

СВІТОГОСПОДАРСЬКІ ЗВ'ЯЗКИ: ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

УДК 656.025.4

Д. ПРЕЙГЕР,
професор, доктор економічних наук,
Я. ЖАЛІЛО,
кандидат економічних наук,
Заслужений економіст України,
О. СОБКЕВИЧ,
кандидат економічних наук,
О. ЄМЕЛЬЯНОВА

РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ЯК ФАКТОР ЗМІЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ

Проаналізовано динаміку транзитних перевезень вантажів територією України за видами транспорту, країнами відправлення, номенклатурою. Розкрито причини втрати нашою державою значних обсягів транзиту. Науково обгрунтовано можливі шляхи зростання транзитних перевезень залізницею та морським транспортом.

“Рух – неначе музика, яку грає симфонічний оркестр, музика, яка лине, не відаючи кордонів, музика, яка поєднує людей і робить так, щоб поняття кордонів і відстаней перестали для них існувати”, – так висловився щодо руху (розуміємо – транспорту) відомий менеджер з логістики К. Габрелян.

Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, соціальним фактором, від якості функціонування якого залежать стан і розвиток промисловості, сільського господарства та оборони країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення. Процеси інтеграції та гармонізації світової економіки, створення міждержавних і транснаціональних виробничих об'єднань ставлять до транспортної системи нові вимоги, реалізувати які у рамках окремої держави вже неможливо. Водночас для налагодження ефективних міжнародних перевезень необхідно активно усувати адміністративні та інфраструктурні перешкоди, створювати умови для зростання привабливості не тільки інфраструктури, але й транспортно-логістичного бізнесу в цілому.

Розвиток ринків збуту товарів і поглиблення міжнародного поділу праці розширили територіальні відстані між виробниками та споживачами продукції, що, у свою чергу, зумовлює зростання обсягів і розширення номенклатури транснаціональних вантажопотоків. Спостерігається глобалізація транспорту: посилюється взаємодія усіх його видів по всьому ланцюжку поставки товарів; відбувається інтеграція транспортних систем окремих країн у єдину світову транспортну мережу, що обслуговує вантажопотоки між країнами та континентами; відпрацьовуються єдині (міжнародні) стандарти і вимоги до технічних параметрів транспортних засобів та обладнання; налагоджується процес електронної ідентифікації товарів і транспортних засобів, їх відстеження і супроводу з використанням супутникового зв'язку.

Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій (які виходять на кордони, взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів), близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів (де діє 130 злітних смуг), 18 державних МТП (загальною технологічною потужністю понад 170 млн. т), 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодоби вітчизняна транспортна система перевозить близько 2,2 млн. т вантажів і понад 19 млн. пасажирів.

Значну частку вантажних перевезень становить транзит, що зумовлено вигідним геополітичним розташуванням нашої держави, активним розвитком на її території МТК, наявністю в Україні потужностей з переробки транзитних вантажів у МТП і для доставки трубопровідним транспортом транзиту вуглеводневої сировини Російської Федерації до європейських країн і Туреччини, поступовим поліпшенням стану вітчизняних автомобільних доріг, відродженням української авіаційної галузі.

Слід зауважити, що останнім часом органи державної виконавчої влади України приділяють більше уваги питанням реалізації та подальшого розвитку транзитного потенціалу нашої держави. Ці завдання входять до складу трьох найважливіших рамкових напрямів реалізації національних проектів (таких, зокрема, як “Дунайський коридор”, розбудова LNG-терміналу), на виконання яких передбачається залучити близько 10 млрд. дол. приватних інвестицій.

Поняття “транзит вантажів” визначено у Законі України “Про транзит вантажів”: “Транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України”¹.

Таким чином, під транзитом слід розуміти вільне переміщення (ст. V Угоди ГАТТ/СОТ) через територію країни вантажів третіх країн під контролем митних органів держави без стягнення мита, податків і без застосування до товарів заходів тарифного і нетарифного регулювання. Транзит – це різновид експорту транспортних послуг, які надаються вантажовласникові та перевізникові. Значна частка транзитних вантажів перевозиться у контейнерах, що вимагає наявності спеціалізованого рухомого складу та відповідних пунктів переробки (таких, як порт, станція, пункт пропуску на митному кордоні), використання інформаційних і логістичних технологій, узгодженої взаємодії експедиторів різних країн.

Як зазначається у Програмі економічних реформ Президента України на 2010–2014 роки “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава”, транзитний потенціал країни недовикористовується: вантажопотік між Європою та Російською Федерацією через Беларусь є у 5 разів більшим, ніж через Україну. Як наслідок, не створюються нові робочі місця, а державний бюджет не отримує додаткових джерел доходу. У таблицях 1–4 проілюстровано динаміку загального обсягу транзитних перевезень вантажів (у тому числі за видами транспорту, а також країнами відправлення і призначення) та зміну структури вантажів, які транспортуються через країну транзитом.

Наведені дані засвідчують відсутність стабільності в обсягах транзитних перевезень: їх різке падіння в окремі роки, таке саме різке збільшення (зокрема, удвічі

¹ Закон України “Про транзит вантажів”. “Відомості Верховної Ради України” № 51, 1999, ст. 446.

у 2007 р. порівняно з 2005 р.), знову падіння у 2009–2010 рр. При цьому, виключивши з розрахунків найстабільніші обсяги транзиту вуглеводневої сировини трубопровідним транспортом (табл. 2–4), ми маємо ще строкатішу картину.

Таблиця 1*

**Динаміка зовнішньоекономічних транзитних вантажопотоків
через кордони України за 2000–2010 рр.**

Роки	Обсяг тран- зиту (тис. т)	% до 2000 р.	Роки	Обсяг тран- зиту (тис. т)	% до 2000 р.	Роки	Обсяг тран- зиту (тис. т)	% до 2000 р.
2000	184000,5	100	2004	185629,8	100,9	2008	325423	176,9
2001	183633,5	99,8	2005	205565,2	111,7	2009	178134,1	96,8
2002	181608	98,7	2006	222948,1	121,2	2010	152353,8	83,0
2003	218964	119,0	2007	386956,6	210,3			

* Складено і розраховано за даними: Транспорт і зв'язок України – 2009. Статистичний збірник. К., 2010, с. 79; Транспорт і зв'язок України – 2010. Статистичний збірник. К., 2011, с. 78.

Таблиця 2*

**Динаміка транзитних перевезень вантажів (зовнішньоекономічних вантажопотоків)
територією України за 2005–2010 рр.**

Показники	Роки				2010 р. у % до 2005 р.
	2005		2010		
	маса вантажу (тис. т)	% до підсумку	маса вантажу (тис. т)	% до підсумку	
Транзит (у цілому) **	77643,3	100	52913,5	100	68,2
у тому числі транспортном:					
автомобільним.....	636,1	0,82	4649,1	8,79	703,9
річковим.....	10,1	0,01	–	–	–
залізничним.....	73221	94,3	44511,8	84,2	60,8
морським.....	3765,5	4,85	3660,4	6,92	97,2
авіаційним.....	1,4	0,0	1,6	0,0	114,3
іншим.....	9,2	0,01	90,6	0,17	985

* Складено і розраховано за даними: Транспорт і зв'язок України – 2005. Статистичний збірник. К., 2006, с. 85; Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 80; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 79.

** Без трубопровідного транспорту.

У цілому спостерігається стрімка втрата Україною позицій на ринку міжнародних транзитних перевезень залізничним, морським і річковим транспортом.

За аналізовані 6 років Україна втратила майже 25 млн. т транзиту (насамперед, на залізничному транспорті (–28,7 млн. т), на морському (–105,1 тис. т) і повністю – на річковому). При цьому розширено перевезення транзитних вантажів автомобілями (більш як у 7 разів), авіаційним та іншими видами транспорту. Звичайно, такі тенденції не вписуються у парадигму екологізації транспортних перевезень, де вантажі рекомендується переводити на більш екологічно безпечні види транспорту – залізничний та водний. У цьому контексті певний інтерес становлять дані таблиці 3.

Наведені розрахунки свідчать про поступову концентрацію у вантажних транзитних перевезеннях нашою територією вантажів, відправлених з країн СНД. І особливо це відчутно для залізничного транспорту: якщо у 2005 р. їх частка становила 65,3%, то у 2010 р. – уже 96,2%. Водночас транзит з країн ЄС на цьому виді транспорту скоротився більш як у 3 рази, а їх частка – відповідно, з 4,5% до близько 2%.

Таблиця 3*

**Зміна географії транзиту вантажів (за країнами відправлення)
за 2005–2010 рр.**

Транзит вантажів	Р о к и							
	2005				2010			
	всього	країни СНД	країни ЄС**	інші країни	всього	країни СНД	країни ЄС	інші країни
Тис. т.....	77622,6	50850,2	3891,6	22880,8	52820,3	45107,7	3301,0	4411,6
Частка (%).....	100	65,5	5,0	29,5	100	85,4	6,2	8,4
Автомобільний транспорт.....	636,1	246	158,6	231,5	4649,1	1762,4	1922,7	964,0
Залізничний транспорт.....	73221	47774,7	3297,3	22149	44511,8	42810,5	976,0	725,3
Морський транспорт.....	3765,5	2829,5	612,7	323,3	3659,4	534,8	402,3	2722,3

* Складено і розраховано за даними: Транспорт і зв'язок України – 2005, с. 102–104; Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 97–100; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 96–99; без трубопровідного транспорту.

** З урахуванням Болгарії та Румунії.

Таблиця 4 говорить про зміну структури вантажних транзитних перевезень в Україні.

Таблиця 4*

**Зміна номенклатури вантажних транзитних перевезень в Україні
за 2005–2010 рр.**

Номенклатура вантажів (тис. т)	Р о к и							
	2005				2010			
	транзит (у цілому)	за видами транспорту			транзит (у цілому)	за видами транспорту		
А		З	М	А		З	М	
Живі тварини; продукти тваринного походження.....	509,6	133,6	371,9	2,9	99,4	74,1	0,8	24,5
Продукти рослинного походження.....	2601,6	32,7	1460	1108,7	1910,2	935,8	800,0	173,9
Жири та олії тваринного або рослинного походження.....	352	1,8	349,7	0,5	278,1	21,4	116,9	134,8
Готові харчові продукти.....	2546,1	94,8	2255,4	195,6	1471,2	569,6	430,4	453,4
Мінеральні продукти.....	177100,6	69	49274,2	1776,6	133114,1	187,7	32611,9	2629,7
Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості.....	10247,8	27,9	7696,9	566,5	8467,8	246,5	6288,1	38,8
Полімерні матеріали, пластмаса та каучук.....	704	23	680,1	0,9	608,4	360,0	227,6	18,7

Деревина і вироби з деревини.....	801,4	27,2	771,8	2,3	415,3	333,2	81,2	0,5
Маса з деревини або інших целюлозних матеріалів.....	1041,2	18,8	1002,7	19,6	386,8	193,4	192,2	1,0
Вироби з каменю, гіпсу, цементу, кераміки, скла.....	1515,2	31,3	1481,4	1,7	335,7	163,3	153,7	18,1
Недорогоцінні метали та вироби з них.....	7291	25,1	7199,4	65,9	3908,1	448,6	3368,0	90,8
Механічне обладнання.....	292,8	37,6	240,2	14,9	481,0	389,7	52,6	37,4
Транспортні засоби та шляхове обладнання.....	388,8	43,5	336,2	8,9	283,8	165,8	76,9	35,3

* Складено і розраховано за даними: Транспорт і зв'язок України – 2009, с. 99–101; Транспорт і зв'язок України – 2010, с. 94–97.

Види транспорту: А – автомобільний; З – залізничний; М – морський.

За виключенням перевезень механічного обладнання, обсяги транзиту нашою територією втрачено за всіма асортиментними позиціями. Найбільшою мірою їх падіння притаманне для групи живих тварин і продуктів тваринного походження (у 5 разів), виробів з каменю, гіпсу, цементу, кераміки, скла (майже у 5 разів), недорогоцінних металів і виробів з них (у 2 рази). На нашу думку, це є наслідком зміни структури торгівлі між європейськими країнами (і в тому числі РФ) та азійськими, до яких транзитні вантажі прямують через Україну, а також поступового збільшення високовартісних товарів кінцевого споживання, що переміщуються у контейнерах, значна частка яких, у свою чергу, перевозиться автотранспортом.

Можна констатувати, що українська територія (насамперед, вітчизняні залізничний транспорт і МТП) дедалі менше користується увагою відправників транзитних вантажів з країн ЄС, оскільки вони шукають шляхи, які оминають нашу державу (зокрема, частіше обираючи більш північні та більш південні маршрути).

Щоб подолати наслідки фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. і забезпечити антикризову стабільність національної економіки, необхідно цілеспрямовано розбудовувати механізми використання усього спектра потенціальних ресурсів розвитку, доступних для України. До таких ресурсів, безперечно, належить транзитний потенціал нашої держави.

Для подолання зазначених негативних тенденцій у розвитку транзитного сектора України важливо спільно з Росією, а також з іншими країнами СНД і ЄС удосконалювати нормативно-правову базу з метою спрощення процедури митного оформлення товарів; впроваджувати прогресивні технології оцінки результатів аналізу ризиків доставки товарів до митниці призначення та контролю за їх переміщенням (у тому числі через державний кордон); розвивати сучасні інформаційні технології. У середині кожної країни-транзитера треба формувати сприятливий нормативно-правовий клімат, який би узгоджувався з міжнародними

правами та конвенціями, розбудувати “прозоре” і гнучке митне законодавство. Верховною Радою України ухвалено закон про попередній документальний контроль², відповідно до якого функції здійснення державного санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю та контролю за переміщенням культурних цінностей покладено на посадових осіб митних органів у пунктах пропуску через державний кордон України. Слід зауважити, що митні органи у пунктах пропуску здійснюватимуть контроль у формі попереднього документального контролю лише щодо окремих товарів, які ввозяться на митну територію України (в тому числі з метою транзиту). Як стверджують у Державній митній службі України, під дію цього закону підпадає близько 95% усіх товарів, які переміщуються через її державний кордон³.

На залізничному транспорті модернізації потребують не тільки склад і якість технічних засобів (у найближчі 6 років Україна має повністю замінити залізничний рухомий склад) переміщення вантажів (з цим пов’язане також поступове розмежування пасажирських і вантажних перевезень при значному зростанні середньої швидкості руху), але й така організація перевезень, яка б відповідала вимогам європейських стандартів. Необхідно розбудувати сучасну систему транспортно-логістичних центрів (зокрема, повернутися до питання формування логістичного центру “Інтерпорт Ковель”, а також потужного центру на переході Чоп – Захонь).

1. Крім того, вже до кінця 2012 р. доцільно запровадити практику електронного документообороту при транзитних перевезеннях (з 2011 р. вона використовується при внутрішніх вантажних перевезеннях). Це стосується і залізничних адміністрацій країн ЄС, з якими слід налагодити електронний обмін даними в обсягу перевізних документів (певні роботи в цьому напрямі вже проведено з Польщею, Словаччиною та Угорщиною; з ВАТ “РЖД” така співпраця здійснюється вже протягом 7 років; укладено тристоронню угоду про електронний обмін даними щодо перевезення вантажів між “Укрзалізницею”, ВАТ “РЖД” і АТ «НК “Казахстан Темір Жоли”») ⁴, а також активізувати процес приєднання України до умов Конвенції про єдину транзитну процедуру (Женева, 1987 р.).

2. Треба усунути технічні перешкоди на шляху транзитних вантажних перевезень з Європи до Азії через територію України. Експерти вказують на недоско-

² Див.: Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України”. “Відомості Верховної Ради України” № 33, 2011, ст. 326.

³ Див.: Сулима С. Професіоналізм – категорія економічна. “Голос України” від 4 жовтня 2011 р.

⁴ “Укрзалізниця”, спільно з Державною митною службою України, працюють над формуванням в електронному вигляді вантажної митної декларації у режимі транзиту з метою інтеграції національної системи контролю за доставкою вантажів з європейською системою NCTS. Проведено експеримент за участі Литовської митної служби щодо електронного документування перевезень вантажів від ОМТП до Вільнюса потягом “Вікінг”. Наступним етапом експерименту стане перехід до оформлення в електронному вигляді транзитних декларацій на всі залізничні пункти пропуску (не тільки на кінцеві станції, але й на проміжні). Подальші шляхи розвитку комбінованих (інтермодальних) перевезень визначено 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 запровадження в Україні принципу “єдиного вікна” при організації взаємодії учасників торгових операцій і контролюючих органів; розвиток торгівлі та залучення нових транзитних потоків за напрямками осей МТК “Північ – Південь” і “Європа – Азія” (у тому числі за сприяння механізму розширення практики застосування уніфікованої електронної накладної (CIM/SMGS)).

налість вітчизняного шляхового господарства (насамперед, при перетині території Карпатського регіону). Тому дуже важливо прискорити розпочате будівництво двоколійного Бескидського тунелю, що, у свою чергу, дозволить значно прискорити транзит вантажів залізницею до країн ЄС. Крім того, доцільними вбачаються реалізація заходів щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС за рахунок активної співпраці нашої держави у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізація існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля.

3. Перспективними напрямами 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 через Керченську переправу на Південь Росії та на Кавказ; ТРАСЕКА (Великий Шовковий шлях); Чорне море – Балтійське море із залученням додаткових вантажопотоків з Туреччини (у прямому напрямку) та із Скандинавських країн (у зворотному напрямку); використання водних шляхів Дніпра та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря; участь у реалізації МТК “Північ – Південь”. У цьому контексті слід звернути увагу на українсько-латвійське співробітництво у галузі транзитних перевезень. 31 серпня 2011 р. Кабінет Міністрів України прийняв постанову “Щодо затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про транзитні перевезення з використанням портів та іншої транспортної інфраструктури”, яка визначає основні принципи співробітництва і встановлює конкурентоспроможні умови для здійснення таких перевезень. Регламентуються також шляхи співробітництва у рамках міжнародних транспортних об’єднань, до яких належать сторони.

4. Необхідно повністю реалізувати завдання щодо оновлення рухомого (зокрема, локомотивного) парку на період до 2016 р., визначені у постанові Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 р. № 840. Відповідно до вимог документа, за ці роки мають бути придбані 509 одиниць тяглового парку (на загальну суму 28,67 млрд. грн.), у тому числі вже у 2012 р. – 66 (на 3 млрд. грн.), у 2013 р. – 104 (на 5,2 млрд. грн.), у 2014 р. – 110 (на 6,1 млрд. грн.), у 2015 р. – 114 (на 6,8 млрд. грн.), у 2016 р. – 115 (на 7,4 млрд. грн.). Одночасно повинні здійснюватись оновлення та поповнення вантажного вагонного парку (який сьогодні налічує лише 120 тис. вагонів), а також подальша електрифікація залізниць⁵. Згідно з програмою електрифікації вітчизняних залізниць на 2011–2016 рр. (затвердженою наказом по “Укрзалізницю” від 10 червня 2011 р. № 274-Ц) (орієнтовною вартістю понад 17,3 млрд. грн.), додатково буде електрифіковано 1562 км (у тому числі у 2011 р. – 372 км) експлуатаційної довжини залізниць на тих ділянках, які підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації, та на тих, які входять до сфери розмежування вантажного й пасажирського руху. Насамперед, маються на увазі ділянки Полтава – Червоноград – Лозова довжиною 176 км, Миколаїв – Колосівка довжиною 105 км (це частини стратегічно важливого міжнародного напрямку Тополі – Куп’янськ – Основа – Люботин – Полтава – Кременчук – Бурти – Коростівка – Знам’янка, електрифікація яких сприятиме прискореній доставці вантажів з Росії, Казахстану та інших азіатських країн до Одеси і до інших великих

⁵ Сьогодні з 22 тис. км залізниць електрифіковано 10,5 тис. км (або 45,5% їх загальної довжини). Частка електротяги у загальному вантажообороті становить близько 90%.

МТП), Волинська – Миколаїв – Херсон – Вадим – Джанкой довжиною 394 км та ін. Крім того, це дозволить щороку заощаджувати близько 200 тис. т дизельного палива, яке сьогодні витрачається тепловозами. Як свідчать експерти⁶, реалізація такого заходу сприятиме прискоренню переміщення у першу чергу транзитних вантажів, які прямують до чорноморських портів України (на третину), і зниженню собівартості перевезень (на 35%).

5. Україні важливо приєднатися до нової Транс'європейської транспортної мережі, що нині формується на території ЄС, і забезпечити її повну реалізацію. Розроблено план розбудови цієї мережі до 2020 р., а також карту основних маршрутів – мультимодальних осей, які поєднують країн – членів ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами. Реалізація відповідних заходів з метою створення спільного європейського транспортного ринку на засадах відмови від фрагментованих національних транспортних систем практично є неможливою без участі регіонів України та нашої держави в цілому. Єврокомісією визначено і затверджено 5 основних пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими МТП. Територією України проходять центральна вісь, у рамках якої визначено основні маршрути: Катовіце – Львів – Київ, Будапешт – Львів, Мінськ – Київ, Київ – Харків, Москва – Київ – Одеса, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря з Атлантикою (Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом) і включає внутрішні водні шляхи: Беларусь – Київ (Дніпром) з виходом до Одеського та Іллічівського МТП. Існує проект ТАСІС “Підтримка інтеграції України в пан'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т” – наймасштабніший із проектів ЄС, бюджет якого становить 6 млн. євро.

6. Треба активізувати розвиток в Україні мультимодальних перевезень. Слід нагадати, що одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, що формуються на території як України (“Вікінг”, “Зубр”, “Ярослав”), так і інших держав (у першу чергу, Російської Федерації). Розвиткові контрейлерних перевезень сприяють, насамперед, сезонні обмеження руху великовантажних автомобілів (на думку експертів, пересування автодорогою 1 вантажного автопоїзда завдає екологічної шкоди, яка дорівнює шкоді від проходження до 160 тис. легкових автомобілів), обмеження часу перебування водіїв за кермом автомобіля, вимоги до безпеки перевезення вантажу.

Останнім часом у роботі комбінованого поїзда “Зубр” спостерігаються певні труднощі (зокрема, у 2010 р. Україна та Естонія не використовували його для перевезення своїх вантажів; у цілому він відчуває жорстку конкуренцію з боку автомобільних перевізників контейнерів), які можна подолати за рахунок додаткового залучення замовлень як із Скандинавських країн, так і з Туреччини, спрощення процедури проходження контрольних перевірок вантажу (це великогабаритні контейнери), повної координації роботи усіх учасників перевезень. У цій сфері вже діють спеціальні (міждержавні) тарифні умови та спрощені процедури митного догляду контейнерів. Втім, оптимальних співвідношень між вартістю перевезень, комплексним обслуговуванням “від дверей до дверей” (між кінцевими пунктами), часом доставки вантажу і повернення порожніх контейнерів ще не досягнуто. Зокрема, відстань у 2162 км потяг долає за 83,5 години (або із серед-

⁶ Див.: Д а ц ю к Л. Зі Львова до Донецька з вітерцем. “Урядовий кур'єр” від 25 листопада 2011 р.

ньою швидкістю лише 26 км на годину), тоді як автотранспорт витрачає на проходження цього шляху від 50 до 150 годин, з яких до 7 годин займають контрольні процедури ⁷.

Якщо говорити про відомий потяг “Вікінг” (який вперше був відправлений з Іллічівська до Клайпеди 6 лютого 2003 р.; довжина маршруту – 1733 км; час перебування в дорозі – 59 годин; в останні роки перевозить, головним чином, контейнери: за 2008 р. їх перевезено 34128, за 2009 р. – 39517, за 2010 р. – 41804), то проблема для України в тому, що потяг практично не здійснює сполучення між Чорним і Балтійським морями, а виконує функцію пріоритетного транспортного сполучення між Беларуссю та Литвою. Адже з майже 42 тис. контейнерів, перевезених у 2010 р., 19 тис. транспортовано з Литви до Беларусі, 19,5 тис. – з Беларусі до Литви, тоді як з Литви до України перевезено лише 973 контейнери, а з України до Литви – жодного. Серйозною проблемою залишається тривалий огляд потягу українськими митними службами. Якщо цю проблему не вирішити внесенням необхідних змін до Митного кодексу України, то приєднання до зазначеного маршруту Грузії та Туреччини, яке відбулося, не дасть очікуваного ефекту. В цьому контексті доцільно підкреслити, що у липні 2011 р. Кабінет Міністрів України схвалив проект розпорядження «Про затвердження плану заходів щодо підвищення ефективності використання поїзда комбінованого транспорту “Вікінг”». Зокрема, передбачено поліпшити технологію та організацію роботи поїзда; удосконалити механізм контрольних процедур щодо транзитних вантажів у пунктах пропуску у МТП; забезпечити гармонізацію та спрощення таких процедур у пунктах пропуску через державний кордон; удосконалити порядок митного оформлення вантажів, які перевозяться через МТП і сухопутні переходи ⁸.

Як свідчить аналіз, мультимодальні перевезення не набули в Україні необхідного розвитку з ряду таких причин.

Недосконалість нормативно-правового врегулювання питань змішаних перевезень, невизначеність стратегічних засад їх розвитку. Так, у Транспортній стратегії України на період до 2020 року (схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р) питання розвитку мультимодальних перевезень не дістали належного висвітлення. Немає згадки про взаємодію різних видів транспорту і у Повітряному кодексі України (від 19 травня 2011 р.).

Диспропорції між рівнями розвитку потужностей МТП з переробки вантажів і залізничної інфраструктури, яка до них примикає, що, у свою чергу, гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень. Наприклад, Іллічівський МТП може за 1 добу обробити 1388 вагонів, а припортова залізнична станція – 755 (диспропорція становить 633 вагони), ОМТП – відповідно, 713, а залізнична станція – лише 432, Миколаївський МТП – 531, а залізнична станція – 310 вагонів ⁹.

Високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту. Проблемним аспектом є необхідність для експедитора (оператора) брати на себе відповідальність за дії третіх сторін у міжнародному сполученні та нести високі ризики, забезпечуючи комунікацію та синергію у рамках мереж логістичних центрів МТК.

⁷ Див.: <http://www.magistral-uz.com.ua>.

⁸ Див.: Уряд затвердив план заходів з підвищення ефективності використання поїзда “Вікінг”. Урядовий портал (http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244386434).

⁹ Див.: Петров А. Прем’єр у морській столиці. “Порти України” № 8, 2010, с. 9.

7. Резервом скорочення часу перебування контейнеризованих транзитних вантажів у дорозі при залізничних перевезеннях¹⁰ є поступова відмова від його 100-процентного митного догляду та впровадження світового досвіду, відповідно до якого безпосередньому митному догляду підлягають не більш як 10% товарів. Контроль повинен обмежитися зовнішнім оглядом контейнерів і лише у надзвичайних ситуаціях – повним доглядом вантажу. Звичайно, таке рішення мають узгодити країни, через територію яких транспортуються транзитні контейнери. В існуючих умовах частка залізниць у перевезеннях цих контейнерів є невеликою (зокрема, “РЖД” перевозить лише 2,06% загального обсягу транзитних контейнерів, а решту ділять між собою автомобільний та морський транспорт Росії). Разом з тим вигоди від використання залізниць є очевидними. Значні резерви відкриваються для залізниць через поширення практики перевезень зрідженого природного газу у танк-контейнерах¹¹ (Російська Федерація налагодила транспортування таких контейнерів від Сургуту до Чехії). На порядку денному – ширше використання флексітанків¹² та інших сучасних видів транспортування транзитних вантажів залізницею.

8. Потребує вирішення питання розмежування господарських функцій і функцій державного управління “Укрзалізниця” з метою підвищення ефективності управління залізничним транспортом. На сьогодні затверджено Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., якою, зокрема, передбачено, що державне регулювання залізничного транспорту здійснюватиме Міністерство інфраструктури України, господарську діяльність вестиме ДАТ “Укрзалізниця” (при цьому забороняються його приватизація і продаж магістральних об’єктів), а тарифами займеться Національна комісія регулювання транспорту, для створення якої доцільно розробити окремий закон. На ДАТ поширюватимуться вимоги Закону України “Про акціонерні товариства”, які застосовуються до публічних акціонерних товариств (зокрема, щодо розкриття інформації та забезпечення “прозорості” діяльності).

Перевага такого реформування полягає в тому, що “Укрзалізниця” зможе вільно одержувати кредити (адже МФО відмовляються від фінансування цієї компанії без її корпоратизації: зокрема, цього вимагають і ЄБРР, і Світовий банк). При цьому обсяг інвестиційних ресурсів залежатиме від капіталізації, прибутковості та фінансової “прозорості” діяльності компанії.

Водночас реальні зміни згідно з етапністю виконання накреслених заходів та обсягами фінансування відбудуться лише на кінцевому етапі реалізації програми (з 2016 по 2019 р.), що, у свою чергу, знизить їх ефективність та актуальність. Крім

¹⁰ У I півріччі 2011 р. транзитні перевезення контейнерів залізницею становили 58,6 тис. одиниць (або на 48% більше, ніж за відповідний період 2010 р.) (див.: Д а ц ю к Л. Віртуальні документи на реальні вантажі. “Урядовий кур’єр” від 15 вересня 2011 р.).

¹¹ Контейнер-цистерна є спеціалізованим транспортним обладнанням, призначеним для безпечного перевезення зріджених вуглеводневих газів автомобільним, залізничним, річковим і морським транспортом. Перевага застосування такого контейнера в тому, що його можна доставляти від залізниці (морського порту) автотранспортом до будь-якого населеного пункту. Габарити контейнера (на прикладі типу UN T 50): довжина – 6058 мм, ширина – 2438 мм, висота – 2591 мм. Максимальна вага бруто – 30480 кг, місткість – 25 тис. л газу. На залізничну платформу вміщується два контейнери.

¹² Флексітанк – це вкладиш-камера, який розроблений для 20-футового контейнера і є безпечною ємністю для перевезення рідких наливних вантажів. Флексітанк не є затвердженою формою упаковки для перевезення морем небезпечних вантажів, зазначених у “Maritime Dangerous Goods Code”.

того, є небезпека неготовності регіональних бюджетів утримувати відповідні об'єкти і фінансувати заходи щодо виконання програми.

На водному транспорті¹³ спостерігається інша, ніж на залізничному, тенденція: стрімко зменшуються абсолютні обсяги транзиту вантажів з країн СНД (насамперед, з Російської Федерації¹⁴) та ЄС, а зростають – з інших держав світу. Але спочатку слід зазначити, що частка транзиту в загальному вантажообороті українських МТП знижується: якщо у 2002 р. вона становила 44%, у 2005 р. – 36%, то у 2010 р. – тільки 30,4%. Погіршення становища України у транзитній сфері може набути незворотного характеру, якщо сучасні негативні тенденції не враховуватимуться на загальнодержавному рівні – при розробці національної транспортної політики та здійсненні конкретних заходів державними органами, причетними до її реалізації.

1. Крім того, доцільно поліпшувати тарифну політику у МТП при переробці транзитних вантажів. Як зазначається у Звіті Світового банку¹⁵, “вартість обробки контейнерів в українських портах є вищою порівняно з міжнародними тарифами, навіть не враховуючи неофіційних платежів, проте ефективність діяльності портових служб, зважаючи на строк виконання робіт, залишається низькою”. На думку авторів документа, це створює серйозний бар'єр для розвитку вітчизняної торгівлі, що теж справляє непрямий негативний вплив на сектори імпорту та експорту, а також на розвиток МТК. Вважаємо, що до документів щодо вдосконалення діяльності МТП слід включати й роботи з транзитним вантажем.

2. Необхідно нарощувати зусилля із створення конкурентоспроможних умов для функціонування МТП України, насамперед, у басейні Чорного моря, де відчувається велика конкуренція з боку як російських, так і румунських і навіть молдавського портів. На жаль, в Україні досі не забезпечено всі необхідні умови для перетворення її на велику конкурентоспроможну транзитну державу. У Дунайській водній магістралі більшу роль відіграє Констанца (та певною мірою молдавський порт Джурджулешти). Проте при реалізації накреслених нашою державою планів розвитку чорноморських МТП її транзитна роль на цій магістралі може істотно зміцнитись. Обов'язковим повинне стати формування відгалуження від кільцевого транспортного коридору навколо Чорного моря углиб України через Ізмаїл – Рені – Одесу. Одночасно мають бути ліквідовані адміністративні та інші перешкоди на шляхах транзитних вантажів через територію України (насамперед, тих, які переміщуються морським транспортом).

3. Важливо продовжувати роботу з удосконалення системи нормативно-законодавчого забезпечення діяльності МТП. Слід зазначити, що без внесення

¹³ За даними ЧорноморНДПроекту, загальна довжина причального фронту основних 20 МТП України перевищує 38 км, з яких 11 км призначено для навалочних і насипних вантажів, близько 15 км – для всіх видів генеральних вантажів, 4,5 км – для пасажирських операцій, 1,5 км – для наливних вантажів і 4 км – для допоміжних операцій. В останні роки Україна має резерв (понад 20 млн. т) пропускної спроможності портового господарства.

¹⁴ Якщо у 2005 р. російські зовнішньоторговельні вантажі, перероблені у портах України, становили 38 млн. т (або 7,8% їх загального обсягу), то у 2010 р. – 37,8 млн. т (або 6,1%). Вантажі відправляються до портів інших країн (насамперед, Балтії: у 2005 р. тут перероблено 66,1 млн. т російського зовнішньоекономічного вантажообороту, а у 2010 р. – уже 70,3 млн. т), хоча Росія намагається поступово переводити їх до власних портів (див.: Петров А. Уйдет ли российский транзит? “Порты Украины” № 10, 2011, с. 36).

¹⁵ Див.: Україна: дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту (Підготовлено Світовим банком у рамках Голландського гранту “Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі і транзиту”. К., 2010, с. 87.

відповідних змін до законодавчих нормативно-правових актів неможливо залучити додаткові обсяги транзитних вантажів, які б переміщувалися через територію України різними видами транспорту. З метою відродження України як морської держави та реалізації положень Морської доктрини доцільно, насамперед, підготувати (треба прийняти напрацьовані проекти) комплекс законодавчих актів з регулювання морської діяльності (зокрема, “Про морську політику”). Необхідно також розробити і затвердити національну (державну) програму розвитку морського транспорту до 2015 р. (активніше використовувати вітчизняні потужності суднобудування, застосовуючи нормативи державно-приватного партнерства відповідно до вимог Закону України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI); Закон України “Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України”; Державну програму “Безпека судноплавства в Україні” (Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1137); Програму модернізації внутрішніх водних шляхів України на період до 2020 року, передбачену Транспортною стратегією України на період до 2020 року і проектом Державної цільової програми безпечної експлуатації водних шляхів і судноплавних шлюзів України на 2012–2016 роки; інші галузеві програми, що передбачали б перспективний розвиток елементів інфраструктури МТП і морегосподарського комплексу, пов’язаний з переробкою транзитних вантажів, і створення нового інформаційно-логістичного центру в Дунайському транспортному вузлі; тощо.

4. Треба активніше розвивати прогресивні, випробувані у світовій практиці технології переробки транзитних (насамперед, контейнеризованих) вантажів у МТП. Окремі приклади щодо цього вже існують, проте їх слід якомога швидше поширювати на всю систему технологій переробки вантажів. У 2010 р., за ініціативою Міністерства інфраструктури України та ОМТП, у цьому порту запроваджено систему “траншипмент” – коли вантажі у контейнерах не виходять за межі одного пункту пропуску, яким є територія МТП. Крім того, митне оформлення відбувається без подання вантажної митної декларації та без застосування заходів гарантування доставки. Станом на кінець року, в ОМТП у такому режимі оброблено понад 1000 контейнерів. Інакше кажучи, траншипмент – це запровадження практики “зеленого коридору”, що сприяє створенню у портах сприятливих умов для переміщення або зберігання контейнерів (насамперед, транзитних).

5. Необхідно надалі розбудовувати інфраструктуру МТП, що дозволить їм залучати транзитні вантажі, які перевозяться сучасними морськими суднами (у тому числі з великою (до 15–20 м) осадкою), збільшувати площу їх переробки та зберігання. У першу чергу, це стосується МТП “Южный”, у м. Одеса, Іллічівськ, Херсон, Білгород-Дністровський та деяких інших.

Зокрема, в Одесі розпочато (на засадах державно-приватного партнерства) спорудження нового контейнерного терміналу на Карантинному молу (площа – 19 га; довжина причальної стінки – 650 м; глибина підходу – 15 м). Об’єкт має бути введений в експлуатацію у 2013 р., при фінансуванні з боку як ОМТП (на суму 600 млн. грн.), так і німецького підприємства “ГПК Україна”, частка якого становитиме 55% усього обсягу фінансування. Потужність терміналу сягатиме 600 тис. TEU, завдяки чому порт зможе приймати сучасні судна-контейнеровози, які сьогодні, здебільшого, заходять до Констанци або Новоросійська. За умовами договору, через 30 років експлуатації термінал перейде у власність нашої держави.

У МТП “Южный” доцільно збільшити підхідні глибини та канали акваторії до 21 м, що дозволить приймати судна з осадкою 19,5 м і тим самим істотно розширити арсенал оброблюваних у порту суден (насамперед, з транзитним вантажем), у тому числі дедвейтом до 200 тис. т (тепер такі судна обслуговуються на рейді, з чим пов’язані значні матеріальні затрати і збільшення часу перебування судна в порту).

У Херсонському МТП, включеному до системи інтермодальних перевезень у рамках ОЧЕС, з метою розширення вантажопереробки необхідно спорудити новий термінал для прийому суден більшої (від існуючої – 32 тис. т) вантажопідйомності. Це, у свою чергу, вимагає поглиблення морського каналу (фарватеру Дніпра) від лиману до Антонівського мосту по Дніпро-Бузькому лиману довжиною у 21 морську милю та ще 15 миль по Дніпру, Рвачу та Вільховому Дніпру (з існуючої глибини 7,6–10 м на 2 м, що дозволить заходити до порту вантажним суднам у 50 тис. т). Вартість відповідних робіт оцінюється у 500 млн. грн.¹⁶ При цьому дуже важливим є збереження екологічних параметрів морського каналу і річок, де він і поглиблюватиметься.

6. Слід удосконалювати товарну номенклатуру транзитних вантажів, перероблюваних у морських і річкових портах (причалах). У 2010 р. із загального обсягу таких вантажів (44,2 млн. т) 20,5 млн. т (або 46,4%) становили наливні, 18,8 млн. т (або 42,5%) – сипкі, 3,2 млн. т (або менш як 7%) – тарно-штучні. У контейнерах (а саме ці вантажі переважно формують мультимодальні та контейнерні потяги) перероблено лише 0,6 млн. т вантажів (або 1,3%), на поромах – 0,9 млн. т (або 2%), на понтонах і причепах – 0,2 млн. т (або 0,5%). Звичайно, зазначена номенклатура транзитних вантажів формується з урахуванням наявності (відсутності) власного морського флоту та потреб їх відправників. Контейнерні та комбіновані перевезення у внутрішньому сполученні водними шляхами мають випадковий характер і практично не здійснюються, хоча у країнах ЄС вони складають основний вантажопотік. Позитивним прикладом щодо цього є значне поширення комбінованих Ро-Ро перевезень за участю судноплавних компаній (ріка – море) у басейнах річок Рейн – Дунай територіями Німеччини, Австрії, Угорщини, Словаччини та Румунії, які теж мають зв’язок з Дніпром через морські маршрути Чорного моря і надалі можуть розвиватися за участю України.

На наше переконання, реалізація поставлених завдань з розвитку перевезень транзитних вантажів залізницею та переробки їх у МТП може стати основою для поступового відродження України як значущої транзитної держави, істотно розширити бюджетні надходження за надання транзитних послуг, відіграти важливу роль у прискоренні післякризового відновлення національної економіки та ефективного включенні нашої держави до нової системи поділу праці у посткризовому світі.

Стаття надійшла до редакції 26 грудня 2011 р.

¹⁶ Див.: Я н о в с ь к и й С. “Втопимо” у Дніпрі півмільярда? “Голос України” від 11 листопада 2011 р.