а також Комітетів Європейської Економічної Комісії ООН (Комітету по транспорту та Підкомітету по внутрішньому транспорту з інтермодальних перевезень та логістики, а також Комітету по торгівлі у складі Центру з питань спрощення і модернізації процедур торгівлі і електронного бізнесу (CEFACT)); Європейського агентства залізниць (ERA), Євразійської транспортної конференції (МСАТ) тощо.

Відчутними чинниками, що гальмують процес розвитку співробітництва між Україною та ЄС, є наступні:

- недосконалість законодавства України (у співставленні з законодавством країн-ЄС) у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання;
- нерівність умов конкуренції українських та іноземних (зокрема з країн ЄС) перевізників, що обумовлено відсутністю необхідності в отриманні віз для в'їзду на територію України, у тому числі під час здійснення транзитних перевезень із/в треті країни їм не потрібен дозвіл;

- вимивання обігових коштів транспортних підприємств в законодавчо більш жорстких умовах лізингу, які полягають у сплаті мита та обов'язкових платежів до державного бюджету та Пенсійного фонду на кордоні України під час ввезення транспортних засобів на територію України на відміну від умов лізингу, що існують в європейських країнах. Оновлення парку рухомого складу українських перевізників відбувається повільно, зокрема, через високі процентні ставки за кредитами банків для вітчизняних перевізників (у липні 2011 р. середньозважена відсоткова ставка у річному обчисленні становила 14,4 % ⁶¹ тоді як, наприклад, країни ЄС надають кредити у середньому під 8,0 % річних ⁶²), низькі обсяги українського виробництва вантажних автомобілів, здатного задовольнити потребу перевізників (у 2010 р. 91,9 % внутрішньої потреби задовольняли імпортовані вантажні автомобілі). Саме ці чинники відчутно впливають не лише на розподіл частки ринку, а і на процес оновлення транспортних засобів.

Новим чинником, що впливатиме на конкурентоспроможність українських перевізників, слід вважати прийняття Європарламентом 7 червня 2011 р. у м. Страсбург рішення щодо стягнення з вантажівок на дорогах країн ЄС додаткових зборів за забруднення довкілля та шум, від яких звільняють до 1 січня 2014 р. вантажівки стандарту EURO V і до 1 січня 2018 р. вантажівки стандарту EURO VI. Таким чином, у подальшому посилюватиметься конкуренція між українськими та європейськими перевізниками.

2.3. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: стан і проблеми інтеграції

Як уже зазначалося, поглиблення міжнародного співробітництва України в транспортній сфері та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу передбачають уніфікацію вимог не тільки до рухомого складу, шляхів сполучення, але і до організації транспортного процесу та встановлення єдиних вимог до його якості. Відпрацьовуються ці питання насамперед через спільний розвиток існуючих та розбудову нових міжнародних транспортних коридорів ⁶³.

У цьому контексті великого значення набуває розбудова сучасних вітчизняних автомобільних шляхів, особливо на напрямках, що сполучаються міжнародними транспортними коридорами.

Довідково: Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Крїт) та Третьої (23-25.06.1997 р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву "критські". Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: Пан-європейський № 3, Пан-європейський № 5, Пан-європейський № 7 Дунайський (водний), Пан-європейський № 9, а також коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море), коридор Європа-Кавказ-Азія (TRASECA). Україна у вересні 2008 р. ратифікувала і включилася до реалізації Меморандуму "Про взаєморозуміння в області скоординованого розвитку кільцевої автомагістралі навколо Чорного моря". Схеми МТК наведено у Додатку до Доповіді. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним

⁶¹ Бюлетень Національного банку України № 9/2011 (222) /Електронний ресурс/
http://www.bank.gov.ua/Publication/econom/Buletен/2011/bull_09-11.pdf

⁶² <http://iformatsiya.ru/tab1/26-minimalnaya-kreditnaya-stavka-kommercheskix-bankov.html>

⁶³ У доповіді не розглядаються питання співробітництва у цій царині в регіоні Молдови і Придністров'я в межах МТК № 9, оскільки існуюча тут проблема вимагає насамперед політичного рішення. До завершення переговорного процесу (досі не відчувається реальної заінтересованості в ньому згаданих учасників) Україна і надалі втрачатиме багатомільйонні збитки внаслідок неналежного функціонування тут МТК. Слід також нагадати, що тільки 30 червня 2011 р. у Кишиневі підписано акт визначення та закріплення на місцевості меж ділянки автомобільної дороги Одеса-Рені в районі молдавського села Паланка, а також земельної ділянки, по якій проходить (питання погоджувалось з 2001 року).

напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Це забезпечується прийнятими Кабінетом Міністрів постановами з цього приводу, а саме: від 30.10.1996 р. № 1324 “Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи”; від 16.12.1996 р. № 1512 “Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів”; від 04.08.1976 р. № 821 про затвердження Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної мережі; від 20.03.1998 р. № 346 про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України. Мінтрансв'язку у свій час було розроблено нову програму розвитку та функціонування національної мережі МТК України на 2006 – 2010 роки, але державного статусу вона не набула. У той же час слід відзначити, що у грудні 2010 р. Уряд України затвердив Угоду про погоджений розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією держав - учасниць СНД (постанова КМУ від 01.12.2010 № 1096). Угода створює державно-правовий механізм забезпечення ефективної експлуатації та розвитку ділянок МТК, сприятиме залученню додаткових транзитних потоків.

Як приклад реалізації Україною заходів щодо покращення стану МТК на її території можна розглядати діяльність із спорудження (у період до 2015 р.) Бескидського тунелю, тендер (проводився за участі ЄБРР) на проектування та будівництво якого виграла українська компанія “Інтербудмонтаж”. Перелік потрібних робіт включає реконструкцію існуючого тунелю, будівництво під'їзних шляхів, розбудову нового двоколійного залізничного тунелю довжиною 1822 м. Кредит, що надається ЄБРР на 15 років (первинна сума 120 млн дол., нині переглядається фахівцями Укрзалізниці в бік можливого збільшення), передбачається витратити також на придбання сучасних пасажирських вагонів та шляхової техніки. Бескидський тунель входить до МТК № 5 (Італія-Угорщина-Словаччина-Україна-Росія). Загальна вартість проекту – 200 млн дол. Для будівництва та облаштування тунелю Уряд Розпорядженням від 22.06.2011 № 582-р передав Львівській залізниці 6,19 га землі, які належали Славському дочірньому лісогосподарському підприємству “Галсільліс” і ДП “Воловецьке лісове господарство”⁶⁴. Україна залучається також до будівництва національних відрізків кільцевої дороги навколо Чорного моря, реалізації заходів з розбудови нових елементів TRASECA, транспортного сполучення Азія-Європа та ін.

Новим елементом розбудови міжнародних транспортних коридорів може стати будівництво транспортного сполучення через Керченську протоку.

Довідково: У 2002 р. Національний інститут проблем міжнародної безпеки був залучений до підготовки експертного висновку щодо Інвестиційного проекту “Підземний транспортний перехід через Керченську протоку “Крим-Тамань”, розроблений Науково-виробничою фірмою з експлуатації та будівництва підземних об'єктів (Сімферополь). У висновку Інститут заперечував наведеним розробниками проекту даним щодо очікуваного обсягу вантажних перевезень за новим маршрутом (його пропускну спроможність передбачалося встановити на рівні 100 млн т/рік, з яких 30 млн т повинні були формувати нафта і нафтопродукти, 20-30 млн т – навалочні вантажі, 10-15 млн т – автомобільні вантажі тощо). Пасажиропотік оцінювався у 5 млн осіб на рік (Див Проект. Короткий опис – 2001, с. 7). На нашу думку, висновки Інституту не втратили актуальності, оскільки за 10 років, що минули, темпи зростання обсягів перевезень через протоку суттєво відстають від проектних показників. Тому для прийняття остаточного міждержавного рішення щодо розбудови переправи мають бути здійснені ґрунтовні економічні дослідження.

Україна має ефективніше використовувати переваги свого географічного розташування, що дозволить їй нарощувати обсяги транзитних вантажних перевезень⁶⁵ та

⁶⁴ Для Бескидського тунелю виділено землю //Голос України, 2011, 1 липня.

⁶⁵ За повідомленнями ЗМІ, Україна займає 102 місце серед 155 країн світу за індексом логістичної ефективності (Logistics Performance Index). Румунія знаходиться на 59, а Польща – 30-му місцях. Зокрема, Румунія вже має три з'єднувальних канали з Дунаєм та розбудовує четвертий, а Україна щороку втрачає

розширити маршрути пасажиропотоків. У цьому контексті на особливу увагу заслугоує проект “Дунайський коридор”, що, як вже зазначалося вище, включений до переліку національних проектів України і спрямований на розвиток МТК № 7. Його реалізація пов’язана із спорудженням другої черги ГСХ (глибоководний судновий хід) Дунай-Чорне море, розбудовою залізничного сполучення та автомобільної дороги Одеса-Рені довжиною 261 км, що може здійснюватись на концесійній основі і сприятиме суттєвому скороченню шляху з Північно-Східної Європи до країн Балканського регіону через українську територію. За твердженнями Міністра закордонних справ України К.І. Грищенка, існує зацікавленість у транспортуванні через дунайські порти України вуглеводнів, зокрема у транспортуванні скрапленого природного газу зацікавлений Казахстан, а багато інвесторів з Китаю, країн Близького Сходу, Перської затоки готові вкладати кошти у розвиток портової та транспортної інфраструктури Дунаю на його українській ділянці⁶⁶. Виконання проекту «Дунайський коридор» сприятиме подальшій інтеграції України у європейські транспортні коридори, реалізації транзитного потенціалу країни, закріпить стратегічну присутність держави у регіоні та дасть змогу посилити її позиції серед дунайських перевізників.

Слід також звернути увагу на інтенсивну розбудову країнами ЄС транс’європейського транспортного коридору № 3 (за автомобільним сполученням автотраса А-4), що поєднує Україну з Німеччиною через територію Польщі (маршрут Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ). На даний час вже модернізовано всю транспортну інфраструктуру цього МТК на території Східної Німеччини, і німецькі компанії розпочали вкладати кошти у розбудову важливіших елементів цієї інфраструктури на польській території (будується 8-полосна автомагістраль). Тому Уряду України важливо вивчити це питання для того, щоб по можливості залучити зазначені компанії до розбудови за європейськими зразками вітчизняного відтинку автотраси, що може сприяти подальшому ефективному розвитку економічного потенціалу регіону. У західному регіоні закінчується також МТК № 5 Трієст – Любляна - Будапешт/Братислава – Львів. Якщо цю автомагістраль продовжити до перетину з трасою Київ-Одеса (МТК № 9, що проходить трасою Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ/Москва – Одеса/Кишинів – Пловдив – Бухарест – Александрополіс, через Тернополь, Хмельницький і Вінницю), будуть створені додаткові умови для активізації економічного розвитку великої кількості адміністративних районів Лівобережжя України та подальшого зміцнення євроінтеграційних процесів.

Серед таких заходів – проекти з впровадження швидкісного пасажирського сполучення між Києвом та обласними центрами, що залучені до проведення фінальної частини змагань з футболу – Євро-2012, між Києвом та Москвою, між містами – мільйонниками (насамперед, Донецьком і Харковом) та російською столицею тощо. Важливого значення має участь України у спорудженні колії 1520 мм між Москвою через Київ, Кошице і Братиславу до Відня та у формуванні логістичної системи вантажоперевезень за цим маршрутом. Відповідно до досліджень консалтингової компанії Roland Berger Strategy Consultants, новий проект дозволить залучити до маршруту від 16 до 24 млн т вантажу з Азії до Західної Європи (розрахунковий рік – 2050, термін розбудови траси – 10 років), а час доставки скоротиться до 15 діб, суттєво знизяться витрати палива і енергії⁶⁷.

високоприбуткові транзитні вантажопотоки. Див. Роман Зоя. “Проект “Відкритий світ” – прорив навіть для Європи” // Урядовий кур’єр, 2011, 26 січня.

⁶⁶ Казахстан зацікавлений у транспортуванні вуглеводнів через українські порти на Дунаї. Джерело інформації Укрінформ від 30.06.2011. Транспортний портал./Електронний ресурс/ <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=28829>

⁶⁷ www.gudok.ru, - 2011, 23 травня.

Розділ 3. Стратегічні пріоритети реформування транспортної галузі в Україні

Реформування транспортної системи та гармонізація транспортного законодавства України із відповідним законодавством Європейського Союзу сприятимуть більш повному використанню наявного транзитного потенціалу, обумовленого вигідним географічним розташуванням країни. У свою чергу, реформована за європейськими стандартами транспортна галузь України зможе привабити іноземних та вітчизняних інвесторів до вкладання коштів у розвиток новітніх технологій, оновлення та зміцнення матеріально-технічної бази, посилення безпеки (включаючи екологічну) функціонування всіх складових транспортної системи, підвищення якості послуг, що ними надаються. Актуальність реформування транспортної галузі посилюється з огляду на очікуване підписання Угоди про асоціацію з ЄС, у тому числі Угоди про зону вільної торгівлі, оскільки недостатня розвинутість транспортної інфраструктури, яка перешкоджає необхідному доступу громадян та підприємств до транспортних послуг, може призвести до серйозних економічних втрат і ускладнити налагодження високоефективної торгівлі та прискореного економічного зростання України.

Слід зазначити, що Порядок денний асоціації Україна – ЄС містить положення про необхідність розроблення концепції державної політики сталого розвитку усіх видів транспорту України, яка б узгоджувалась з Білою Книгою ЄС щодо транспорту у її сучасному змістовному вигляді.

Питання реформування транспортної галузі стоїть на порядку денному українського Уряду вже понад десять років. На жаль, прийняті до виконання завдання практично ніколи повністю не виконувалися, а проблема залишається гострою до цього часу. Так, постановою КМУ від 09.11.2000 № 1684 було затверджено Концепцію реформування транспортного сектору економіки, що ставила за мету прискорений розвиток транспортної системи України до стану, який би повністю задовольняв потребу у перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечував інтеграцію транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи. У преамбулі Концепції зазначалося, що на той час критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, збільшувався рівень зношеності матеріально-технічної бази, що призводило до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технічному обслуговуванні, незадовільно вирішувалися питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не повною мірою використовувалися потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) щодо розвитку експорту транспортних послуг. Тому передбачалось:

- демонополізувати окремі види транспорту та видів їх діяльності;
- забезпечити розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;
- впровадити державне регулювання та контроль за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, не допускати зловживання монопольним становищем на ринку транспортних послуг;
- створити економічний механізм для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;
- забезпечувати цілісність розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;

- створити умови для модернізації та розвитку транспортного сектору переважно на основі самофінансування.

У документі зазначалося, що державне регулювання ТДК має здійснюватись за такими напрямками: вільне входження у ринки/вихід з ринку суб'єктів господарювання, що надають транспортні послуги; захист навколишнього середовища, зменшення викидів забруднюючих речовин та підвищення рівня екологічної безпечності транспортних засобів; розроблення правових основ транспортно-експедиційної діяльності; правове забезпечення діяльності спеціальних (вільних) економічних зон, орієнтованих на надання транспортно-експлуатаційних послуг. Документ також містив розгорнутий перелік заходів щодо реформування залізничного транспорту, морського транспорту, автомобільного транспорту, дорожнього господарства, авіаційного транспорту, удосконалення управління транспортною системою, формування ринків транспортних послуг, покращення тарифної та фінансової політики тощо. Спеціальний розділ Концепції був присвячений питанням інтеграції транспортної системи України в європейську і світову транспортні системи.

Як видно з наведеного, включені до Концепції заходи з реформування транспортної галузі України могли б стати підґрунтям для розроблення і послідовної реалізації Національної програми реформування транспорту, але такої програми досі немає. У той же час Розпорядженням КМУ від 27.12.2006 № 651-р схвалено Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту. Як і у аналізованій Концепції реформування транспортної системи в цілому, у новому документі зазначається, що стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що “найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави”⁶⁸. До проблем, які слід розв'язати, віднесені: недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту; невідповідність організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки; перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних; недостатня прозорість фінансової діяльності галузі; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень. Наведені причини, за яких (на думку розробників Концепції) виникли перелічені та інші недоліки галузі, сформульовані мета і умови реформування залізничного транспорту. Зроблено висновок, що найбільш прийнятною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є корпоративна із створенням державної акціонерної компанії, 100 відсотків акцій якої належатимуть державі. Передбачено, що виконання Концепції здійснюватиметься за двома етапами, другий з яких повинен закінчитись у 2010 році.

*Довідково: Ще наприкінці 1994 р. був опублікований проект “Концепції корпоратизації підприємств залізничного транспорту України”, якою передбачалося перетворити Державну адміністрацію залізничного транспорту (“Укрзалізницю”) у національну акціонерну холдингову компанію, до складу якої входили б дочірні акціонерні холдингові компанії, створені на базі залізниць та промислових підприємств. Концепцію на державному рівні не було затверджено*⁶⁹.

Аналізуючи нині стан справ з реформуванням залізничного транспорту, можна констатувати, що завдання Концепції в основному залишилися невиконаними, а Укрзалізниця досі чекає на реформи⁷⁰.

Крім цього, доцільно забезпечити більшу відкритість галузей транспорту для входження на ринок надання послуг нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх транспортних і обслуговуючих галузях. Держава має здійснювати заходи щодо регулювання ринку насамперед для елементів, з якими пов'язане забезпечення належного рівня безпеки на транспорті (слід враховувати, що

⁶⁸ zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=651-2006-%F0 -

⁶⁹ Електронний ресурс. Режим доступу: www.magistral-uz.com.ua/.../u-poshukah-neprosh-rishenz.html

⁷⁰ Див. Буча Вадим. На Укрзалізницю чекають реформ // Урядовий кур'єр, 2011, 12 серпня.

автомобільний і річковий транспорт в Україні практично повністю є приватним, залізничний транспорт, морські порти, дорожнє господарство – повністю державні); проводити моніторинг ефективності роботи галузей транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними; регулювати тарифну політику з тим, щоби тарифи включали певні зовнішні транспортні витрати (з утримання доріг, усунення забруднення довкілля, ліквідація наслідків ДТП тощо), впровадити регуляторний орган з тарифної політики; оптимізувати розміри національних авіакомпаній, що посилять їх місце на ринку авіаперевезень та підвищать конкурентоспроможність при відкритті неба.

За ходом реалізації більшості з перелічених параметрів Мінінфраструктури України також звітує перед уповноваженими представниками ЄС у рамках виконання Програми секторальної бюджетної підтримки “Підтримка впровадження транспортної стратегії України”, для чого періодично існує Спільна група з моніторингу (впродовж 4 років – до 2014 р. Мінінфраструктури отримує фіксовану суму 27 млн євро, а якщо будуть впроваджені реформи – додатково 38 млн євро). Моніторинг здійснюється за 11 показниками (індикаторами), які стосуються питань приведення до міжнародного рівня законодавства транспортної галузі, покращення безпеки на автошляхах, в авіапросторі та судноплаванні, зростання транспортних потоків через Україну тощо.

Таким чином, транспорт, як інфраструктурна галузь, відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світові економічні системи. Таку роль транспорт може виконувати лише за умов постійного покращення організації перевезень, вдосконалення діючого законодавства та імплементації його до загальноєвропейського, оновлюючи з дотриманням вимог євро стандартів виробничі фонди, дотримуючись правил охорони навколишнього природного середовища. Як свідчить аналіз, транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме також укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим, стан головних транспортних галузей України ще не в повній мірі відповідає цим вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку. Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бут наступні.

1. Вирішити проблему збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг як за галузевою (за видами транспорту), так і регіональною ознакою. Для цього необхідно:

а) на залізничному транспорті

- на законодавчому рівні підвищити відповідальність вантажоодержувачів за пошкодження вагонного парку, що включатиме поряд з відшкодуванням витрат на ремонт також компенсацію неотриманого прибутку залізниць внаслідок виключення вагонів з обороту;
- впровадити нормативні документи, які регулюватимуть залучення до вантажних перевезень приватних вагонів (включаючи економічний механізм, за яким встановлювалась би відповідальність орендаря за збереження та своєчасне повернення транспортних засобів). Функції з регулювання процесу залучення приватних вагонів до вантажних перевезень доцільно делегувати державному органу з регулювання тарифів на транспорті, необхідність створення якого в Україні обговорюється вже протягом багатьох років;
- вдосконалити діючу нормативно-правову базу, що регулює процес фінансового забезпечення оновлення локомотивного парку (тільки у 2011 р. з експлуатації буде знято 109 електровозів серії ВЛ8, у наступні 3 роки – ще 332 машини цього типу, а також багато електровозів інших моделей і тепловозів) з тим, щоби поряд з державними коштами, що можуть залучатися через впровадження лізингової форми придбання техніки, придбання машин здійснювалось також

приватними інвесторами за умов встановлення їх власності на придбані локомотиви;

- розробити проект Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», спрямованого на модернізацію, оновлення рухомого складу залізниць; поетапне розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху; підвищення якості та швидкості перевезень, рівня комфорту обслуговування пасажирів; покращення умов економічної безпеки і захисту довкілля;
- поступово здійснити (там, де це економічно доцільне) впровадження денних перевезень пасажирів швидкісними потягами;
- з метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) в рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю;

б) на автомобільному транспорті

- забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг, насамперед, у рамках підготовки до фінальної частини змагань з футболу “Євро-2012”. Забезпечити повне виконання прийнятих зобов’язань з розширення нового будівництва та облаштування (з урахуванням вимог євростандартів) автошляхів (зокрема, у 2011 р. – 1500 км, у наступні – по 2-4 тис. км);
- розробити і прийняти Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», у якому передбачити необхідні умови та дійові механізми взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами (можливо шляхом випуску цінних паперів, акцій, облігацій) для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг;
- прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту, у якій, на підставі схваленої КМУ у серпні 2011 р. (Розпорядження № 732-р) Концепції, зосередити увагу на прискоренні процесу оновлення автотранспортного парку шляхом нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності та шляхом лізингу;
- вирішити управлінсько-організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних автодоріг;

в) на авіаційному транспорті

- забезпечити повне виконання завдань з розбудови сучасного аеропортового господарства, насамперед у містах, що залучаються до проведення фінальної частини змагань з футболу Євро-2012;
- вивчити питання щодо доцільності впровадження вертикально-інтегрованих структур, посилення міждержавної співпраці при створенні нових моделей літаків серії “Антонов”, формування потужностей з виробництва вітчизняного вертольота; реалізувати положення Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 року (після її схвалення);
- в містах, що не задіяні у програмах до Євро-2012, здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, впровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіакомпаніями;

г) на морському транспорті

- розробити і реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2020 р.;
 - для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту розробити та ухвалити закон “Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України”, Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму “Безпека судноплавства в Україні” (Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1137); удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства, забезпечити виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року (схвалена розпорядженням КМУ від 16.07.2008 № 1051-р), насамперед щодо розвитку потужностей з переробки контейнерних вантажів в морських торговельних портах та розширення географії функціонування морських поромних ліній між портами України, РФ, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії;
 - завершити будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай-Чорне море в українській частині дельти Дунаю;
 - Мінінфраструктури України, Одеській обласній Державній адміністрації створити необхідні умови та сприяти виконанню Координаційним центром з проведення діяльності, пов’язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (утворений постановою КМУ від 21.09.2011 № 994) покладених на нього функцій щодо відстоювання національних інтересів України в регіоні, налагодження рівноправних відносин з країнами регіону, відродження дієздатності Дунайського пароплавства та соціально-економічного розвитку українського Придунав’я;
 - розробити і реалізувати окрему національну програму з розвитку інфраструктури для прийому круїзних суден нового покоління, покращення обслуговування пасажирів у приймаючих портах (світовий ринок морських круїзів у 2011 р. оцінюється у 16 млн осіб).
- 2. Зміцнювати міжнародне співробітництво і посилити процес інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж.** Для цього необхідно:
- активізувати дії (організаційні, техніко-технологічні, юридичні), спрямовані на інтенсифікацію мультимодальних перевезень з використанням автомобільного, залізничного та морського транспорту (контрейлерні та спеціалізовані контейнерні потяги) із залученням поромних переправ до портів РФ, Грузії, Болгарії, Туреччини, Румунії (в Європі останніми роками 2/3 міжнародних перевезень вантажів здійснюється у змішаному сполученні). До контрейлерних потягів, що виконують мультимодальні перевезення, включені “Вікінг”, “Зубр”, “Ярослав”, “Одеса” тощо. Важливим вбачається прийняття Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» (включено до Плану заходів щодо виконання у 2011 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу”, затвердженого Розпорядженням КМУ від 17.08.2011 № 790-р), а також вирішення питання відповідальності сторін при комбінованих перевезеннях, компенсації шкоди від небереження вантажу та рухомого складу, взаєморозрахунків, оформлення перевізних документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів змішаних перевезень тощо. Створити необхідні економічні умови для активізації вантажних і пасажирських перевезень в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з наступним використанням внутрішньої річкової системи РФ);
 - забезпечити збільшення пропускних спроможностей морських та річкових

- портів (першочерговою вбачається доцільність розбудови нового контейнерного терміналу Одеського МТП на Карантинному молу; Іллічівського МТП, а також порту “Южний”). Днопоглиблення підхідного каналу і акваторії в цьому порту дасть можливість приймати повністю завантажені великогабаритні нафтові танкери та суховантажні балкери;
- сформуванню дієвої транспортно-логістичної системи на східному та особливо західному напрямках (насамперед, у районі Чоп-Захонь), відродити проектні розрахунки та реалізувати відомий проект “Інтерпорт Ковель”, який свого часу передбачав створення в Ковелі транспортно-логістичного центру великої потужності з проведенням тут необхідних митних та інших процедур контролю (важливість реалізації ідеї відродження транспортного значення Ковеля посилюється потребами в перевезеннях великої кількості вболівальників з Європи, що відвідуватимуть заключні етапи футбольної першості в Україні з Євро-2012);
 - підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого впровадження принципу “єдиного вікна” при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, застосування електронного цифрового підпису відповідальних за вантаж. Використовувати рекомендації та стандарти СЕК ООН, Всесвітньої митної організації та інших міжнародних регулюючих організацій для спрощення та гармонізації потоків інформації і документів під час підготовки пропозицій з реалізації пілотного проекту з впровадження принципу «єдиного вікна» в організації взаємодії вітчизняних учасників зовнішньоторговельних операцій і контролюючих органів, за маршрутом поїзду «Вікінг» та у аеропорту «Бориспіль» з використанням електронного документу ЦІМ/СМГС. У цілому розширити практику застосування уніфікованої накладної ЦІМ/СМГС, що дозволяє суттєво прискорити і спростити процедуру передачі вагонів на прикордонних передавальних станціях;
 - реалізувати усі можливості, що надає Україні її співробітництво з країнами ЄС у розвитку транс’європейських транспортних мереж (TEN-T) та нових транснаціональних транспортних осей на території України. Провести аналіз відповідності законодавства України європейським стандартам з питань впровадження механізму спрощення і гармонізації процедур та привести митне законодавство у відповідність до вимог Конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур (Кіотської конвенції), а також Конвенції про спільну транзитну процедуру;
 - реалізувати можливості, що надаються новим Повітряним кодексом, у зміцненні міжнародного співробітництва на базі впровадження європейських стандартів щодо гарантування безпеки авіації та захисту прав пасажирів; розбудови нових транспортних пасажирських ліній між містами України та іншими регіонами світу; осучаснення аеропортового господарства; оновлення складу авіасуден;
 - вирішити неузгоджені проблеми щодо спрощення процедури доступу українських автоперевізників на європейські ринки, у тому числі на базі зміцнення технічної бази вітчизняних автоперевізників, підвищення рівня екологічності транспортних засобів, що ними використовуються, встановлення ідентичних європейським вимог до кваліфікації вітчизняних водіїв. Ініціювати та провести переговори з відповідними органами Польської Республіки щодо відновлення паритету з надання дозволів на вантажні перевезення автомобільним транспортом;
 - на урядовому рівні активізувати процес щодо отримання Укрзалізницею статусу митного перевізника з наданням відповідних ліцензійних умов (цей

статус був наданий УЗ ще 2004 р., проте через рік скасований. За даними експертів, за цей час обсяг залучених вантажів для перевезення залізницею, збільшився у 1,7 разу). Ліцензія має встановлювати повну відповідальність власника ліцензії не лише за вантаж (стан, термін доставки, відповідність митним документам), але і зобов'язання щодо бюджетних фінансових відрахувань;

- підготувати, затвердити та реалізувати Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 рр., де серед іншого врахувати питання щодо утворення в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень з перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу.

3. Реалізувати комплекс заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі. Для цього, спираючись на Закон України “Про державно-приватне партнерство” від 01.07.2010 № 2404-УІ та нові можливості, що надає Податковий кодекс, необхідно:

а) створити нормативно-правові умови для розвитку державно-приватного партнерства у сфері транспорту:

- здійснити аналіз та перевірку відповідності діючого законодавства міжнародним нормам;
- розробити «Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі», у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; визначення шляхів та напрямів удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства у транспортній галузі; поширення позитивного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства у транспортній сфері;
- впровадити систему страхування інвестиційних ризиків; гарантувати додержання прав і законних інтересів приватних партнерів шляхом внесення змін до Закону України “Про інвестиційну діяльність” № 1560-ХІІ від 18.09.1991 р. у частині забезпечення надання державних гарантій прав інвесторів та захисту інвестицій (ст. 18 та 19) стосовно визначення органів державної влади, які відповідатимуть за виплати компенсацій та відшкодування збитків інвесторам, а також стосовно конкретизації джерел та строків цих виплат;

б) створити інституційні та ринкові умови для державно - приватного партнерства у сфері транспорту та утворити повну і комплексну систему його функціонування:

- створити спеціальний центр розвитку державно-приватного партнерства в Україні як методологічну і координаційну установу, що опікуватиметься проблемами розвитку економічних, правових та організаційних засад реалізації ДПП у транспортній галузі;
- Міністерству інфраструктури України разом з Державною службою автомобільних доріг, Державною адміністрацією залізничного транспорту та іншими органами, що знаходяться у сфері управління Міністерства, формувати та оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури, в т. ч. на умовах державно-приватного партнерства;
- широко розповсюджувати інформацію про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку ДПП у транспортній галузі в Україні під час проведення міжнародних заходів, організованих Посольствами України за кордоном, міжнародних бізнес-форумів та конференцій, а також через ЗМІ з метою пошуку потенційних інвесторів та кредиторів;

- Міністерству економічного розвитку та торгівлі разом з Міністерством інфраструктури, Міністерством фінансів, Фондом державного майна України та НБУ визначити моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проектів, в т.ч. у дорожньо-транспортній галузі (в морських, річкових портах, аеропортах, на залізниці та на інших об'єктах транспортної інфраструктури); запровадити механізми заохочення розвитку ринку для ДПП та схеми фінансування проектів; забезпечити механізми комплексного розподілу ризиків відповідно до обраних моделей ДПП;
- Міністерству освіти, науки та молоді і спорту України здійснювати спеціальну підготовку фахівців з питань ДПП, в т.ч. для сфери державного та місцевого управління на транспорті, передбачивши в загальній освітній програмі спеціальну дисципліну.

ДОДАТОК

(Схеми МТК)

1. Пан-європейський транспортний коридор № 3 (Маршрут: Берлін (Дрезден) - Вроцлав - Львів-Київ)



2. Пан-європейський транспортний коридор № 5 (Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород - Львів)



3. Пан-європейський транспортний коридор № 7 (Дунайський (водний))



4. Пан-європейський транспортний коридор № 9 (Проходження: Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ - Київ(Москва) - Одеса (Кишинів) - Пловдив - Бухарест - Александрополіс (з 4-ма відгал.). Країни учасниці - Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція



5. Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море—Чорне море) (Ягодин-Одеса)

Маршрут: Трієст-Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород - Львів.
Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна



6. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)



7. Кільцева дорога навколо Чорного моря



Назва проекту «Чорноморське кільце» (RING HIGHWAY «BLACK SEA RING» (HWBSR). На даний час проект, що передбачає розбудову високопропускну́ї автомагістралі (шляхом модернізації існуючих доріг та поетапного будівництва нових ділянок) узгоджено урядами всіх 12 країн, довжина головної траси – 7140 км, вона пройде (за проектом) через міста Стамбул, Самсун, Трабзон, Едирне (Туреччина), Поті, Батумі (Грузія), Таганрог, Ростов-на-Дону, Новоросійськ (РФ), Одесу, Мелітополь, Маріуполь (Україна), Чісіану (Молдова), Бухарест (Румунія), Хасково (Болгарія), Комотіне, Александруполіс (Греція).

Зміст

| | |
|---|----|
| Вступ | 3 |
| Розділ 1. Транспортна система України у стратегії посткризового розвитку національної економіки | 6 |
| 1.1.Відродження попиту і пропозиції транспортних послуг, проблеми їх збалансування | 6 |
| 1.2. Оновлення рухомого складу | 11 |
| 1.2.1. На залізничному транспорті | 11 |
| 1.2.2. На автомобільному, авіаційному та морському транспорті | 15 |
| 1.3. Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні.... | 20 |
| Розділ 2. Інтеграція транспортної системи України в європейські та світові транспортні мережі..... | 25 |
| 2.1.Аналіз стану євроінтеграційних процесів ринку транспортних послуг України | 25 |
| 2.2. Співробітництво України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України | 31 |
| 2.3. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: стан і проблеми інтеграції | 34 |
| Розділ 3. Стратегічні пріоритети реформування транспортної галузі в Україні ... | 37 |
| Додаток | 45 |