

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПЛАНІВ УКРАЇНИ

Резюме

Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньоекономічним пріоритетом України, реалізація якого у транспортній сфері дозволить збільшити обсяги перевезень міжнародними транспортними коридорами, що розташовані на території України, покращити умови експорту українських товарів, залучити національних перевізників до транспортування транзитних вантажів між Європою та Азією, покращити безпеку руху тощо.

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої передбачає розширення і зміцнення співробітництва України з ЄС у сфері транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійснення ефективних і безпечних транспортних перевезень та посилення основних транспортних зв'язків між територіями сторін Угоди. У сфері розвитку стабільних транспортних систем найактуальнішим для України напрямом є модернізація транспортної інфраструктури та оновлення рухомого складу. У сфері здійснення ефективних та безпечних транспортних перевезень відбувається наближення вітчизняного законодавства до вимог законодавства ЄС. З метою посилення основних транспортних зв'язків між територіями України та ЄС відбувається лібералізація та дерегуляція внутрішнього ринку транспортних послуг.

Але на шляху до здійснення інтеграції транспортного сектору України та ЄС та, відповідно, отримання синергетичного ефекту від цього процесу існують проблеми, які потребують своєчасного вирішення: рівень розвиненості вітчизняного транспортного сектору суттєво відрізняється від більшості країн ЄС, що заважає швидкому здійсненню інтеграційних заходів; недостатня пропускна здатність вітчизняних автодоріг та якість дорожнього

покриття, у результаті чого потенціал автомобільного транспорту використовується недостатньо; низька ефективність міжнародної торговельної співпраці України, яка суттєво поступається показникам країн Європейського Союзу.

Для вирішення вищезазначених проблем запропоновано реалізувати заходи державної політики, які дозволять прискорити інтеграцію вітчизняного транспортного сектору до європейської транспортної системи, підвищити його конкурентоспроможність та здатність ефективно обслуговувати потреби національної економіки та населення у перевезеннях.

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПЛАНІВ УКРАЇНИ

Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньоекономічним пріоритетом України, реалізація якого у транспортній сфері дозволить збільшити обсяги перевезень міжнародними транспортними коридорами, що розташовані на території України, покращити умови експорту українських товарів, залучити національних перевізників до транспортування транзитних вантажів між Європою та Азією, покращити безпеку руху тощо.

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої передбачає розширення і зміцнення співробітництва України з ЄС у сфері транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійснення ефективних і безпечних транспортних перевезень та посилення основних транспортних зв'язків між територіями сторін Угоди.¹

У сфері розвитку стабільних транспортних систем найактуальнішим для України напрямом є модернізація транспортної інфраструктури та оновлення рухомого складу.

У цій сфері в Україні здійснено низку важливих кроків. Вступив у силу Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» (№ 1764-19 від 17.11.2016), згідно з яким передбачено передачу 122,7 тис. км автомобільних доріг загального значення у сферу повноважень місцевих державних адміністрацій². Це має сприяти розширенню

¹ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (Розділ V, Глава 7 Транспорт): [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011?test=4/UMfPEGznhhaP1.ZixKBnfzHI4s.s80msh8Ie6

² Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/1764-19>

існуючої транспортної мережі, поліпшенню її експлуатаційного стану та нарощуванню пропускної здатності.

З метою покращення стану автомобільних доріг та якості їх ремонту, будівництва, утримання та реконструкції створено Державний Дорожній Фонд з власними джерелами фінансування (Закони України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» №1763-19 від 17.11.2016 та «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» №1762-19 від 17.11.2016).^{3 4} Протягом січня-жовтня 2018 р. Державним дорожнім фондом було витрачено 24,2 млрд грн, у тому числі на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг – 8,4 млрд грн, покращення стану автомобільних доріг – 2,3 млрд грн, на субвенції місцевим бюджетам на здійснення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування, вулиць і доріг комунальної власності – 9,3 млрд грн. Всього у 2018 р. Державним дорожнім фондом заплановано витратити 33,5 млрд грн.

Слід зазначити, що досвід Державного Дорожнього Фонду можливо розповсюдити і на інші види транспорту – насамперед річковий транспорт. Так, акциз з пального, що використовується річковими суднами, може бути акумульовано в окремому Державному Річковому Фонді, який скеровуватиме ці кошти на потреби відбудови, утримання та розвитку річкової транспортної інфраструктури.

***Довідково:** На території кожного шлюзу ДП «Укрводшлях» нараховується близько 20 об'єктів в аварійному стані або у стані, непридатному до нормальної експлуатації, що загрожує масштабною техногенною аварією. На багатьох ділянках річок, перспективних для здійснення вантажних перевезень, обмежена або взагалі відсутня річкова транспортна інфраструктура – наприклад недостатня кількість зернових*

³ Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» №1763-19 від 17.11.2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>

⁴ Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» №1762-19 від 17.11.2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>

терміналів на Дніпрі, або відсутність складських приміщень між Херсоном та Запоріжжям заважають розвитку перевезень зернових культур та мінеральних добрив.

Задля вирішення питання невідповідного рівня якості ремонту автомобільних доріг відбувається узгодження широко застосованих у ЄС принципів та стандартів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils, FIDIC) з існуючими національними законами та нормативними актами. Насамперед це стосується вимог до тендерних процедур та тендерної документації під час реалізації інфраструктурних проектів у сфері автомобільних доріг. Використання принципів та стандартів FIDIC має привести до вищої якості виконання робіт у сфері будівництва транспортної інфраструктури та нарощування темпів модернізації вітчизняної дорожньої мережі.

Крім того, реалізуються заходи щодо покращення стану основних засобів у транспортному секторі, насамперед модернізації рухомого складу. Так, між ПАТ «Укрзалізниця» та компанією General Electric підписано угоду про спільне виробництво рухомого залізничного складу. До угоди залучено Державний експортно-імпортний банк України, який оплачує 70 % першої партії з 30 локомотивів загальною вартістю 140 млн дол. США та надає їх Укрзалізниці у лізинг терміном на 15 років; 30 % сплачує Укрзалізниця. Протягом 15 років передбачається модернізація до 74 локомотивів та придбання до 225 нових локомотивів на суму 1 млрд дол. США. У 2018-2019 рр. заплановано постачання 30 дизельних локомотивів, виробництво яких відбуватиметься за участю вітчизняних компаній, рівень локалізації виробництва може сягнути 40 %. Перші 15 тепловозів TE33A серії Evolution виробництва General Electric вже поставлено до України, наразі тривають їх сертифікація, шляхові випробування та остаточне укомплектування на Крюківському вагонобудівному заводі.⁵

⁵ Ще 7 локомотивів GE прибули в Україну, – Євген Кравцов [Електронний ресурс] – *Режим доступу:* https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/483658/

Восени 2018 р. ПАТ «Укрзалізниця» разом із Європейським Банком реконструкції та розвитку підписали довгострокову кредитну угоду в рамках проекту оновлення парку вантажних вагонів. Згідно з цією угодою заплановано придбання 6-6,5 тис. нових напіввагонів загальною вартістю 240,7 млн дол. США (150 млн дол. США надає ЄБРР, залишок фінансуватиметься Укрзалізницею власним коштом). Загалом, потреба у напіввагонах оцінюється у розмірі 24 тис. од.⁶

З метою вирішення проблеми надмірної завантаженості під'їзних доріг у передмісті м. Києва, Державне агентство автомобільних доріг України спільно із Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком реалізує проект з будівництва п'яти дворівневих транспортних розв'язок. Проект планується реалізувати за рахунок кредиту від зазначених організацій; будівництво може розпочатись вже у 2019 р., після завершення тендерів.⁷

У сфері здійснення ефективних та безпечних транспортних перевезень відбувається наближення вітчизняного законодавства до вимог законодавства ЄС. Так, розпорядженням Кабінету Міністрів України № 481 від 14.06.2017 схвалено «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року»,⁸ на основі якої розроблено «Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 р.» та відповідний план заходів (Розпорядження Кабінету Міністрів України № 231 від 28.03.2017). Реалізація заходів Стратегії та Програми має зменшити на третину летальність від дорожньо-транспортних пригод, послабити соціально-економічні наслідки від них та реалізувати дієву систему контролю над безпекою руху.

⁶ UZ New Rolling Stock [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/uz-new-rolling-stock.html>

⁷ Про розвиток транспортної інфраструктури у місцях активної забудови [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/pro_rozvytok_transportnoi_infrastruktury_u_mistsyakh_aktivnoi_zabudovy.html

⁸ Розпорядження Кабінету Міністрів України № 481 від 14.06.2017 р. «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>

Програмою запроваджується європейський стандарт CADaS (Common Accident Data Set – загальний набір даних щодо дорожніх пригод), який передбачає збір та оприлюднення інформації щодо кожного випадку ДТП із потерпілими. Програмою заплановано інвестування в удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (708,7 млн грн), поліпшення безпечної поведінки учасників дорожнього руху (483,1 млн грн), поліпшення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод (1755,9 млн грн), забезпечення дотримання правил дорожнього руху (962,7 млн грн) та за іншими напрямками. Всього на виконання заходів Програми заплановано витратити 9016,4 млн грн.⁹

Для збереження стану дорожнього покриття, економії коштів на його відновлення та ремонт Державною службою України з безпеки на транспорті за фінансової допомоги Європейської комісії відбувається нарощування кількості пересувних габаритно-вагових комплексів. Це має забезпечити надійний контроль над перевищенням дозволеного рівня навантаження на автомобільному транспорті, що не лише призводить до псування дорожнього покриття, але й створює умови для виникнення дорожньо-транспортних пригод. У жовтні 2018 р. в Україні функціонувало 78 таких комплексів.

З метою посилення основних транспортних зв'язків між територіями України та ЄС відбувається лібералізація та дерегуляція внутрішнього ринку транспортних послуг.

Так, здійснюються заходи щодо підвищення прозорості роботи перевізників та створення чесних та конкурентних умов роботи на ринку транспортних послуг. Для цього постановами Кабінету Міністрів України № 180 та № 181 від 07.02.2018 внесено зміни до «Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального

⁹ Завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/%D0%94%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BA%202_%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D1%96%20%D0%B7%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B8%202020.xlsx

користування» та «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» з метою імплементації регламентів ЄС №1370/2007 «Про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами». ^{10 11}

Триває процес створення конкурентних умов на ринку авіаційних перевезень – проект «Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року» передбачає залучення бюджетних авіакомпаній до України шляхом надання бездискримінаційного доступу до експлуатації повітряних шляхів сполучення, ринку послуг наземного обслуговування, ринку авіаційного пального та двостороннього співробітництва у галузі міжнародного повітряного сполучення. ¹² Для цього вже створено національну бюджетну авіакомпанію SkyUp Airlines, яка надаватиме доступні транспортні послуги на внутрішніх та міжнародних маршрутах. Крім того, у вересні 2018 р. розпочала свою роботу в Україні найбільша в Європі бюджетна авіакомпанія Ryanair DAC, здійснюються заходи щодо залучення на внутрішній ринок авіаційних перевезень України «лоукост» компаній Eurowings та EasyJet.

Слід зазначити, що на шляху до здійснення інтеграції транспортного сектору України та ЄС та, відповідно, отримання синергетичного ефекту від цього процесу існують проблеми, які потребують своєчасного вирішення.

Рівень розвиненості вітчизняного транспортного сектору суттєво відрізняється від більшості країн ЄС, що заважає швидкому здійсненню інтеграційних заходів. Так, у 2015 р. кількість легкових автомобілів на тисячу населення (рівень моторизації) в середньому у країнах ЄС-28 складала близько 500, у той час як в Україні цей показник становив 161. При цьому, протягом розглянутого періоду найменше в ЄС значення рівня моторизації

¹⁰ Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] – *Режим доступу*: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/181-2018-%D0%BF>

¹¹ Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування [Електронний ресурс] – *Режим доступу*: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/180-2018-%D0%BF>

¹² Проект «Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [Електронний ресурс] – *Режим доступу*: <https://mtu.gov.ua/projects/166/>

спостерігалось у Румунії (261), тобто за цим показником Україна відстає не лише від середньоєвропейського рівня, але і від рівня найменш розвинених у цьому аспекті членів ЄС.¹³ Аналогічно, у 2015 р. рівень моторизації за вантажними автомобілями в Україні складав 30,3, у той час як найменший рівень серед країн ЄС спостерігався у Хорватії (35) Литві (35) та Латвії (43). Низький рівень моторизації за легковими та вантажними автомобілями має наслідком відносно невеликі обсяги перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом та звужує прибутковість перевізників, які не здатні оперативно нарощувати свої автопарки для задоволення потреби у перевезеннях. В результаті держава недоотримує кошти, які могли б спрямовуватись на розбудову транспортної інфраструктури, підвищення її конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості.

Недостатня пропускна здатність вітчизняних автодоріг та якість дорожнього покриття, у результаті чого потенціал автомобільного транспорту використовується недостатньо. Так, якщо в середньому у країнах ЄС-28 основна відстань, на яку відбувалось перевезення вантажів, у 2015 р. складала від 300 до 999 км, то в Україні вона становить лише 52 км.¹⁴ Участь вітчизняного автомобільного транспорту у здійсненні міжнародних транзитних перевезень є вкрай малою (для країн з високою часткою міжнародних транзитних перевезень, таких як Болгарія, Латвія, Литва, Угорщина, Португалія, Румунія та Словаччина, основна відстань, на яку відбувається перевезення вантажів автомобільним транспортом, складає понад 1000 км).

Недостатнє використання потенціалу вантажних перевезень автомобільним транспортом також ілюструється показниками структури вантажообігу наземного транспорту України та ЄС (рисунок). Аналіз показників цієї структури демонструє вагомий диспаритет між частками

¹³ Energy, transport and environment indicators 2017 edition [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/8435375/KS-DK-17-001-EN-N.pdf/18d1ecfd-acd8-4390-ade6-e1f858d746da>

¹⁴ Транспорт і зв'язок України 2016. Статистичний збірник [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2017/zb/09/zb_tr_2016pdf.zip

перевезених вантажів – так, у 2015 р. частка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом у ЄС перевищувала аналогічний показник для України у 3,2 разу, у той час як в Україні спостерігається домінування частки вантажних перевезень залізничним транспортом – у 4,1 разу більше, ніж в ЄС. Крім того, Україна поступається ЄС за часткою перевезень внутрішнім водним транспортом у 10,7 разу.

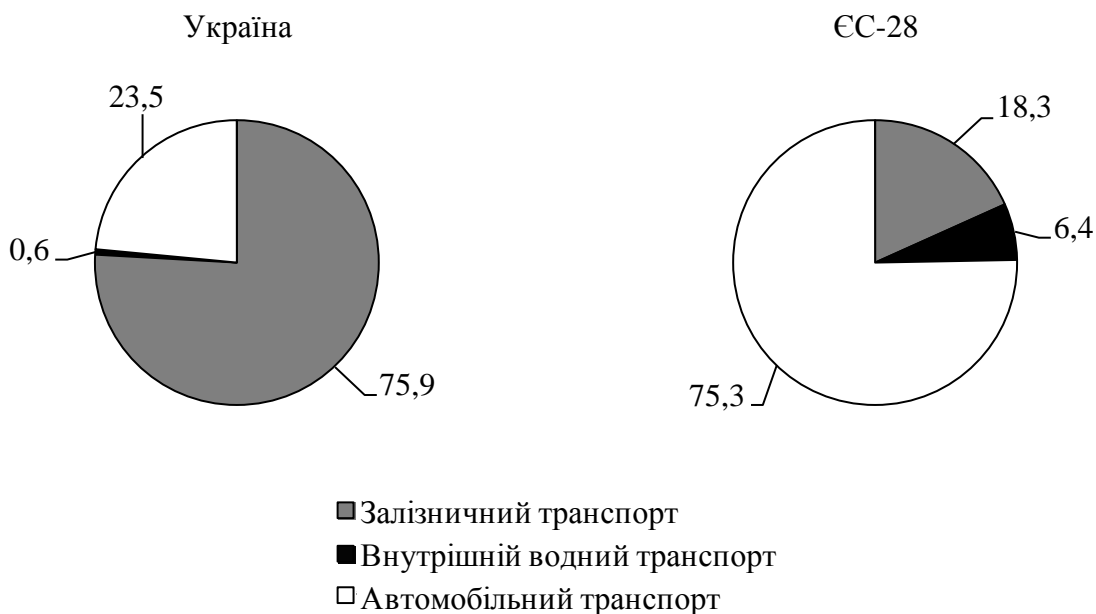


Рис.1 Структура вантажообороту України та ЄС у 2015 р. (% , тонно-кілометри).

Слід зазначити, що домінування частки залізничного транспорту у перевезенні вантажів в Україні певною мірою пояснюється високою часткою сировинних товарів та товарів з невисоким ступенем обробки. Так, у 2016 р. частка вугілля, руди, коксу, цементу, хімічних і мінеральних добрив, лісу, нафти та нафтопродуктів, чорних металів та хлібних вантажів у загальному обсязі перевезених вантажів залізничним транспортом загального користування складала 74,3 %.

Надзвичайно мала частка внутрішнього водного транспорту у вантажообороті України свідчить про існування значного потенціалу щодо його розширення. Скорочення кількості справних локомотивів та вагонів ПАТ «Українська залізниця», хронічна нестача зерновозів, а також запроваджене з 13 листопада 2018 р. підвищення ставок на перевезення вантажів залізничним транспортом (таблиця 1) змушують виробників та

експортерів звертати увагу на можливості транспортування своєї продукції річковими шляхами, що у 5 разів економічніше за транспортування автомобільним транспортом та у 1,5 разу – залізничним.¹⁵

Таблиця 1

Ставки плати за використання власних вагонів ПАТ «Укрзалізниця»
(ставка без ПДВ, грн/добу)

Тип вагону	Старий тариф з 28.07.2018 ¹⁶	Новий тариф з 13.11.2018 ¹⁷	Зміна, %
Обкатишовоз	756	1005	32,9
Напіввагон	600	819	36,5
Думпкар	997	1308	31,2
Цементовоз	577	823	42,6
Мінераловоз	771	1061	37,6
Зерновоз	713	1055	48,0
Автомобілевоз	786	1046	33,1
Платформа універсальна	449	616	37,2
Платформа фітінгова	456	456	0,0
Платформа лісовоз	435	673	54,7
Цистерна	570	823	44,4
Критий вагон	681	1024	50,4

У цьому контексті перспективним вважається використання річкового транспорту для подальшого перевантаження зернових культур на морські судна задля їх експорту, а також перевезення добрив споживачам, що розташовані уздовж берегів Дніпра.

Довідково: У 2017 р. компанія Нібулон ввела в експлуатацію три буксири та три баржі; кожна баржа здатна здійснювати річкове перевезення 2000 т. зернових. У 2018 р. компанія побудувала ще 2 буксири та 2 несамохідні баржі вантажопідйомністю 5000 т. Компанія «Гермес-Трейдінг» придбала 2 буксири та планує перевозити річковими шляхами до 120 тис. т. зернових та масляних культур на рік. З аналогічними цілями два буксири було придбано і компанією «Grain Transshipment LLC». Крім того, протягом 2017 р. спостерігалось повернення під український прапор суден типу Волга-Дон (вітчизняне законодавство дозволяє здійснювати каботажні перевезення лише під українським прапором) саме для перевезення зернових. Загалом, у 2017 р. дедвейт вітчизняного

¹⁵ 21 червня 2017 року пройшло перше спільне виїзне засідання Комітетів ВР з питань транспорту і з питань промислової політики та підприємництва. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://komtrans.rada.gov.ua/print/72797.html>

¹⁶ Ставки плати за використання власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця» та плати за користування вагонами перевізника ПАТ «Укрзалізниця» за межами України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/dogtariffs/stavky/476531/

¹⁷ Ставки плати за використання власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/dogtariffs/stavky/483020/

річкового флоту, здатного здійснювати перевезення зернових культур, збільшився на 18 тис. т. Прогнозується, що загальні обсяги перевезення річковим транспортом у наступні три роки збільшаться до 15 млн т. з 4 млн т. у 2017 р.^{18 19}

Таким чином, нині складаються сприятливі передумови для відродження річкового транспорту, що відповідає загальноєвропейським тенденціям та сприятиме наближенню структури вантажообороту України до країн ЄС за умови ефективної державної підтримки. У цьому сенсі набуває актуальності прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», яке надасть імпульсу розвитку річкового транспорту.

На розвиток транспортного сектору також негативно впливає низька ефективність міжнародної торговельної співпраці України, яка суттєво поступається показникам країн ЄС. Так, у 2017-2018 рр. Україна посідає 119 місце з 190 можливих за значенням субіндексу міжнародної торгівлі індексу Doing Business.²⁰ Слід зазначити, що у 2016-2017 рр. позиції України були дещо кращими – 115 місце з 190.²¹ Відставання України у документальному та митному оформленні експорту та імпорту є вельми значним (таблиця 2).

Серед розглянутих у таблиці країн Україна посідає останнє місце за часом, який необхідний для документального оформлення експорту (96 годин проти 1-3 годин у країнах ЄС) та імпорту (168 годин проти 1 години). Аналогічна ситуація і з вартістю документального оформлення експорту (292 дол. США проти 0-45 дол. США) та імпорту (212 дол. США проти 0 дол. США). У документальному та митному оформленні імпорту спостерігається великий диспаритет між Україною та країнами ЄС – 212 дол. США та 100 дол. США проти 0 дол. США. Необхідність витратити значний обсяг часу для документального та митного оформлення вантажів, а також значні фінансові

¹⁸ Главные тренды речной навигации 2018 г. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/glavnye-trendy-rechnoy-navigatsii-2018-goda1534146860>

¹⁹ Транспорт і зв'язок України 2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf

²⁰ Doing Business 2018. Reforming to Create Jobs [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>

²¹ Doing Business 2017 Equal Opportunity for All [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB17-Report.pdf>

виплати, пов'язані з ними, суттєво обмежують привабливість України з точки зору використання транзитного потенціалу її транспортного сектору та призводять до втрати міжнародних вантажопотоків.

Таблиця 2

Складові субіндексу міжнародної торгівлі індексу Doing Business 2018

	Польща	Румунія	Франція	Угорщина	Естонія	Литва	Болгарія	Латвія	Німеччина	Україна
Індекс Doing Business	27	45	31	48	12	16	50	19	20	76
Субіндекс міжнародної торгівлі	1	1	1	1	17	19	21	25	39	119
Експорт										
Час, необхідний для документального оформлення, год.	1	1	1	1	1	3	2	2	1	96
Вартість документального оформлення, дол. США	0	0	0	0	0	28	52	35	45	292
Час, необхідний для митного оформлення, год.	0	0	0	0	2	9	4	24	36	26
Вартість митного оформлення, дол. США	0	0	0	0	0	58	55	150	345	75
Імпорт										
Час, необхідний для документального оформлення, год.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	168
Вартість документального оформлення, дол. США	0	0	0	0	0	0	0	0	0	212
Час, необхідний для митного оформлення, год.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	72
Вартість митного оформлення, дол. США	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100

Крім документального та митного оформлення експортних та імпорتنих вантажів, перевізники змушені витратити значний час на виконання процедур звітності транспортних засобів, насамперед у сфері морських перевезень. Для вирішення цієї проблеми наразі у ЄС здійснюються роботи щодо запровадження моделі «єдиного європейського

морського вікна» – EMSW (European Maritime Single Window). Ця модель уніфікує вимоги щодо процедури документального оформлення звітності морських суден при заході у порти. При цьому відбувається аналіз можливостей щодо паралельного спрощення і митної звітності. Передбачається, що EMSW поєднає в єдину мережу систему національних єдиних вікон – NSW (National Single Window) з єдиним інтерфейсом, спільними службами керування користувачами та доступом. Планується, що EMSW дозволить знизити надмірний адміністративний тиск на операторів суден за рахунок надання єдиної точки входу в систему для всієї території ЄС, з використанням єдиного програмного модуля, який під'єднаний до кожного NSW.

Створення єдиного національного вікна, уніфікованого з процедурами ЄС, яке регламентуватиме вимоги щодо звітності суден, що заходять в українські порти, не лише підвищить ефективність функціонування вітчизняних портів та перевізників, але й активізуватиме їхню інтеграцію до європейської транспортної системи.

З метою прискорення інтеграції вітчизняного транспортного сектору до європейської транспортної системи, підвищення його конкурентоспроможності та здатності ефективно обслуговувати потреби національної економіки та населення у перевезеннях необхідно реалізувати наступні заходи.

1. Верховній Раді України:

- з метою покращення експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування та їх збереження, а також посилення державного контролю та відповідальності за порушення діючих габаритно-вагових норм при перевезенні вантажів автомобільним транспортом розглянути та прийняти проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства в частині вагових та габаритних параметрів транспортних засобів) № 6644 від 23.06.2017;

- з метою забезпечення умов розвитку річкового транспорту та наближення параметрів його функціонування до європейської моделі використання внутрішніх водних транспортних шляхів розглянути та прийняти проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а-д від 09.07.2018;

- задля приведення у відповідність до законодавства ЄС нормативних актів України щодо перевезення небезпечних вантажів, у т. ч. під час здійснення мультимодальних перевезень, розглянути та прийняти проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» № 7387 від 08.12.2017.

2. Міністерству інфраструктури України:

- доопрацювати Проект закону України «Про залізничний транспорт України» (нова редакція) №7316 від 17.11.2017 у напрямку вдосконалення ринкових механізмів господарювання на залізничному транспорті, що дозволить забезпечити розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень, сприятиме відновленню стану основних фондів та притоку інвестицій у галузь, а також здійснити подальшу адаптацію законодавства України у сфері залізничного транспорту до нормативних актів ЄС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої;

- виступити з законодавчою ініціативою щодо створення Державного Річкового Фонду, який акумулюватиме кошти з метою подальшого фінансування ремонту, розширення та утримання в належному експлуатаційному стані річкової інфраструктури, насамперед судноплавних шлюзів;

- розробити програму розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні, яка забезпечуватиме подальшу інтеграцію транспортної системи

України до європейської транспортної мережі та сприятиме залученню вантажних потоків.

3. Міністерству інфраструктури України, Міністерству закордонних справ України:

- провести переговори з Європейською Комісією щодо можливості залучення українських представників у якості спостерігачів до розробки нормативно-правових актів, що передбачають створення EMSW – насамперед процедури 2018/0139 (COD) від 17.05.2018 р., модифікації діючої Директиви ЄС 2010/65/EU (Reporting Formalities Directive) та їх імплементації^{22 23};

- провести консультації з Виконавчим агентством з інновацій та мережі (INEA) щодо можливостей отримання Україною фінансової та технічної допомоги, спрямованої на інтеграцію вітчизняного транспортного сектору до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Белашов Є. В.
відділ безпеки реального сектору економіки
Національний інститут стратегічних досліджень,
грудень 2018 р.

²² COM (2018) 278: Proposal for a regulation of the European Parliament and of the council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU [Електронний ресурс] – *Режим доступу*: https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2018_139

²³ Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC Text with EEA relevance [Електронний ресурс] – *Режим доступу*: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32010L0065>