

УДК 339.168.6:338.47(447)

**РОЗВИТОК ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ТА
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Кухарчик В.Г.

В работе рассмотрены актуальные вопросы развития Европейской транспортной системы. Даны предложения по вхождению транспортного комплекса Украины в Европейскую транспортную систему.

Постанова проблеми. Ставлення до перспектив розвитку Європейської транспортної мережі вносить відповідні зміни у систему економічних відносин світового транспортного комплексу які у сукупності призведуть з одного боку до зовсім нової якості транспортної послуги, а з іншої – до значного її подорожчання. Все це становить загрози українському транспортному комплексу, щодо перспектив не тільки входження в європейську транспортну мережу, а взагалі існування як самостійного сектору національної економіки, оскільки характер впливу на навколишнє середовище морського та повітряного транспорту не обмежується територією країни, а вплив наземних видів (автомобільний та залізничний) носить суттєвий транскордонний характер.

Питання удосконалення функціонування національної транспортної системи розглядаються в наукових працях вітчизняних вчених: Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А, Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., М.В. Макаренко, Примачова, Н.К., Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.Г. Чекаловца, В.Г. Шинкаренко та інших.[1,2,3,4]

Формування цілі. Проаналізувати принципи розвитку транспортної мережі в ЄС

Дослідження. Ціллю розвитку сучасної світової транспортної системи є її здатність сприяти торгівлі у динамічній світовій економіці, функціонування як єдиного цілого і розробка політики під поняття "транспортного планування".

Основним напрямком розвитку транспорту країн ЄС є транс'європейська транспортна мережа. У рамках більш широкої стратегії, сформовані два важливі керівні принципи, що стосуються морського транспорту:

- максимальне використання можливостей морського транспорту, який має найнижчі витрати на одиницю продукції, найнижчі екологічні витрати в силу необмеженої потужності,

- заохочення мультимодального транспорту для внутрішніх перевезень, що значно сприяє плануванню мультимодальних транспортних розв'язок у портах або поблизу них. З цього випливає, що порти можуть бути одним з ключових вирішальних чинників для успішності стратегії розвитку трансєвропейських транспортних мереж.

Порти Європи є життєво важливими транспортними вузлами, що зв'язують транспортні коридори з усім світом, включаючи українські транспортні мережі. Але порти не тільки відмінно підходять для переміщення товарів по всьому світу, вони також створюють робочі місця; 1,5 млн. працівників, зайнято в європейських портах, така ж кількість побічно зайнято в 22 морських країнах-членах ЄС.

У Європі тенденції в галузі розвитку портів пов'язані головним чином з будівництвом нових терміналів в діючих портах, а не з будівництвом абсолютно нових об'єктів. В результаті значною мірою процес реформ стосується швидше організаційних та експлуатаційних аспектів діяльності портів. У Бельгії виникла необхідність перегляду організаційної практики з метою підвищення показників діяльності. Компанія "ДП Уорлд" та її партнери, які експлуатують термінал "Антверп Гейтвей", а також термінал Дерганк компанії ПСА, заборгували адміністрації порту Антверпена близько 70 млн. євро (93 млн. дол.) У вигляді штрафів за невиконання зобов'язань щодо обсягів операцій, що викликалося головним чином скороченням вантажоперевезень через глобального спаду. У концесійні угоди про експлуатацію контейнерних терміналів можуть включатися застереження про мінімальних обсягах вантажообігу. У випадку падіння вантажообігу нижче встановленого рівня орендар, тобто оператор терміналу, повинен надати відшкодування власнику, яким зазвичай є управління порту. Однак управління порту Антверпен оголосило, що воно знизить штрафи за недосягнення встановлених за договором обсягів для терміналу "Антверп Гейтвей" компанії "ДП Уорлд" до 4,0 млн. євро (5,1 млн. дол.) і до 9470000 . євро (12,1 млн. дол.) для терміналу Дерганк компанії ПСА. Європейська комісія виступила з новою ініціативою щодо вдосконалення роботи 319 основних морських портів. Ця рекомендація передбачає внесення змін до законодавства, які допоможуть операторам портів підвищити рівень обслуговування і модернізувати свою базу, наділяючи їх в той же час більш широкою фінансовою автономією. В даний час 74% товарів, що надходять до Європи чи відвантажуються з неї, перевозяться морським

шляхом, причому одна п'ята з цієї кількості проходить всього через три порти: Роттердам, Гамбург і Антверпен. Така концентрація виливається в перевантаженість портів і спричиняє додаткові витрати для вантажовідправників, транспортних операторів і споживачів. Нова пропозиція може дозволити європейській економіці заощадити до 2030 року до 10 млрд. євро (12,8 млрд. дол.) І сприяти розвитку нових коротких морських маршрутів. Згідно з цією пропозицією обробка вантажів та обслуговування пасажирів виключаються зі сфери дії правил про доступ до ринків. Передбачається створення нового комітету соціального діалогу, який займатиметься врегулюванням питань реформи на ринку праці. Планується посилити процедури надання концесій та державних підрядів, а також фінансові процедури, що підвищить прозорість порядку встановлення розміру зборів. При цьому порти наділяються більш широкими правами стягувати інфраструктурні збори і знижувати збори у разі суден з більш оптимальними екологічними характеристиками. У Нідерландах для судноплавства відкрита нова зона порту Роттердам Маасвлакте 2, в результаті чого тепер доступ в цю зону забезпечується по суші, залізниці і воді. Наприкінці 2013 року розпочато операції з перевантаження вантажів із судна на судно. Спорудження двох контейнерних терміналів в зоні Маасвлакте 2 - термінал "Роттердам уорлд Гейтвей" компанії "ДП Уорлд" і терміналу базується в Нідерландах - йде за графіком, і термінали повинні бути здані в експлуатацію на початку 2015 року

Проте, сектор стикається з серйозними проблемами в плані насичення, зростання трафіку та інвестицій. ЄС потребує добре організованих і ефективно працюючих портів у всіх морських регіонах. Внутрішнє повідомлення ЄС може постраждати від перезавантаження і привело до збільшення витрат для вантажовідправників, перевізників і споживачів через відсутність високої якості інфраструктури або низького рівня портових послуг. Саме у цьому напрямку можуть бути використані можливості української портової системи, оскільки національне портове господарство потерпає від незавантаження та катастрофічної нестачі необхідних вантажопотоків через свої потужності.

Більш того, нові керівні принципи розвитку TEN -Т мережі виявили 329 ключових морських порти уздовж узбережжя Європи, які стануть частиною єдиної мережі, форсуючи зростання і конкуренцію в Європі в умовах єдиного ринку. Фінансування буде забезпечувати підтримку транспортної інфраструктури в розмірі 26 млрд. €, в тому числі портів і об'єднань порту з внутрішніми районами країни, продовж 2014-2020 рр. (Половину суму передбачається виділити країнам, які приєднуються).

Європейською Комісією 23.05.13р. було прийнято нову ініціативу, спрямовану на вдосконалення портових операцій і транспортних зв'язків у 329 ключових морських портах союзу. Ця ініціатива пропонує інтегровану стратегію, яка поєднує формування та впровадження законодавчих актів. Планується, що запропонована законодавча база захищатиме портових операторів щодо юридичних невизначеностей та недобросовісної конкуренції, і допоможе їм модернізувати технології надання послуг, а також надасть більше фінансової самостійності, допоможе у вирішенні таких питань, як охорона здоров'я та безпека на робочому місці, професійна підготовка та перекваліфікація. Виконання вимог щодо більшої прозорості полегшить доступ до портових послуг і залучить інвестиції - ця пропозиція може привнести у європейську економіку до 2030 р. до 10 млрд. € і сприяти розробці нових маршрутів у перспективному short sea сполученні.

Третій ключовий чинник цієї стратегії включає в себе покращення інвестиційного клімату у портах, на залізничному, річковому господарстві та у дорожньому сполученні із портами шляхом інтегрування останніх у майбутню структуру управління за допомогою нових фінансових можливостей, наданих СЕФ.

Четвертий напрямок - дії з метою спрощення процедур надання послуг у портах, наприклад, уникнення непотрібних митних формальностей за для переміщення товарів на внутрішньому ринку. Запровадження у червні 2015р. вантажного маніфесту сформує основний інструментарій для оцінки якості товарів ЄС. Дії, спрямовані на покращення екологічного стану портів, полягають у виконанні уніфікованих обов'язкових інструкцій, обміні передовим досвідом, визначенні дослідницької та інноваційної складової розвитку портів, яку можна використовувати в програмі Horizon-2020 для заохочення інноваційної діяльності в портах.

Заходи, спрямовані на розширення доступу на ринки, шляхом усунення бар'єрів, різні. Деякі питання пов'язані з усуненням невідповідностей між новими домовленостями та існуючими нормативами. Необхідно враховувати просторові обмеження та громадські зобов'язання, виключаючи комерційно не вигідну спрямованість розвитку опорних точок.

Угода про зону вільної торгівлі з ЄС відкриває для України широкі перспективи участі у морських перевезеннях європейських країн, включаючи й внутрішні водні шляхи Європи. Сьогодні Україна є єдиною з країн СНД, якої надано право плавання її торговельного флоту по внутрішнім водним шляхам ЄС на двобічній основі. Тепер вона отримає

доступ й до каботажних перевезень між країнами ЄС, а на двобічній основі й між портами окремих європейських країн. Це, в умовах розвитку ринку прибережного судноплавства ЄС та їх прагнення до екологізації шляхом переключення як можливо більшого обсягу перевезень із наземного на водні шляхи (у 7 – 10 разів екологічніше), що обумовлено всіма стратегіями розвитку транспортної системи ЄС, прийнятими після 2000 р. та охоплюючими період до 2050 р., відкриває для України можливість виходу на закритий транспортний ринок, товарні потоки якого ще повністю не сформовані. До сьогодні по внутрішнім водним шляхам ЄС перевозилось біля 900 млн. т різних вантажів, з яких більш 70% між портами різних країн. Середня дальність перевезення 1 т складає приблизно 185 км. Сумарна вантажопідйомність самохідного та несамохідного флоту країн ЄС складає біля 15 млн. т. Процес переключення на внутрішні водні шляхи (ВВШ) біля 30% автоперевезень дальністю більш 200 км, сьогодні стримується дефіцитом тону флоту ЄС, який складає 4 млн. т. Приблизно аналогічна картина має місце і в судноплавстві малого тону (прибережні морські перевезення), яке обмежено для участі 3-х країн, окрім України після підписання угоди про зону вільної торгівлі (ЗВТ).

Використовуваний країнами ЄС підхід повністю виключає створення на їх території та території України судноплавних компаній, які контролюються третіми країнами (ст. 86, п. 5 и 135 Угоді про ЗВТ), водночас припускає участь у таких перевезеннях компаній, зареєстрованих у третіх країнах, але повністю контролюємих фізичними особами – громадянами України та ЄС (ст. 86, п. 6). Враховуючи, що Україна в Одеській області в частині водних (морських та річкових) шляхів безпосередньо примикає до країн ЄС, розвиток тут вказаних видів діяльності може забезпечити суттєві вигоди та при відповідній організації діяльності судноплавних компаній, й значно стимулювати зростання економіки регіону. У той же час, прихильність ЄС виключно ринковим формам діяльності потребує адекватного підходу, який відрізняється майже від вимог США, набагато більшою лібералізацією та вкрай незначним держрегулюванням.

Аналіз світових тенденції розвитку портів довів, що основні дії спрямовані на підвищення прозорості діяльності, продуктивності їх праці та зменшення транспортних витрат. Важливим є питання розвитку портової та супутньої інфраструктури. Наприклад, у США деякі порти забезпечили фінансування інфраструктури шляхом випуску облігацій на суму \$ 12 млрд., яка повинна бути погашена поточними та майбутніми платежами. Цей процес допомагає портам забезпечити грошові потоки, не

покладаючись на державні кошти. Запровадження такою форми інвестування може бути прийнятним й для українських портів.

Розвиток порту розглядається в якості каталізатора для стимулювання економічної активності та створення робочих місць. Глобальні зміни портів тривають, незважаючи, на недавню невизначеність в світовій торгівлі. Порти, як правило, вважаються довгостроковою інвестицією, яка передбачає стійке джерело доходів. Водночас порти також стають все більш капіталомісткими з-за розташування в межах міст, що являє просторове обмеження, ускладнює вантажно-розвантажувальні операції та потребує спеціальне устаткування також збільшуючи вартість програм розвитку. Але без портових реформ країнам буде не просто виводити продукцію на ринки із конкурентоспроможним рівнем цін. В ІПРЕЕД НАНУ було запропоновано забезпечення доступу недержавних підприємств транспортної діяльності, операторів транспортних терміналів та перевезень на ринки транспортних послуг і до постійних устроїв загального користування, залізничного та внутрішнього водного шляху, тощо, які перебувають у державній власності, за допомогою таких необхідних умов:

а) усунення адміністративних бар'єрів входу на ринки транспортних послуг;

б) забезпечення клієнтури можливістю вибору підприємства транспортної діяльності;

в) здачі в оренду, передачі у володіння, користування, власність кожного причалу окремим незалежним (небагатобічно між собою й із власниками причалів і інших постійних устроїв загального користування) господарюючим суб'єктам, а також при узгодженні спорудження нових причалів і примусовому поділі стивідорної компанії, на незалежні компанії відповідно до діючого законодавства України;

г) аукціонного (конкурсного) порядку укладання договорів оренди, договорів користування, довірчого управління майном, інших договорів, що передбачають перехід прав володіння або користування у відношенні державного або муніципального майна (причалів, транспортних терміналів і інших постійних устроїв загального користування), причому роздільно по кожному причалу за виключення випадків, передбачених діючими законами; відповідно включення в один аукціонний лот декількох причалів допускається лише якщо буде потреба обслуговування в даному порту великих суден одночасно на декількох причалах;

д) обмеження одноосібного розпорядження, управління, розміру оренди, приватизації й продажу одному господарюючому

суб'єктові (групі осіб) часток не більше 35% причалів порту за виключенням випадків, передбачених чинним законодавством, коли це здійснюється за умови надання послуг на публічній основі, за відповідним договором, та контролем збоку громадськості або держави;

е) укладання між власниками технологічно взаємозалежних постійних устроїв загального користування порту, транспортного терміналу, внутрішнього водного шляху угод, істотними умовами яких є: організація й забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг; установлення порядку технічного обслуговування й експлуатації постійних устроїв загального користування порту, транспортного терміналу, внутрішнього водного шляху, відповідальність сторін;

ж) забезпечення роздільного по видах діяльності обліку доходів і видатків підприємствами портової діяльності й власниками постійних устроїв загального користування портів, транспортних терміналів, внутрішніх водних шляхів;

з) визначення порядку доступу підприємств портової діяльності до постійних устроїв загального користування портів, транспортних терміналів, внутрішніх водних шляхів і на ринки портових послуг;

і) визначення переліку відкритої інформації, що дозволяє забезпечити можливість споживачам зіставлення умов і порядку надання послуг різними підприємствами портової діяльності;

к) визначення порядку розгляду скарг, заяв і врегулювання суперечок з питань доступу на ринки послуг і до послуг, надаваним підприємствами портової діяльності.

Надавачі послуг надають клієнтурі на підставі договору про надання послуг, що укладається на відплатній основі, як у простій письмовій формі, так і в іншій формі, передбаченій законодавством України, у тому числі по разових зверненнях на надання послуг.

Особа, що має намір укласти договір (заявник), направляє надавачу послуг у письмовій формі електронною поштою заявку про надання їй послуг відповідно у портах, транспортних терміналах, внутрішніх водних шляхах, тощо. Форма заявки та склад інформації, що вказується в заявці, є стандартними й розміщується на сайті відповідного підприємства надавача послуг після узгодження з компетентною громадською організацією або іншим уповноваженим органом згідно до законодавства України, при цьому для клієнтури, лінійних морських перевізників, заявка в обов'язковому порядку крім інших містить наступні обов'язкові відомості:

- а) перелік тимчасових інтервалів доступу до постійних устроїв загального користування й портових послуг;
- б) розклад (частота) перевезень пасажирів і вантажів;
- в) перелік типів суден, на яких заявник планує виконувати перевезення;
- г) адреса для напрямку підписаного проекту договору.

Підприємство – отримувач заявки веде реєстр заявок, у якому фіксується дата й час надходження заявки, а також її реєстраційний номер. Форма реєстру й порядок його ведення встановлюються Міністерством інфраструктури України. Відмова в реєстрації, перекручування зазначених у заявці даних і реєстраційного номера заявки не допускаються.

Інформація про зареєстровані в реєстрі заявках повинна бути доступна всій клієнтурі. Відомості, що містяться в реєстрі, повинні бути розміщені в мережі Інтернет на офіційному сайті підприємства портової діяльності та підлягати щоденному (у робочі дні) відновленню. По письмовому запиті клієнтури відомості, що втримуються в реєстрі, надаються отримувачем заявок клієнтурі в день звернення.

Підприємство - отримувач заявки розглядає її протягом 1 робочого дня від дня її одержання на предмет змістовної відповідності встановленим вимогам. При оформленні заявки з порушенням вимог заявка вертається заявникові. При оформленні заявки належним чином підприємство–одержувач протягом 5 календарних днів від дня одержання заявки розглядає й підтверджує її шляхом відправлення заявникові електронною поштою проекту договору або направляє письмову мотивовану відмову, чи свої пропозиції стосовно задоволення.

У випадку якщо від заявника протягом 5 робочих днів з дати одержання проекту договору, що задовольняє умовам поданої заявки, не надходить відповідь, то заявка, на підставі якої надісланий проект договору, вважається анульованою, а переданий заявникові проект договору після закінчення зазначеного строку вважається відкликаним.

Підприємство надавач послуг протягом 3 робочих днів від дня усунення причин відмови, що не залежать від заявника, повідомляє про це заявника, якому було відмовлено в укладанні договору.

Підприємство надавач послуг при наявності технічної можливості забезпечує на підставі відплатних договорів іншим господарюючим суб'єктам можливість робити аналогічні послуги, а також клієнтурі - самостійно (повністю або частково) обслуговувати пасажирів і експлуатовані ними судна й інші транспортні засоби в порту, транспортному терміналі, внутрішньому водному шляху, у тому числі в частині забезпечення суден паливом, водою та іншими продуктами.

При наявності декількох заявок, що передбачають виділення тимчасових інтервалів обслуговування, одночасне задоволення яких неможливо через обмежену технічну можливість об'єкта інфраструктури, розгляд і підтвердження заявок здійснюються підприємством надавачом послуг відповідно до черговості надання зареєстрованих у реєстрі заявок, а вразі їх одночасного надходження - з урахуванням пріоритету сумлінного використання інфраструктури у попередній період, обсягів використання та інших факторів, які оприлюднюються заздалегідь і являються загальновідомими.

Узгодження й підтвердження заявок провадяться підприємством надавачом послуг відповідно до технічної можливості об'єкта інфраструктури.

Методика розрахунку технічної можливості порту, терміналу, внутрішнього водного шляху (далі – методика), а також порядок її застосування розробляються безпосередньо суб'єктом господарювання та погоджуються (затверджуються) компетентною громадською організацією, що одержала визнання Міністерства інфраструктури України й Антимонопольного комітету України.

Таким чином, порти всього світу продовжують розвиватися, незважаючи на те, що останнім часом спостерігається невизначеність ситуації у світовій торгівлі, а може бути, і в результаті такої невизначеності. Зазвичай порти відносять до числа довготривалих інвестиційних об'єктів, які забезпечують постійний дохід, чим і пояснюється їх привабливість для компаній, керуючих довгостроковими активами. Разом з тим зростає і капіталомісткість портів, що пояснюється зростанням міст, що породжує територіальні обмеження, через які портам при розширенні доводиться виносити свої структури все далі в море; крім того, проекти розвитку портів здорожує складністю супер структур і операцій з обробки вантажів. Проте країни повинні виграти як від того, що власникам інвестиційних портфелів потрібно вкладати кошти в довгострокові стабільні підприємства, так і від того, що міжнародним операторам терміналів, відпрацьованим свої методи в деяких найбільш завантажених портах світу, тепер потрібні нові ринки, на яких вони могли б докласти свій досвід. Без реформи портів країнам буде складно доставляти свою продукцію на ринки за конкурентоспроможними цінами, так само як і задовольняти свої потреби за розумними цінами. Ефективність діяльності портів є предметом занепокоєння для ЮНКТАД і для багатьох країн, що розвиваються, але, завдяки поширенню сучасних методів інформаційного управління, стане реальністю в результаті зусиль самих керуючих портами або ж тих, хто користується послугами цих

господарських структур.

Висновки. За загальними принципами та правилами СОТ та ГАТС, будь-яка країна член СОТ може надавати транспортні послуги на території іншої країни члена СОТ без будь-яких обмежень з боку останньої. Таким чином, національні українські перевізники будуть витиснені навіть з національного ринку транспортних послуг, якщо їхні транспортні засоби, умови та технології перевезень не будуть задовольняти загально прийнятим у Європі та світі. У той же час, за існуючої в країні системи економічних відносин у транспортному комплексі, його підприємці не в змозі забезпечити навіть просте відтворення основних засобів, не кажучи вже про якісь якісні їх зміни.

Виходячи з цього, необхідність розробки теоретичних та методологічних основ моделювання розвитку системи економічних відносин у транспортного комплексу України, які забезпечать можливість вирішення основних проблем його виходу на міжнародний рівень та створення інструментів сталого функціонування транспортного комплексу країни слід вважати надзвичайно важливим науковим напрямком спроможним розв'язати існуючу загальнодержавну проблему від вирішення, якої залежать перспективи подальшого існування не тільки транспортного комплексу країни, а й всієї її економіки.

Література

1. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины/ Ю.В.Цветов и др.-К.ОАО “ИКТП-Центр”,-2000.-581с.
2. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг./ПримачевН.Т. и др.-Одесса: Афтограф, 2004.-320с.
3. Економічні механізми розвитку торгівельного мореплавання в Україні/ Котлубай О.М..Одеса:ІПРЕЕД НАН України,2004.-453с
4. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України. Котлубай О.М. та інші.Одеса:ІПРЕЕД НАН України,2011.-427с.

Abstracts

Kucharchyk V.G.

Development European transport network and transport complex Ukraine.

The paper discusses topical issues in the European transport system. Proposals for entering the transport complex of Ukraine in the European transport system.