

НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

**РЕАЛІЗАЦІЯ ПОТЕНЦІАЛУ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
УКРАЇНИ В СТРАТЕГІЇ
ПОСТКРИЗОВОГО ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

аналітична доповідь

КИЇВ - 2011



Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.:НІСД, 2011. – 37 с.

Автори:

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

Собкевич О. В., к. е. н., с. н. с.

Ємельянова О. Ю.

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

Вступ

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури. Транспортна система є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень до України. Транспортний сектор також відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка діяльності транспорту та зв'язку в структурі валової доданої вартості України склала у 2009 р. 13 % (дані Державної служби статистики України).

Фінансово-економічна криза в Україні, внаслідок якої суттєво зменшився випуск промислової та будівельної продукції, обумовила скорочення попиту на вантажні перевезення практично за всіма основними видами транспорту. Привертає увагу значний рівень фізичного і морального зношення основних фондів транспорту (на кінець 2009 р. становив 85,7 %), тоді як обсяги введення в дію нових фондів галузі скоротилися у 2009 р. вдвічі порівняно з попереднім роком (відповідно, 9384 та 18124 млн грн.). Оновлення виробничих фондів галузей транспорту (насамперед, локомотивів, вагонів, авіаційних і морських суден, автомобілів тощо) на пряму залежить від розвиненості вітчизняного транспортного машинобудування, тому ефективність використання потенціалу транспортної інфраструктури необхідно оцінювати через призму взаємодії та взаємозалежності галузей економіки, які створюють його та використовують.

Внаслідок низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави.

Нині Україна демонструє перші ознаки виходу із кризового стану основних галузей реального сектору економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку економіки в цілому та, зокрема, її дорожньо-транспортної інфраструктури. Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед МВФ, Світовим банком та ЄБРР та підготовки Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної

торгівлі (ЄАВТ). Тому є вкрай необхідним здійснити пошук інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це потребуватиме реалізації потенціалу транспортної галузі шляхом модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів (МТК) та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків, відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом, оновлення та зміцнення парку повітряного флоту, у тому числі за рахунок залучення літаків вітчизняного виробництва, розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень. Зазначеним питанням присвячено дану доповідь.

Розділ 1. Стан найважливіших елементів транспортної системи. Вплив фінансово-економічної кризи на динаміку перевезень

Транспортна система України представлена практично усіма видами наземного (залізничний, автомобільний), водного (морський, річковий), повітряного (авіаційний, вертолітний) та трубопровідного (нафто-, газо-, аміакопроводи, транспортування хімічних речовин) видами транспорту. Розвиненим є комунальний електро- (трамвай, тролейбус, метрополітен) та автомобільний транспорт, а також транспорт, що є приватною власністю (автомобільний, водний, повітряний, залізничний).

У таблицях 1-4 наведено головні показники функціонування транспортної системи України у динаміці за 1990-2009 рр.

Таблиця 1

Шляхи сполучення в Україні, км

Роки	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	у т. ч. електрифікованих	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	Довжина автомобільних доріг загального користування	у т. ч. із твердим покриттям
1990	22798,5	8113,1	4005,0	167804,0	157199,0
1991	22794,6	8319,2	3915,5	168979,0	159118,0
1992	22938,1	8364,9	3748,0	169964,0	160807,0
1993	22754,5	8344,2	3647,0	170518,0	161784,0
1994	22728,8	8508,1	3662,0	172315,0	162725,0
1995	22756,4	8521,2	3662,0	172257,0	163255,0
1996	22757,2	8594,8	3181,5	172565,0	163904,0
1997	22701,5	8711,3	3046,0	172378,0	164097,0
1998	22600,1	8905,8	2993,0	168545,7	162645,9
1999	22471,7	9078,1	2436,2	168674,2	162957,2
2000	22300,7	9144,0	2413,5	169490,9	163827,0
2001	22217,7	9243,5	2280,5	169629,9	164089,0
2002	22078,0	9285,2	2282,0	169678,5	164245,4
2003	22051,0	9301,7	2241,0	169738,9	164633,4
2004	21990,2	9370,4	2253,2	169447,1	164772,2
2005	21980,4	9383,8	2191,2	169322,8	164956,7
2006	21870,4	9556,8	2151,7	169104,2	165155,0
2007	21852,2	9647,5	2175,7	169421,6	165611,2
2008	21654,7	9727,9	2165,8	169501,6	165799,9
2009	21657,5	9732,7	2150,2	169494,9	165820,0

За роки незалежності в Україні значно (на 1141 км, або майже на 5 %) скоротилася експлуатаційна довжина залізничних колій, проте зросла частка електрифікованих шляхів

з 35,6 % у 1990 р. до 44,9 % у 2009 р. З понад 4 тис. км водних шляхів до 2,15 тис. зменшилась довжина річкових водних артерій, що використовуються для перевезення вантажів і пасажирів. Нині вони представлені переважно довжиною русла Дніпра та Дунаю. Зростає загальна довжина автомобільних доріг (хоча у 2009 р. вона скоротилася проти 2008 р. майже на 7 км, а обсяг введення в дію зменшився зі 111 до 20 км) та підвищується частка доріг з твердим покриттям (за 1990-2009 рр. з 93,7 % до 97,8 %). Разом з тим, дуже повільно зростає довжина доріг, які віднесені до автобанів, або мають першу чи другу категорію. На сьогодні в Україні є лише 280 км швидкісних автомобільних доріг, що відповідають усім міжнародним нормам. Це автомагістраль Київ-Бориспіль та, на окремих ділянках, дорога Київ-Одеса. Частка доріг I та II категорій по Україні становить близько 9 %, з них лише 2,2 тис. км побудовані за параметрами I категорії.

Щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 разу менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 км доріг на 1 км² площі країни). Розрахунки фахівців свідчать, що вартість будівництва мережі швидкісних автомобільних доріг в Україні, обумовлених вимогами сьогодення, становить близько 300 млрд грн., щороку необхідно ремонтувати 37,6 тис. км автошляхів і будувати, як мінімум, 400 км нових.

В умовах зростаючих темпів автомобілізації країни невисокий загальний рівень якості доріг є однією з причин великої кількості транспортно-дорожніх пригод, внаслідок яких щорічні втрати оцінюються у понад 70 млрд грн. та гине близько 8 тис. осіб (це перевищує смертність від онкологічних, серцево-судинних та інфекційних захворювань).

Наведені у табл. 2 дані свідчать, що обсяги вантажних перевезень наземним транспортом за роки незалежності скоротилися у 2-4 рази (водним – у понад 10 разів), причому найбільшим спадом відрізняються 1996-2000 рр., а з 2001 р. спостерігалось певне зростання (в основному, до 2007 р.), а потім – знов скорочення, обумовлене проявом фінансово-економічної кризи. За 2009 р. підприємствами транспорту перевезено 1 млрд 625 млн т вантажів, що становило 82,4 % від обсягу перевезень вантажів за 2008 р. Вантажообіг становив 395,7 млрд ткм, що склало 77,9 % від обсягу 2008 р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 23,7 %, на всіх залізницях. Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті на 10,4 %, трубопровідному - на 21 %, річковому - на 37,7 %, морському - на 54 %.

Таблиця 2

Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис. т

Роки	Заліз.: відправле ння	Заліз.: перевезе ння	Морський	Річковий	Автомобіль ний ¹	Авіаційний	Трубопровідний
1990	974253,0		53253,3	65728,1	4896319,1	167,3	295887,4
1991	850666,0		44002,2	60165,1	4803842,8	134,1	270181,8
1992	749217,0		33944,1	40758,2	3703539,0	55,0	264304,0
1993	534868,1		28822,0	25439,5	2810917,0	15,0	250522,3
1994	407683,0		25635,4	19881,0	1868918,7	15,9	244102,7
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4
1996	296050,7	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	293523,5	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	286321,5	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	284244,3	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	19,5	220057,5
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	218447,7
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6

¹ З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002 р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями

Структура вантажних перевезень включає внутрішні перевезення, експортно-імпортні перевезення та транзит вантажів іноземних держав. Фінансово-економічна криза 2008-2009 рр. суттєво вплинула на зазначену структуру вантажних перевезень: приблизно на третину зменшилися обсяги імпорту (ввезення) та транзиту вантажів, у той час як транспортування експорту (вивезення) зменшилося у 2009 р. порівняно з 2008 р. лише на 6,9 %. Це обумовило певні зміни питомої ваги складових перевезень: якщо внутрішні перевезення та ввіз вантажів зменшилися лише на один відсотковий пункт (в. п.), транзит – на 2,4 в. п., то експорт збільшився на 4,3 в. п. У цілому ж обсяги вантажних перевезень лише на залізничному транспорті скоротилися за 2009 рік на понад 100 млн т, або більше ніж на 20 відсотків (табл. 3).

Таблиця 3

Структура вантажних перевезень залізничним транспортом*

Показник	Всього		У тому числі							
	млн т	%	У внутрішньому сполученні		Імпорт (ввіз)		Експорт (вивіз)		Транзит	
			Млн. т	%	млн т	%	млн т	%	млн т	%
Перевезення вантажів										
2008 р.	498,5	100	277,4	55,6	34,5	6,9	116,9	23,5	69,8	14,0
2009 р.	391,5	100	213,6	54,6	23,6	6,0	108,8	27,8	45,5	11,6
2009 р. у % до 2008 р.	78,5	-21,5 в. п.	77,0	-23,0 в. п.	68,5	-31,5 в. п.	93,1	-6,9 в. п.	65,1	-34,9 в. п.

* Розраховано за даними Мінтрансв'язку України

Як свідчить статистика, у 2009 р. скорочення обсягів перевезень спостерігалось по всіх найважливіших групах вантажів (виключення склали лише зернові та продукти перемелу), причому перевезення мінеральних будматеріалів зменшилось на 38,4 % (вантаж становив у 2008 р. 84,2 млн т, у 2009 р. – менше 52 млн т), чорних металів - на 30 % (вантаж становив у 2008 р. 45,5 млн т, у 2009 р. - 31,8 млн т). Менше було перевезено руди кольорової та сірчаної сировини - на 20,7 %, коксу - на 19,7 %, кам'яного вугілля (а це понад 129 млн т у 2008 р.) - на 15,5 %, руди залізної і марганцевої – на 14,3 %. Привертають особливу увагу обсяги скорочення перевезень автомобілів - вони зменшилися у понад 8 разів (хоча їхня частка у загальних перевезеннях вантажів незначна), кольорових металів та виробів з них (їхній обсяг обмежується сотнею тисяч тонн) - на 63,9 %, машин і устаткування - на 46,4 %, хімікатів - на 42,1 %.

Фінансово-економічна криза негативно вплинула і на обсяги переробки вантажів у морських торговельних портах (МТП) України: якщо у 2008 р. було перероблено 132,2 млн т вантажів (каботаж – 5,2 млн т, імпортних вантажів – 15,1 млн т, експортних - 60,2 млн т, транзитних – 51,4 млн т), то вже у 2009 р. - на 22,5 млн т, або на 17 % менше. Каботажні перевезення зменшилися до 3,5 млн т, або на третину. При цьому 7 морських торговельних портів (з 18) взагалі каботажними перевезеннями не були зайняті, тоді як у 2008 р. лише один – Ожтбрський не був задіяний у цих вантажоперевезеннях; імпортних вантажів перероблено всього 7,2 млн т, тобто понад удвічі менше; транзитних – 36,3 млн т, або майже на 30 % менше і лише експортних вантажів було перероблено на 2,4 млн т, або на 4 % більше. Найбільше скорочення обсягів перероблення вантажів переважно спостерігалось у невеликих портах (Усть-Дунайський – на 60,3 %, Ренійський – на 44,5 %, Скадовський – на 34,2 %, Ялтинський – на 33,5 % тощо. Однак постраждали й великі МТП: Одеський – втратив понад 6,5 млн т вантажу, або 19 %; Южний, відповідно, майже 3,9 млн т, або 17,8 %; Іллічівський – 2,6 млн т, або 13,8 %, Маріупольський – понад 2,5 млн т, що склало 16,1 %).

У перевезеннях пасажирів (табл. 4) виявляється менш помітна диференціація по роках досліджуваного періоду – тут обсяги перевезень скорочуються практично невинно, з великим провалом у 1996-2001 рр.

Погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки і з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбавилася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених (і не тільки) країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва та рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток.

Це пояснюється тим, що вітчизняні підприємства відрізняються технологічною відсталістю і енергоємним виробництвом, в них спостерігається низький рівень диверсифікації ринків збуту, що призводить до недостатньої адаптивності до зовнішніх збурень і веде до негативних тенденцій у виробництві. Отже, надмірна відкритість економіки при нерозвиненості внутрішнього ринку супроводжується високою чутливістю до коливань зовнішньої кон'юнктури, а в умовах кризових явищ вона однією з перших відчуває нові виклики, пов'язані не лише з фінансовими проблемами, але й із змінами клімату, світовими і регіональними енергетичними і продовольчими кризами тощо. У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку дорожньо-транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих фондів.

Таблиця 4

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування,
тис. осіб

Роки	Залізничний	морський	річковий	автомобільний (автобуси) ¹	Авіаційний
1990	668979,0	26256,7	19090,3	8330512,0	14833,0
1991	537407,0	20786,5	18285,8	7450322,0	13959,6
1992	555356,0	13139,5	11158,0	6464891,0	5669,3
1993	501495,0	10497,0	8064,4	4795664,0	1947,4
1994	630959,0	10358,2	6967,9	4039917,0	1673,3
1995	577431,5	7817,0	3594,1	3483173,0	1914,9
1996	538568,7	5044,6	2735,9	3304600,0	1724,0
1997	500838,8	4311,3	2443,1	2512147,2	1484,5
1998	501428,7	3838,3	2356,5	2403424,6	1163,9
1999	486810,4	3084,3	2269,4	2501707,5	1087,0
2000	498683,0	3760,5	2163,3	2603804,5	1164,0
2001	467825,3	5270,8	2034,3	2722001,6	1289,9
2002	464810,4	5417,9	2211,9	3069136,3	1767,5
2003	476742,4	6929,4	2194,1	3297504,5	2370,2
2004	452225,6	9678,4	2140,2	3720326,4	3228,5
2005	445553,1	11341,2	2247,6	3836514,5	3813,1
2006	448421,7	10901,3	2021,9	3987982,2	4350,9
2007	447093,7	7690,8	1851,6	4173033,7	4928,6
2008	445465,7	7361,4	1551,8	4369125,5	6181,0
2009	425974,8	6222,5	1511,6	4014035,2	5131,2

¹ З 2000р. – з урахуванням перевезень пасажирів підприємцями малого бізнесу – юридичними і фізичними особами.

Як вже зазначалось, Україна володіє розвинутою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць вона посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км). У Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів. Довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро становить майже 2,2 тис. км, вздовж них розташовано 10 річкових портів. Авіаційний транспорт представлений інфраструктурою 33 аеропортів, з яких 17 міжнародних. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км - з твердим покриттям.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження її територією Пан'європейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7, 9; коридорів Організації

співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Між тим, на сьогодні транспортний сектор України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Якісні показники щодо швидкості, якості і ефективності перевезень пасажирів та вантажів поки що не відповідають сучасним вимогам. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дозволяють щороку перевозити залізницями понад 1 млрд т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн т вуглеводнів. Значна частина цього потенціалу може забезпечувати транзитні перевезення. Ці потенційні потужності використовуються не в повну міру, а затяжний період спаду промислового й сільськогосподарського виробництва та адекватне зниження доходів і обумовлені ними скорочення обсягів перевезень призвели до значного погіршення відтворювального процесу на транспорті і стану його виробничо-технічної бази, яка не зможе в перспективі у повному обсязі та з потрібною якістю забезпечити потреби як у внутрішніх, так і в міжнародних перевезеннях. Вже на сьогодні, як констатується у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р.¹, резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його провізної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперебійного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні, особливо у напрямках морських торговельних портів Чорного та Азовського морів, гальмуючи подальший розвиток продуктивних сил у регіонах.

Це стосується також міжнародних перевезень, де на ринку транспортних послуг йде жорстка конкурентна боротьба. Водночас, спроможності залізничних транспортних коридорів №№ 3, 5, 9 використовуються лише наполовину, автошляхи мають резерви пропуску додаткових потоків автотранспортних засобів, збільшених у 2-3 рази.

Слід враховувати, що визначені зміни вектору економічного розвитку обумовлять певну корекцію структури попиту на послуги транспортного комплексу (зростатимуть перевезення вантажів автотранспортом, авіаційним, водним, у той час як залізниця відчуватимуть зменшення темпів зростання попиту, причому найбільш імовірним є суттєве збільшення потреб у контейнерних перевезеннях. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом (за даними Євростату за 2008 р.) складає 17,8 %, в Україні залізницею перевозиться близько 24 % вантажів). Тому дуже важливим є аналіз стану матеріально-технічної бази головних транспортних галузей, їх спроможностей забезпечити зростаючий попит на перевезення вантажів і пасажирів у новій структурі економічного зростання.

Стан транспортної інфраструктури в Україні свідчить про наступне.

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян Єврозони).

Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2 - 3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд грн., або 3 % ВВП². На автомобільному транспорті оновлення рухомого складу відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого

¹ Схвалена розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р

² Демішкан В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства // Електронний ресурс. Режим доступу: Investukr.com.ua/get-news/485/

складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатується понад 10 років³.

Забезпеченість автомобільними шляхами та їх технічний стан не повною мірою відповідають потребам економіки країни та населення. Саме тому напередодні проведення в Україні фінальної частини Євро-2012 активно здійснюється шляхове будівництво та ремонт автомобільних доріг. За 9 місяців 2010 р. відкрито рух автомобільного транспорту на збудованих та відремонтованих ділянках доріг загальною протяжністю 973 км (у тому числі на об'єктах Євро-2012 довжиною 543,4 км), що майже в 10 разів більше, ніж у 2009 р. Серед них: 199 км та 3 сучасні транспортні розв'язки автомобільної дороги Київ-Чоп у Рівненській та Житомирській областях (I категорія); 12,3 км автомобільної дороги I категорії, 5 шляхопроводів, 2 транспортні розв'язки у різних рівнях та 1 міст на обході м. Донецьк; 82,7 км автодороги на обході м. Харків (II категорія); 24,7 км. автомобільної дороги Знамянка-Луганськ-Ізварине (II категорія); 3 дворівневі транспортні розв'язки, мости через залізницю та річку довжиною 150 метрів, шляхопровід у с. Розкішне на обході м. Луганськ; 3 км автомобільної дороги I категорії та 24,5 п.м. мосту - реконструйована ділянка автодороги Харків-Сімферополь-Алушта-Ялта на обході м. Сімферополь; 5,4 км автодороги Київ-Ковель-Ягодин у Волинській області (I категорія); 7,3 км на обході м. Чернівці (II категорія); 2,2 км першого пускового комплексу Жулянського шляхопроводу та ін.⁴. Виконання у 2010 р. заходів з організації безпеки дорожнього руху дало змогу ліквідувати 40 аварійно-небезпечних ділянок доріг і зняти з обліку 61 місце концентрації дорожньо-транспортних пригод (ДТП)⁵. Разом з тим, стан автомобільних доріг, багатьох транспортних розв'язок, мостових переходів тощо залишається незадовільним і потребує реконструкції або ремонту.

Значними є проблеми залізничного транспорту. Рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %, в пасажирських вагонах з 7,2 тис. лише у 2,2 тис. є кондиціонування повітря. Значна частина колійних шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15-17 % непридатні для подальшого використання. Застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо).

Гострою залишається проблема компенсації неотриманого доходу від здійснення соціально необхідних пасажирських перевезень в приміському та регіональному сполученнях. «Укрзалізниця» наводить такі дані: збиток від некомпенсованого перевезення пасажирів пільгових категорій (їх нараховується 26) у відомстві становив у 2004 р. 1,8 млрд грн.; у 2005 р. – майже 2,2 млрд грн.; 2006 р. – 2,8 млрд грн.; 2007 р. – 4 млрд грн., а у 2008 р. – 4,3 млрд грн., хоча тарифи на перевезення як вантажів, так і пасажирів за цей час суттєво зросли⁶. На наше переконання, вирішити існуючі проблеми системи обліку пільгових поїздок, розрахунку компенсаційних виплат та їх фактичної компенсації на державному рівні мав би відповідний Закон України, але він поки що знаходиться у розробці.

Через зношеність вагонного парку щорічно необхідно закуповувати 7 тис. нових вагонів⁷. У таблиці 5 наведено планові та фактичні обсяги закупівель залізничних вагонів у Мінтрансзв'язку України⁸.

Таблиця 5

Обсяг закупівлі вагонів Укрзалізницею, фактичні і прогноз

Найменування вагонів	Роки
----------------------	------

³Проект Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. Електронний ресурс. Режим доступу: avtorada.org

⁴<http://www.ukravtdor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/3833EA2900B2C205C325780900342018>

⁵<http://www.ukravtdor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/7469A394AD7A6FEFC325785400411A8C>

⁶ Менжуліна Л. Вище-вище, нижче-нижче //ГУ, 2009, 12 лютого

⁷ Дзензерський В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості //УК, 2010, 13 жовтня

⁸ Інвестгазета, 2009, 29.06-05.07, с. 28.

	2006	2007	2008	2009	2010 (прогноз)
Вантажні вагоні, факт	353	2005	1849	800	1200
Вантажні вагоні, план	2520	3520	4000	4000	4000
Пасажирські вагони, факт	62	34	180	60	100
Пасажирські вагони, план	100	225	н/д	н/д	н/д

З наведених даних видно, що при плані закупівлі вантажних вагонів за п'ять аналізованих років у кількості 18040 од., фактично придбано лише 6207 од., або 34,4 %. Звичайно, що у такій ситуації вагонів не вистачає для ритмічного завантаження та відправлення вантажів вітчизняним підприємствам і на експорт. Наприклад у вересні 2010 р. для щебзаводів, що виконують місто-формуючі функції, під завантаження щебеню за потреби галузі 37256 од, було надано лише 17612 вагонів, тобто менше половини. Зрозуміло, що не відправлений вантаж обумовлює відсутність коштів у підприємств для оплати електричної енергії, яка використовується також для відкачування води з кар'єрів, зупиняються інші обслуговуючі підприємства, з чим пов'язані екологічні і соціальні проблеми, зростає безробіття⁹.

Аналіз, здійснений «Укрзалізницею», показав, що одна з причин дефіциту вантажних вагонів, насамперед напіввагонів, криється у безвідповідальному ставленні до вимог нормативів з термінів навантаження та розвантаження цих вагонів на державних підприємствах вугільної та енергетичної галузей. Так, з 38 вугільних об'єднань 36 не виконують встановлені норми на вантажні операції. Замість передбачених 5-16 годин, кожний вагон простоє майже добу, у зв'язку з чим втрати вантажних ресурсів сягають понад 570 вагонів щодобово. Причини - у технічній відсталості інфраструктури вугільних підприємств, недосконалії технології визначення якості продукції (аналіз здійснюють після завантаження у вагони), чимало проблем на під'їзних путях державних шахт і збагачувальних фабрик (на недержавних аналогічних підприємствах, наприклад, ВАТ «Краснодонвугілля», час використання вагонів на 5-10 годин менше). Багато вагонів пошкоджується в морських портах, де працюють грейферні крани, внаслідок чого Одеська залізниця втратила 733, Придніпровська – 540, Донецька – 381, Львівська – 194 вантажних вагонів. Лише на Південно-Західній залізниці за 8 міс. 2010 р. відремонтовано 3997 вагонів¹⁰.

Значно перевищуються нормативи утримання вагонів з вугіллям на електричних теплових станціях, ДРЕС тощо. Вихід із ситуації, що складається у цій сфері, вбачається в об'єднанні інтересів вугільних та енергетичних компаній, впровадженні спільної роботи з вироблення електричної енергії безпосередньо на вугільних підприємствах (з урахуванням існуючих обмежень), що дало б змогу не тільки зменшити попит на транспортні послуги, а й здешевити виробництво електричної енергії, підвищити якість вугільної продукції. Для початку доцільно запровадити схему, за якою відправник і отримувач вантажу (приклад – вугільники і енергетики, що споживають вугілля) включилися би до системи оперативного планування й самі контролювали процеси навантаження і вивантаження.

Нереалізований проект щодо спорудження залізничної ділянки, що з'єднала б морський торговельний порт Рені на річці Дунай з залізничною магістраллю Одеса-Ізмаїл (був включений у другий етап реалізації Комплексної програми утвердження України як транзитної держави, затвердженої Законом України від 7 лютого 2002 р. № 3022-III) не дає змоги ефективно функціонувати портовій інфраструктурі Рені та стримує економічний розвиток депресивного регіону Придунав'я.

У сфері портової діяльності в Україні головними проблемами є невідповідність рівня розвитку портів, ефективності і якості їх управління і функціонування сучасним міжнародним вимогам, попиту на їхні послуги.

Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці

⁹ Шпак В. Про щебень і унтер-офіцерську вдову //УК, 2010, 22 жовтня

¹⁰ Дацюк Л. Вантажів – хоч відбавляй, а вагонів катма // УК, 2010, 26 жовтня

визначається тим, що вони розташовані на напрямках МТК, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України. Порти виконують роль потужних транспортних вузлів, де поєднуються мережі різних видів транспорту – національної та Транс'європейської транспортних систем.

Тому рівень технологічного та технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів повинен відповідати сучасним вимогам, що встановлені для портів у міжнародній транспортній системі.

Крім того, морські порти є ключовою складовою державної системи забезпечення безпеки мореплавства в територіальному морі та внутрішніх морських водах України, суб'єктом чисельних міжнародних економічних та правових взаємовідносин, закріплених конвенціями та іншими міжнародними договорами, стороною яких є Україна.

На морському транспорті вкрай низькі темпи оновлення флоту та інфраструктури призвели до старіння основних засобів виробництва: середній вік вітчизняних суден становить понад 20 років, що не дозволяє багатьом суднам заходити до закордонних портів. У той же час, вітчизняне суднобудування працює переважно на виконання експортних поставок, хоча іноземні замовники доручають заводам здійснювати лише екологічно брудні та металомісткі операції. Обладнання на ці судна встановлюється, як правило, самими замовниками, оскільки в Україні його не виробляють, а ввезення обкладається високими ставками мита. У той же час замовлення на будівництво суден для вітчизняних перевізників (користувачів) практично не надходять. Це також є однією з причин того, що лише 5-7 % вантажів, що переробляються в морських торговельних портах (причалах), транспортуються вітчизняними суднами. За техніко-технологічними даними, морські порти зі своєю інфраструктурою потенційно можуть переробляти до 160 млн т вантажів на рік, проте реально цей потенціал використовується не більше ніж на 50-60 %, у т. ч. внаслідок відсутності власного флоту.

Рівень ефективності управління діяльністю морських торговельних портів (вони усі є державними підприємствами) не відповідає сучасним міжнародним вимогам і попиту на портові послуги. Така система управління залишається незмінною протягом усіх двадцяти років незалежного розвитку України. Темпи оновлення основних фондів морських торговельних портів за рахунок як власних, так і залучених коштів занадто низькі. Технічні характеристики портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації і комп'ютеризації) залишаються на рівні 90-х років минулого століття.

Повільно вирішуються проблема вдосконалення та пришвидшення руху контейнерів через морські торговельні порти, питання облаштування митних постів сучасною контрольно-діагностичною апаратурою, не врегульовані проблеми контролю контейнерів відповідно до встановлених міжнародних норм.

Ці проблеми також пов'язані з недосконалістю митного законодавства, яке потребує опрацювання з урахуванням міжнародних стандартів. В Україні необхідно впровадити стандарти з логістики (так званих логістичних модулів), а також автоматизовані системи документального супроводження клієнтів з використанням сучасних систем управління контейнерними терміналами (TOS) на основі інформаційних технологій¹¹.

Авіаційний транспорт потерпає від старіння парку літаків: нині не більше 6 % їх загальної чисельності експлуатуються менш ніж 5 років, але авіаційні підприємства через брак коштів практично не мають змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. В країні занадто повільно реалізуються програми лізингового придбання літаків, а кошти, що виділяються державою на ці цілі, витрачаються неефективно (наприклад, 486,1 млн грн. на придбання шести літаків Ан-148 через державне лізингове підприємство у 2008 р., за

¹¹ Троцкий О. Интегрированные системы «Солво»// Порты Украины, 2010, № 9. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=2477>

даними Рахункової палати, використані нераціонально, придбано лише два літаки). Літаки вітчизняних авіакомпаній за результатами контролю безпеки польотів у європейських аеропортах за програмою SAFA неодноразово потрапляли до “чорного списку”.

Відсутня державна програма оновлення рухомого складу вітчизняних авіакомпаній, хоча про необхідність її розроблення йшлося ще у 2008 р. у відповідному Рішенні РНБОУ. Разом з тим, у Міністерстві інфраструктури України вивчається питання щодо скасування ПДВ при ввезенні нових іноземних літаків, а ратифікація Кейптаунської конвенції (Україна підписала її ще 2004 р.), дозволила б ефективніше використовувати лізингові схеми придбання техніки.

Спостерігається технічна невідповідність більшості аеропортів України вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА).

Детальний аналіз стану матеріально-технічної бази вітчизняних аеропортів міститься у Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. У ній зазначається, що у більшості аеропортів аеродроми, аеродромні споруди та обладнання не відповідають вимогам, встановленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден¹². Пасажирські термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників. Лише частина аеропортів підтримує свою сертифікаційну придатність, але не має власних коштів для проведення в значних обсягах заходів з реконструкції та модернізації.

Ці та інші проблеми аеропортів (застарілість основних засобів виробництва, зменшення ресурсу аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання, недостатні геометричні розміри, несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів тощо) унеможливають застосування новітніх технологій, не дають змоги задовольнити попит на послуги авіаційного транспорту згідно з міжнародними стандартами. Насамперед потребують реконструкції аеропортові спорудження в містах, що залучаються до проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу, вони повинні відповідати усім вимогам УЄФА. До цього слід додати, що в авіаційній галузі занадто повільно впроваджуються нові організаційні заходи та інструменти, спрямовані на активізацію міжнародних і внутрішніх перевезень пасажирів і вантажів.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як всередині країни, так і на міждержавному рівні, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Тому розвиток транспортної галузі й реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки. Важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є удосконалення законодавчого та організаційного підґрунтя реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі МТК та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів. У той час як очікуване створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС створить нові можливості для торгівлі, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура може призвести до суттєвих економічних втрат і перешкодити економічному розвитку України.

¹² Схвалена Розпорядженням КМУ від 05.03.2008 № 506-р. До тексту внесені зміни згідно з Постановами КМУ від 22.07.2009 № 793 та від 16.06.2010 № 466. Електронний ресурс. Режим доступу: zakon.nau.ua/doc/?code=506-2008-p

Розділ 2. Посткризове зростання попиту на транспортні послуги

Економіка України поступово відроджується, що підтверджують темпи економічного розвитку: у 2010 р. ВВП зріс на 4,2 %, індекс зростання обсягів промислової продукції у 2010 р. порівняно з 2009 р. становив 11,0 %.

Результати роботи підприємств транспортної сфери України у 2010 р. також свідчать про поступовий вихід із кризового стану. Активізація виробничої діяльності внутрішньоорієнтованих галузей промислового комплексу та динамічний розвиток зовнішньоторговельної діяльності забезпечили зростання попиту на послуги вантажного транспорту. Як наслідок, зростання загальних обсягів перевезень вантажів у 2010 р. порівняно з 2009 р. становило 8,5 %, вантажооборот зріс на 6,4 % (табл. 6).

При цьому перевезення вантажів залізницями порівняно з 2009 р. зросло на 10,5 %, у т.ч. відправлення вантажів – на 11,1 % (на Львівській залізниці – на 21,7 %, Одеській – на 20,5 %, Придніпровській – на 14,7 %, Південно-Західній – на 12,1 %, Донецькій – на 8,3 %. На Південній залізниці відправлення вантажів знизилися на 2,8 %). Зростання обсягів відправлення (перевезення) вантажів залізничним транспортом спостерігалось за всіма основними групами (виключення становили зерно і продукти перемелу).

Таблиця 6

Вантажні перевезення у 2010 р.*

Показник	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн т	у % до 2009 р.	млн ткм	у % до 2009 р.
Усіма видами транспорту	755,3	108,5	404572,9	106,4
Залізничним	432,5	110,5	218037,6	111,1
Автомобільним	158,2	112,8	38697,2	113,8
Трубопровідним	153,4	99,3	138445,4	97,6
Водним	11,1	113,0	9014,5	113,3
Авіаційним	0,1	102,6	378,2	107,8

* Складено за оперативними даними Державної служби статистики України. Враховані перевезення вантажів магістральними шляхами

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот протягом 2010 р. виконав перевезення вантажів у обсязі 11,1 млн т, що на 13,0 % більше, ніж за 2009 р. Проте допоміжні транспортні послуги морських портів були на рівні 94,2 % по відношенню до 2009 р. (табл. 7).

Таблиця 7

Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів за 2010 р.

Показник	Всього	У тому числі			
		експортних	імпортних	Транзитних	внутрішнє сполучення
Оброблено вантажів, тис. т	154348,2	85385,3	17729,5	44198,1	7035,3
Морськими	148135,8	84037,6	17440,6	44187,3	2470,3
у % до 2009 р.	94,2	95,4	135,8	84,7	60,3
Річковими	6212,4	1347,7	288,9	10,8	4565,0
у % до 2009 р.	130,4	96,1	147,3	7,4	151,3

У морських портах зростання спостерігалось лише в обробці імпорتنих вантажів (на 35,8 %). Зросла на 30,4 % загальна вантажопереробка в річкових портах за рахунок збільшення обсягів переробки імпорتنих вантажів на 47,3 % та вантажів внутрішнього сполучення на 51,3 % (скоротилися обсяги оброблення експортних вантажів на 3,9 % і транзитних - на 92,6 %).

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2010 р. перевезено 158,2 млн т вантажів, що на 12,8 % більше, ніж за 2009 р., та виконано вантажооборот у обсязі 38,7 млрд ткм, який зріс на 13,8 %.

Авіаційним транспортом за 2010 р. перевезено 87,3 тис. т вантажів, що на 2,6 % більше, ніж за 2009 р. Вантажооборот авіаційного транспорту становив 378,2 млн ткм, що на 7,8 % більше порівняно з 2009 р.

Магістральними трубопроводами у 2010 р. транспортовано 153,4 млн т вантажів, що на 0,7 % менше, ніж у 2009 р. Перекачка газу зросла на 6,3 %, аміаку – на 20,7 %, перекачка нафти скоротилася на 22,7 %. Транзит газу зріс на 2,9 %, аміаку – на 7,6 %, транзит нафти зменшився на 30,8 %¹³.

Загальні обсяги транзитних перевезень у січні – вересні 2010 р. (вони визначаються сукупністю факторів як економічного, так і політичного характеру) були нижчими, ніж за аналогічний період 2009 р., насамперед за рахунок трубопроводного та, певною мірою, залізничного транспорту. Разом з тим, по окремих напрямках (автомобільні, морські та авіаційні перевезення) обсяги зростають, що може бути свідченням покращення умов транзиту на цих видах транспорту (табл. 8).

Таблиця 8

Транзитні перевезення вантажів¹

Показник	Перевезено транзитних вантажів за січень-вересень 2010 р., тис. т	У % до січня-вересня 2009 р.
Всіма видами транспорту	107226,06	78,6
у тому числі		
залізничним ²	32041,57	98,2
Автомобільним	3390,55	145,0
Морським ³	2557,06	177,3
Річковим	-	-
Авіаційним	1,09	127,9
трубопроводним ⁴	69180,23	69,2
Інше ⁵	55,56	122,3

¹ Дані наведено на основі інформації Державної митної служби України.

² Крім дорожніх засобів у залізничних вагонах.

³ Завантажені товари в контейнерах або без них.

⁴ Стаціонарні транспортні засоби – трубопроводи, ЛЕП і таке інше.

⁵ Дорожній транспортний засіб у залізничному вагоні, залізничний вагон на морському судні, несупроводжуваний причеп або напівпричіп на морському судні, пошта, річкове судно на морському судні, самохідний дорожній транспорт, "ручна поклажа", невідомий вид транспорту.

Показники пасажирських перевезень у 2010 р. погіршилися, що відображає реальний економічний стан населення України, який погіршився під час фінансово-економічної кризи (табл. 9).

Пасажирські перевезення за 2010 р. склали 94,0 % по відношенню до 2009 р. При цьому усіма видами транспорту було перевезено понад 6,8 млрд пасажирів і виконано пасажирообороту 129,8 млрд пас.-км, що складає 99,8 % до 2009 р.

Найбільша кількість пасажирів протягом 2010 р. була перевезена автомобільним (3,7 млрд пасажирів) і тролейбусним (1,2 млрд пасажирів) транспортом.

Таблиця 9

¹³ Урядовий кур'єр, 2011, 27 січня.

Пасажирські перевезення за 2010 р.

Показник	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн	у % до 2009 р.	млн пас.-км	у % до 2009 р.
Всіма видами транспорту	6837,7	94,0	129815,3	99,8
у тому числі				
Залізничним	426,6	100,2	50038,4	103,5
Автомобільним	3719,4	92,7	52063,8	94,3
Водним	7,6	98,7	95,3	77,9
Авіаційним	6,1	119,2	10968,8	121,6
Трамвайним	713,8	90,7	3975,7	91,5
Тролейбусним	1203,6	93,8	6888,0	94,0
Метрополітенами	760,6	101,1	5785,3	101,0

Привертає увагу поступове відродження попиту на авіаційні перевезення, де зростає частка внутрішніх польотів громадян. Цьому сприяє оновлення державних аеропортів, відкриття авіаційного сполучення в декількох обласних центрах (наприклад, м. Вінниці). У червні 2010 р. відновлено авіасполучення між двома обласними центрами, що мають прийняти Євро-2012 – Львовом і Донецьком; рейси двічі на тиждень виконує Боїнг-737 компанії «Міжнародні авіалінії України». Опрацьовується також питання відкриття вертолітного руху у м. Черкасах.

Залишається значним нереалізований потенціал транспортних галузей як наземного, водного, так і повітряного видів транспорту. Укріплення і оновлення матеріально-технічної бази, доведення її до європейських і світових стандартів має супроводжуватись модернізацією нормативно-правової бази, адаптацією законів та підзаконних актів до вимог ЄС, що сприятиме не лише подальшому зростанню обсягів вантажних і пасажирських перевезень (за прогнозами, до 2020 р. можливе щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5 %, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі можуть зрости у 1,5-2 рази, пасажирів - у 1,3-1,5 разу), але й поступовій інтеграції транспортної системи України до міжнародних мереж. При цьому слід враховувати досить високі темпи автомобілізації спроможних верств населення України, з чим пов'язані також зміни у структурі пасажирських перевезень та їх масштабів.

Розділ 3. Шляхи реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України

3.1. Модернізація транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг

Наявна транспортна інфраструктура потребує подальшої модернізації на основі реалізації прийнятих довгострокових державних цільових економічних програм: відповідні розділи Програми економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна влада», Транспортної стратегії України на період до 2020 р., Морської доктрини на період до 2035 р., Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р., Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр., інших діючих нормативно-правових актів та розробки і впровадження нових документів перспективного розвитку. Серед них: Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 рр., Повітряний кодекс України, Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту, Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2020 р., Державна цільова програма безпеки польотів на період до 2015 р., Закон України про внутрішній водний транспорт та інші нормативні акти, спрямовані на розвиток транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг, що надаються з перевезення пасажирів і вантажів, забезпечення транзиту.

Важливою складовою відновлення динаміки економічного зростання є забезпечення галузей економіки в повному обсязі послугами транспортно-дорожнього комплексу для безперешкодного перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні з використанням нової системи швидкісних автомобільних доріг, МТК, оновленої залізниці, сучасних авіаційних літаків та аеропортів. Для реалізації цих завдань та забезпечення зростання ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи, підвищення якості транспортних послуг необхідно:

- реалізувати заходи, спрямовані на подальше інтегрування транспортної системи України в європейську та світову на засадах прискореної адаптації вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів, впровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод, розвитку експорту транспортних послуг, що сприятиме ефективній реалізації транзитного потенціалу України;

- здійснити підготовку та прийняття необхідних нормативно-правових актів для залучення інвестицій на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесій, удосконалити механізми лізингу транспортних засобів;

- удосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху, підконтрольної центральному органу виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, з метою розмежування функцій управління діяльністю та контролю;

- створити **законодавчо закріплені** умови, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури (шляхи сполучення, термінали, порти, аеропорти, мости - Міністерством інфраструктури України вже сформовано на найближчу перспективу

перелік з 17 першочергових інвестиційних пропозицій на загальну суму 2,24 млрд дол. США);

- створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, що може здійснюватися за рахунок інвестування підприємств секторів вітчизняної економіки, які споживають транспортні послуги, у розвиток останніх;

- розширити масштаби використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

- налагодити ефективну співпрацю на регіональному рівні державних органів управління транспортними галузями з місцевими органами влади і приватним сектором з метою визначення оптимальних місць розташування складських приміщень мережі стратегічних логістичних центрів поблизу транспортних вузлів;

- здійснити розбудову і модернізацію транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів, перш за все контейнерних у морських портах, створити сприятливі технічні, правові, організаційні і фінансово-економічні умови розвитку інтермодальних перевезень, стратегічну мережу інтермодальних перевантажувальних пунктів, визначити інтермодальні контейнерні і контейнерні маршрути у рамках МТК;

- розширити участь національних перевізників у міжнародних проектах щодо розбудови центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;

- налагодити ефективне партнерство з країнами «п'яти морів» (Балтійського, Чорного, Середземного, Червоного та Перської затоки);

- забезпечити введення „єдиного вікна” для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів, розробити разом із сусідніми державами спільні технології транзитних перевезень та механізми встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення вантажів на напрямках МТК (запроваджуватиметься технологія перевезень міжнародних вантажів залізничним транспортом без переоформлення товарно-транспортних документів, із застосуванням уніфікованої накладної - єдиного перевізного документа для транспортного права згідно з нормами Конвенції про міжнародні залізничні перевезення COTIF (ЦІМ), надавши залізничній накладній СМГС правовий статус митної декларації). Умови цих перевезень вже погоджені з Німеччиною, Польщею, Чехією, Словаччиною;

- спираючись на Новий податковий кодекс, зокрема щодо амортизаційної політики, забезпечити пришвидшене оновлення активної частини основних виробничих фондів транспортних галузей, в тому числі активніше застосовувати виправдані нелінійні схеми нарахування амортизації.

Важливим є забезпечення виконання завдань Транспортної стратегії у частині захисту довкілля та зростання енергоефективності: зменшення до 2020 р. на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу, а також зменшення на 15-20 % енергомісткості транспорту: автомобільного - з 43,6 до 34,8 граму умовного палива на 1 тонно-кілометр, залізничного - з 10,3 до 8,8 граму. Для цього потрібно забезпечити оновлення матеріально-технічної бази транспорту, сформувати його раціональну структуру (за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією тощо).

Вагомою складовою у реалізації потенціалу транспортної інфраструктури є поглиблений розвиток **міжнародного співробітництва** у цій сфері.

Україні належить реформувати транспортну систему та гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу (acquis communautaire), щоб повністю використати транзитний потенціал та вигідне географічне розташування країни. Окрім перерахованих вище напрямків вдосконалення співробітництва з ЄС та іншими міжнародними структурами у транспортній сфері, до пріоритетних належать: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної

професії та ринків перевезень, відкрита політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, статистика, впровадження єдиних екологічних та соціальних вимог при реалізації потенціалу транспортної інфраструктури.

Міжнародні експерти доводять, що майбутня Угода про асоціацію між Україною та ЄС охоплюватиме такі сфери:

- співробітництво з метою розвитку зазначених транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;
- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання;
- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;
- удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з ЄС спільних пунктів пропуску через державний кордон України;
- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною, підписаної у 2005 р.;
- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами - членами ЄС. Так званий «Порядок денний асоціації Україна – ЄС» містить положення про необхідність розроблення концепції державної політики сталого розвитку усіх видів транспорту, яка б узгоджувалась з Білою Книгою ЄС щодо транспорту. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою ЄС сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної інфраструктури України;

Важливим для України є розвиток співробітництва з НАТО в галузі обміну даними про повітряну обстановку, продовження реалізації спільного українсько-російського контракту з НАТО щодо перевезення вантажів 18 країн-членів Альянсу в рамках програми НАТО SALIS (“Проміжне рішення проблеми стратегічних авіаперевезень”).

***Довідково.** Основоположними документами у відносинах України з Організацією Північноатлантичного договору є Хартія про особливе партнерство між Україною та НАТО від 9 липня 1997 р. і Декларація про її доповнення від 21 серпня 2009 р. У Законі України “Про засади внутрішньої і зовнішньої політики” від 1 липня 2010 р.¹⁴ зафіксовано намір України як позаблокової європейської держави продовжувати конструктивне партнерство з Організацією Північноатлантичного договору. Готовність НАТО продовжувати та розвивати партнерство з Україною підтверджена у новій Стратегічній концепції Альянсу, прийнятій на Лісабонському саміті цієї організації 19-20 листопада 2010 року.*

Активізації **автомобільного** сполучення з використанням Міжнародного транспортного коридору № 3 сприятиме оновлення (реконструкція) російської ділянки від Калуги до кордону з Україною завдовжки 400 км. Роботи має виконати Автодор Російської Федерації з тим, щоб перетворити шлях на швидкісний автобан. Значним є потенціал співробітництва у галузі авіабудування.

Україна може активізувати співробітництво з Білоруссю у частині координації галузей машинобудування та спільного виходу на ринки третіх країн (Крюковський вагонобудівний завод та Гомельський вагоноремонтний завод), збирання спеціалізованої комунальної техніки (на базі шасі МАЗу), налагодження випуску автобусів «Богдан» у Гомелі тощо¹⁵.

¹⁴ Закон України “Про засади внутрішньої і зовнішньої політики” від 01.07.2010 № 2411-УІ. Електронний ресурс. Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2411-17

¹⁵ Процишин В. Україні – МАЗ, а «Богдан» - Білорусі // УК, 2010, 16 квітня

У розвитку **міжнародних транспортних коридорів** Україна має можливість залучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту «Євразія», що з'єднає країни Європи з азійськими державами. Створюваний проект передбачає будівництво автомобільного шляху (вирішується питання щодо залізниці), який проходитиме з Європи через територію України у напрямку Російської Федерації, Казахстану, Китаю. Автотрасою переміщатимуть, насамперед, експортні та імпорتنі вантажі, а також пасажирів. Територією України магістраль проходитиме через Вінницю, Кіровоград, Донецьк, Луганськ до кордону з Російською Федерацією (Ізваріно), далі територією РФ нижче Волгограду до кордону з Казахстаном, потім вище (північніше) Каспійського моря, північніше Аральського моря, обмине зону Байконуру, пройде південніше Балхашу до м. Урумча на кордоні з Китаєм, а цією країною - до Тихоокеанського узбережжя. До магістралі у всіх країнах приєднуюватимуться місцеві автошляхи, в тому числі в Україні – близько 70 % нових доріг, перелік яких затверджено Законом України «Про Генеральну схему планування території України».

3.2. Шляхи реалізації потенціалу залізничного транспорту

До головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятиме зростанню його ефективності та якості послуг, належать наступні.

- Модернізація системи державного управління залізничним транспортом, яка, відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року¹⁶, передбачає розмежування господарських функцій і функцій державного управління, утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування; удосконалення системи формування тарифів і впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг, підвищення рівня рентабельності пасажирських перевезень, поетапної ліквідації перехресного субсидування цих перевезень вантажними перевезеннями, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; забезпечення самоокупності перевезень у міжнародному та міжобласному сполученні.

- Створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства і впровадження механізму лізингу, що сприятиме зміцненню матеріально-технічної бази залізниць та зростанню продуктивності її використання. З цією метою в Україні поступово поліпшується бізнес-клімат, розпочато широкомасштабні економічні реформи, спрямовані на досягнення європейських стандартів, що знайшло відповідне відображення у прийнятому Податковому кодексі¹⁷.

- Інтенсифікація робіт з облаштування залізничних переходів через державний кордон як у східному, так і західному напрямках. За статистичними даними, майже 95 % транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. Головним чином це вантажі з РФ, Білорусі, Казахстану (за номенклатурою це залізна руда – 36 %, кам'яне вугілля – 16 %, нафтопродукти – 10 %), що прямують до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через морські порти до інших країн світу. Цей напрям сполучення є особливо перспективним, про що свідчить зацікавленість в ньому багатьох країн Західної Європи і Китаю. Для підвищення ефективності функціонування зазначених переходів

¹⁶ Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р. Електронний ресурс. Режим доступу: ugmk.info/download/1261743310 -

¹⁷ http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=244106717

(станції Хутір-Михайлівський на Південно-Західній, Куп'янськ-Сортувальний і Основа на Південній, Іловайськ, Червона Могила на Донецькій залізницях) насамперед важливо додержуватись під час оформлення транзитних вантажів вимог європейського законодавства, зокрема, Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні (Женева, 1982 р.).

- Забезпечення реалізації завдань Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (Схвалена розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р) щодо технічного переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, зокрема: модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів; підвищення пропускної спроможності залізничних ліній за напрямками Знам'янка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Джанкой та Куп'янськ-Полтава-Користівка-Знам'янка-Одеса; модернізація об'єктів інфраструктури залізничних ліній за напрямками Київ-Коростень-Шепетівка, Київ-Полтава-Харків-Донецьк, Київ-Львів, Київ-Миронівка; будівництво за рахунок кредитних коштів нового залізничного тунелю Бескид-Скотарське (МТК № 5). Інженерно-геологічні дослідження зони будівництва вже проведені за рахунок коштів гранту ЄБРР (219 тис. євро). Реалізувавши ці проекти, вдасться не тільки значно зміцнити потенціал залізничного транспорту, але й вирішити серйозну проблему підведення другого двоколісного введення до Криму, а також стимулювати розвиток вітчизняних глибоководних морських портів; технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів.

- Продовження робіт з електрифікації залізничних шляхів. Експертні дані доводять, що кожний кілометр електрифікованої залізниці дає змогу зекономити до 31 % вартості палива у вантажних перевезеннях та до 35,8 % - у пасажирських¹⁸.

- Поширення практики організації швидкісного руху пасажирських поїздів. Йдеться про поступове, починаючи з 2011 р., впровадження мобільних високошвидкісних систем з розподіленою тягою, які використовуються переважно у денний час при перевезенні пасажирів на відстань 300-600 км, які вони долатимуть за 2-3 години. Такі потяги курсуватимуть між обласними центрами, що приймають фінальну частину Євро-2012, і столицею. Важливим є обмеження вантажних перевезень за цими маршрутами у денний час та переорієнтація їх на нічний.

- Впровадження нових міжнародних контейнерних маршрутів, організація роботи вагонного парку в умовах зміни його структури за формами власності. Проблема полягає у знаходженні спільних інтересів між державними залізницями, які можуть закуповувати послуги з експлуатації вантажних вагонів, що знаходяться у приватній власності (в Україні це компанії «Укрспецвагон» та «Укррефтранс») за умов існування інвентарних парків (тарифи, ризики, вигоди, облік та реєстрація, ремонтні витрати). Вдосконалення управління вагонами дасть змогу прозоріше регулювати ціни і ефективніше задовольняти потреби клієнтів.

- Завершення проекту будівництва пасажирського вокзального комплексу на ст. Дарниця.

- Активна участь у міжнародному проекті розбудови залізниці з широкою колією Кошице-Братислава-Відень, що сприятиме суттєвому зростанню транзитних перевезень з Азії територією України до Європи.

- Реалізація політичного рішення про спільне будівництво транспортного переходу через Керченську протоку, прийнятого Президентами України та РФ під час зустрічі у жовтні 2010 р., яке може створити нову дільницю "Крим-Кавказ" майбутнього міжнародного транспортного коридору ОЧЕС. Це збільшить обсяги транзитних потоків та покращить інвестиційні умови для зміцнення транспортного і рекреаційно-туристичного потенціалу України, сприятиме міжнародній кооперації підприємств України, Молдови, Росії та Грузії.

¹⁸Дацюк Л.. Четверті – в Європі, шості – у світі //УК, 2010, 4 листопада

Однією з гострих проблем залишається поповнення парку вантажних вагонів та створення умов для їх пришвидшеного обігу як на вітчизняних коліях, так і під час перебування за кордоном у рамках взаємодії залізниць СНД та країн Балтії. В Україні діє державна програма оновлення рухомого складу на період до 2020 р., яка через фінансово-економічну кризу виконується не повністю. Нагадаємо, що Укрзалізниця, відповідно до завдань на 2009 р., мала закупити 4-5 тис. вантажних та 200 пасажирських вагонів. Якщо ці вагони створюються на вітчизняних вагонобудівних заводах, то лише це замовлення забезпечує завантаження чверті їх виробничої потужності (працює близько 60 тис. осіб¹⁹). Нині галузь відроджується, тому для активізації процесу виконання замовлень на вагони для вітчизняних перевізників (у 2010 р. Укрзалізниця мала закупити 2225 вагонів, з яких 1400 за рахунок кредиту ЄБ, 825 - для Придніпровської залізниці за її кошти; заплановано також придбати 16 одиниць нової техніки для локомотивного господарства) дуже важливим є відродження вітчизняного вагонобудування.

Вбачається перспективним рекомендувати вітчизняним вагонобудівним підприємствам та залізницям, іншим власникам рухомого складу вивчити доцільність залучення до потенціалу залізничного транспорту нових моделей вантажних напіввагонів, а також платформ з низькими візками, що розробляються вітчизняними конструкторами (зокрема, мова йде про моделі напіввагону 12-7023-01 на візках моделі 18-7020 і моделі 12-7039 на візках 18-7033, залізничні платформи моделі 13-7024 для перевезення двох 40-футових або чотирьох 20-футових контейнерів, бункерні вагони для перевезення насипних вантажів моделі 19-7016, 19-7017, 19-7017-01). Як свідчать ЗМІ²⁰, нині у світі вже експлуатується 8,5 тис. вантажних вагонів нових українських конструкцій.

Потенціал залізничного транспорту на Півдні України, зокрема в межах діяльності Одеської залізниці (обслуговує вантажні потоки з 9 морських та 3 річкових портів, які становлять близько 80 % усього вантажопотоку вітчизняних портів та до 40 % транзитних перевезень України, які транспортуються за напрямками чотирьох МТК, забезпечуючи вантажно-транспортні зв'язки України з понад 80 країнами світу) може бути суттєво збільшено за рахунок ліквідації дефіциту пропускної спроможності окремих ділянок зазначеної залізниці, насамперед у кримському напрямку. Тут вже споруджені двошляхові вставки на ділянці Волинська-Миколаїв завдовжки 52 км, збільшено пропускну здатність під'їзних шляхів в Іллічівському та Южному морських портах. Однак передбачене 5-разове збільшення обсягів перевезень контейнерів на Одеській залізниці вже до 2015 р. потребує подальшого нарощування пропускних спроможностей саме припортових залізничних станцій як безпосередньо в Одесі, так і в Іллічівську та Южному.

Подальшого вдосконалення потребує процедура митного контролю та оформлення комбінованих, контрейлерних перевезень, насамперед потягів «Вікінг» (курсують за маршрутом Іллічівськ–Мінськ–Клайпеда (Драугісте)), для яких термін його проведення сягає 26 годин. В Одеському порту українські фахівці вже розробили заходи щодо скорочення зазначеного терміну до 6-7 годин, що суттєво підвищить ефективність використання «Вікінгу», а в Міністерстві інфраструктури України готуються документи, що зобов'язують митниці та інші органи контролю оглядати вантажі в порту за 4 години. Україна та Литва проводять переговори з вантажоперевізниками Туреччини щодо приєднання їх поромних переправ до цього маршруту. Україною вивчається можливість додаткового формування потягу з вагонів з сипучими вантажами, що суттєво розширить сферу його застосування як транспортного сполучення між Чорноморськими країнами і країнами Балтії та підвищить ефективність перевезень. Комісія Європейського Союзу з транспорту визнала потяг «Вікінг» кращим європейським проектом з перевезення вантажів 2009 року.

¹⁹ Лашко А. Замок на вагонобудуванні? //УК, 2008, 19 грудня

²⁰ Дзензерський В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості //УК, 2010, 13 жовтня

Аналогічну зростаючу роль у зміцненні потенціалу залізничного транспорту може виконати контейнерний потяг “Зубр” (ZUBR) (свого часу був створений залізницями Білорусі, Латвії й Естонії, а у 2009 р. до них приєдналася Україна), що з'єднує Балтійське та Чорне моря, порти Таллінн, Мууга, Рига, Іллічівськ і Одеса. Вантажопотоки для потягу формуються у скандинавських (Фінляндія, Швеція, Норвегія), південноєвропейських (Болгарія, Туреччина), середньоазіатських (Казахстан, Узбекистан), а також закавказьких (Грузія, Азербайджан) регіонах. Функціонує та облаштовується з метою підвищення ефективності комбінований потяг «Ярослав» за маршрутом Київ – Славкув (Польща).

Важливим напрямком реалізації потенціалу залізничного транспорту є розширення участі України у розвитку та забезпеченні функціонування нової Транс'європейської транспортної мережі (впроваджено широкомасштабний план її розбудови на період до 2020 р., розроблено карту основних маршрутів – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами). З п'яти визначених осей – північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами - територією України проходить центральна ось, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути. У табл. 10 та на рис. 1 наведені напрямки залізничних маршрутів, їх загальна довжина на території України та обсяги виконаних у 2009 р. ремонтних робіт на них ²¹.

Таблиця 10

Залізничні маршрути центральної осі нової Транс'європейської транспортної мережі на території України

№ маршруту	Напрямок маршруту	Протяжність, км	Відремонтовано у 2009 р.
1	Зернове (кордон з РФ)/Горностаївка (кордон з Білоруссю) – Ніжин – Київ – Жмеринка – Кучурган (кордон з Молдовою)/Одеса	1159	225,5 км, вартість робіт – 165,9 млн грн.
2	Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною)/Мостиська-2 (кордон з Польщею)/Львів - Жмеринка – Фастів – Дніпропетровськ – Красноармійськ – Дебальцеве – Красна Могила (кордон з РФ)/Ясинувата – Квашине (кордон з РФ)	1994 (1792)	451,7 км, вартість робіт 277,5 млн грн.
3	Ізов/Ягодин (кордон з Польщею) – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Київ – Полтава – Харків – Куп'янськ – Тополі (кордон з РФ)	1338 (1167)	224,6 км, вартість робіт 77,5 млн грн.

²¹ Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. Електронний ресурс. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua/.../transport.html -



Рис. 1. Схема української частини центральної осі Транс'європейської транспортної мережі

3.3. Шляхи реалізації потенціалу автомобільного транспорту

Мережа автомобільних доріг загального користування в Україні за протяжністю, щільністю та конфігурацією відповідає технологічним потребам та забезпечує місцеві транспортні зв'язки, але, практично, непридатна для забезпечення міжнародних транспортних зв'язків з високими швидкостями, комфортом та безпекою. Саме тому, спираючись на Концепцію розвитку ТДК України до 2015 р. і подальший період, першочерговим слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів України, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають європейським стандартам, розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії (вже в 2011 р. планується збудувати не менше 380 км нових доріг, а у наступні роки щорічно будувати до 700 км та здійснювати своєчасний ремонт доріг, мостів, переходів).

Для організації таких масштабних робіт та їх належного фінансування доцільно залучати кошти додаткового акцизного збору на паливо, який запроваджено після скасування щорічного стягнення транспортного збору. За розрахунками, це дозволить щорічно накопичувати близько 4 млрд грн. З них четверта частина витратиться на ремонтні роботи, облаштування пунктів пропуску на митному кордоні, а 3 млрд грн. можуть бути спрямовані на нове шляхове будівництво. До першочергових об'єктів розбудови та реконструкції автомобільних доріг відносяться також: будівництво автомобільного з'єднання траси «Київ-Чоп» (від Львівського аеропорту) з м. Трускавець, що забезпечить переїзд пасажирів до курорту міжнародного значення за одну годину; будівництва та реконструкція автомобільних мостів у Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Миколаєві, Херсоні; розбудова траси Рені-Одеса (ділянка Одеса – Монаши завдовжки 261 км; опрацьовується питання залучення коштів приватного інвестора обсягом до 2 млрд грн.); будівництво автошляху від кордону з РФ (Щербаківка) до дороги Київ – Харків – Довжанський, спорудження Великої кільцевої дороги навколо Києва, а також Трансукраїнської магістралі від Краковця Львівської області до Успенки Донецької

області (довжина 1,4 тис. км, проходитиме через Львів, Рівне, Житомир, Київ, Черкаси, Дніпропетровськ і Донецьк).

Важливого значення набуває будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення, зокрема: Львів – Броди, Львів – Тернопіль, Вінниця – Київ, Кіпті – Бачівськ, Київ – Чоп, Київ – Харків – Довжанський, Київ – Одеса, Київ – Ковель – Ягодин, Стрий – Кіровоград – Знам'янка, Херсон – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, Одеса – Рені, Знам'янка – Луганськ – Ізварине.

Актуальною є проблема потрібної реконструкції та облаштування відповідно до європейських вимог міжнародних автомобільних переходів на кордонах України.

Державна адміністрація автомобільних доріг України (Укравтодор) має використати у 2011 р. фінансування з Держбюджету у розмірі 13,8 млрд грн. на розвиток і утримання доріг, погашення заборгованості. У 2011 р. планується побудувати близько 1,2 тис. км нових доріг, здійснювати потрібні ремонтні роботи (за оцінками експертів ²², 70-85 % автодоріг потребують капітального ремонту), у тому числі тих, що пов'язані з проведенням в Україні фінальної частини Євро-2012. Перелік найважливіших ділянок доріг міжміського сполучення, будівництво, реконструкція, капітальний та поточний ремонт яких за європейськими стандартами повинні здійснюватись у 2011 р., наведений у табл. 11.

Таблиця 11

Завдання на 2011 рік з будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг*

Маршрут	Напрямок	Протяжність, км
М-01	Київ-Чернігів-Нові Яриловичі	86,5
М-03	Київ—Харків-Довжанський	408,06
М-04	Гришине-Ульянівка	8,9
М-05	Київ-Одеса (в межах Київської області)	0,53
М-06	Київ-Чоп	238,9
М-07	Київ-Ковель-Ягодин	85,3
М-09	Львів-Рава Руська	56,35
М-10	Львів-Краковець	36,37
М-11	Львів-Шегині	29
М-20	Харків-Щербаківка	20

* Завдання і заходи з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу //Постанова КМУ від 27.10.2010 № 1077.

Стан автомобільних доріг можна покращувати на засадах активнішого використання концесії при їх будівництві та експлуатації. Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» внесені зміни, які полягають у тому, що дозволяють співучасть концесієдавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальної угоди ²³. Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває поширення. На наше переконання, основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проєктів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій.

У зв'язку з проведенням в Україні фінальної частини Європейського чемпіонату з футболу у 2012 р., ще у лютому 2008 р. було опубліковано детальну схему розбудови та

²² Українські дороги не витримують провального фінансування. Електронний ресурс. Режим доступу: finance.tochka.net/ua/11749-ukrainskie.../15 -

²³ Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2009, N 25, ст. 312

ремонту автомобільних доріг в Україні (табл. 12). Важливим вбачається налагодження моніторингу реалізації зазначених планів.

Для зміцнення парку вантажних автомобілів із здійснення міжнародних перевезень доцільно тимчасово впровадити нульову ставку ПДВ при їх імпорті, якщо вітчизняне виробництво за відповідними класами та параметрами екологічності відсутнє. Це пояснюється тим, що, за даними Міністерства інфраструктури України, на даний час основні виробничі засоби вітчизняного автомобільного транспорту зношені на 60-70 %, а його середній вік майже удвічі перевищує нормативний ²⁴.

Таблиця 12

Автодороги, ремонт та будівництво яких передбачено до фіналу Євро-2012 ²⁵

Напрямок і довжина дороги, км	Вид роботи	Джерело фінансування	Сума, млн грн.	Етапи фінансування по роках, млн грн.				
				2008	2009	2010	2011	2012
Київ-Чернігів-Нові Яриловичі (на Гомель), 205,6	Капремонт	Держбюджет	205,8	71,7	71,7	71,7	27,4	8,2
Кипти-Глухов-Бачивськ (на Брянськ), 242,5	Капремонт	Кредитні кошти	220	220				
Київ-Харків-Довжанський, 829	Капремонт	Держбюджет	2506	542,7	148,5	836,9	491,5	486,4
Знам'янка-Луганськ-Ізварино, 361,9	Капремонт	Держбюджет, Кредитні Кошти	91,2 1654,9	85,6	560,2	519,2	525	56,1
Київ-Одеса, 470	Капремонт	Держбюджет, Кредитні Кошти	730,5 1950	1205,4	668,3	406,4	373,4	27
Київ-Чоп, 650	Поточний і капітальний ремонт	Держбюджет, Кредитні Кошти	696,81 2323,4	1505,4	1127,5	170,9	167,4	49,01
Київ-Ковель-Ягодин, 306	Поточний і капітальний ремонт	Держбюджет, Кредитні кошти	21,46 1156	313,9	404,9	351,6	104,9	2,16
Дніпропетровськ-Царичанка-Кобеляки-Решетилівка, 116,5	Буд-во окремих ділянок, капремонт	Держбюджет, Кредитні кошти	40,8 480	20,56	120,56	140,3	230	9,38
Харків-Червоноград-Перещепіно, (Новомосковськ), 153,2	Буд-во окремих ділянок, капремонт	Кредитні кошти	455	455				

Актуальність запропонованих заходів посилюється також участю України у розбудові автомобільних шляхів згаданої вище центральної осі нової Транс'європейської транспортної мережі за маршрутами, наведеними на рис. 2 (четвертий маршрут проектується). Вони поєднують Україну автомобільними дорогами з Німеччиною, Польщею, Угорщиною, Російською Федерацією і забезпечать вихід транспорту з вантажем до Чорного моря через Одесу.

²⁴ www.mintrans.gov.ua/uk/news/.../10362.html

²⁵ Дзензерський В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості //УК, 2010, 13 жовтня



Рис. 2. Автомобільні маршрути України у центральній осі нової Транс'європейської транспортної мережі

3.4. Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту

Зростаючий попит на пасажирські та вантажні перевезення авіаційним транспортом України вимагає реалізації комплексних заходів, спрямованих на розвиток потенціалу цього виду транспорту та підвищення ефективності його використання. З цією метою необхідно реалізувати наступні заходи.

- Привести стан інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог, що передбачає у першу чергу (орієнтуючись на фінансові можливості держави) завершення будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації аеропортів у Донецьку, Києві, Львові, Харкові з метою забезпечення проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 р. Це сприятиме не тільки суттєвому збільшенню пасажиропотоків через зазначені аеропорти, але і дозволить концентрувати транзитні перевезення пасажирів та вантажів через зазначені аеропорти з наступним створенням на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузлового термінального району (комплексу) України²⁶. Слід зазначити, що завдяки відкриттю в аеропорту «Бориспіль» нового термінального комплексу F, його пропускну спроможність суттєво збільшено, забезпечено зростання швидкості та комфорту обслуговування пасажирів. Зараз з нового терміналу здійснюються рейси більше, ніж 30 національних та іноземних перевізників (у цілому, з «Борисполя» 50 авіакомпаній виконують авіап перевезення за 100 маршрутами), пасажиропотік за тиждень в середньому складає від 30 до 40 тисяч пасажирів. На прикладі міжнародного аеропорту Харкова, де збудований перший в Україні приватний термінал та створюється логістичний центр, можна стверджувати, що існують великі потенційні можливості застосовувати механізм приватно-державного партнерства для модернізації та покращення функціонування аеропорту, налагодження за європейськими стандартами обслуговування пасажирів (вже вкладено 80 млн дол. США приватних коштів та 137,5 млн дол. США –

²⁶ Янчук М.Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему Транс'європейських транспортних мереж // Державне регулювання економіки, 2010, № 30, с. 145.

державних, ще 300 млн дол. США, що потрібні для розбудови сучасного логістичного центру, мають наміри отримати від міжнародних кредиторів, зокрема КНР²⁷ та будівництва залізничного пасажирського сполучення Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль»). У наступні роки доцільно вирішити питання щодо створення авіаційного хабу і сучасного логістичного центру у Сімферополі. Міжнародний державний аеропорт Криму може перетворитися на зручний аеропункт для пасажирів, що відвідують рекреаційні, оздоровчі та туристичні місця півострову, або подорожують до інших країн Чорноморського узбережжя та Близького Сходу. З цих міркувань важливо зазначити, що вже навесні 2011 р. українська авіакомпанія «Аеросвіт» має наміри відкрити прямі перевезення пасажирів між Києвом та Осло (Gardermoen)²⁸.

- Забезпечити інтеграцію України у європейську авіаційну транспортну систему (укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, участь у програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR), адаптація європейського законодавства щодо економічного регулювання доступу до ринку перевезень, впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях, впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES)); прийняття нової редакції Повітряного кодексу України. Це призведе до поступової інтеграції ринку авіаперевезень та авіаційної галузі України до внутрішнього ринку ЄС, у тому числі в межах дії системи глобальної супутникової навігації «Галілео».

- Вирішити питання фінансового забезпечення заходів з технічного переоснащення об'єктів наземної інфраструктури в аеропортах з метою створення сприятливих умов для максимального використання можливостей сучасних повітряних суден щодо виконання польотів у складних метеореологічних умовах. Для цього необхідно забезпечити відповідний технічний рівень засобів навігації, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу.

- Прийняти нову редакцію Закону України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».

- Розширити авіаційне співробітництво з ЄС та державами Чорноморського регіону з урахуванням Комунікації Європейської Комісії «Чорноморська взаємодія – нова регіональна ініціатива» («Black sea synergy – a new regional cooperation initiative»), а також в рамках транспортної осі від Балтійського моря до України та інших країн Чорноморсько-Каспійського регіону; відновити міжобласні перевезення (можуть здійснюватися регіональними авіакомпаніями).

- Створити умови для своєчасного оновлення парку повітряних суден. Це передбачає заміну більшості повітряних суден національних авіакомпаній на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування. Потребують активного впровадження механізм та процедури лізингу вітчизняних та імпортованих повітряних суден, визначення заходів щодо спрощення процедури митного оформлення під час ввезення імпортованої авіаційної техніки та запасних частин до неї.

Реалізація потенціалу авіаційного транспорту вимагає більш широкого впровадження перевезень так званими малобюджетними (*low cost*) авіакомпаніями. В Україні з липня 2008 р. працює вітчизняна компанія Wizz Air Ukraine, що отримала сертифікат експлуатанта і здійснює перевезення пасажирів з Києва (Бориспіль) до Сімферополя, Одеси, Львова. Лише за перші два місяці роботи перевезено 60 тис.

²⁷ У Харкові збудують логістичний центр // УК, 2010, 15 вересня

²⁸ <http://www.nucc.no/nuhk-ukraine.aspx>

пасажирів (були наміри здійснювати перевезення пасажирів також до Запоріжжя і Харкова, але з причин відсутності достатньої кількості бажаючих вони не реалізовані). Компанія має два нових літаки типу A320, що дозволяє їй виконувати рейси до обласних центрів, аеропорти яких здатні їх обслуговувати. У найближчий час компанія має наміри щодо зміни місця свого базування з аеропорту «Бориспіль» до аеропорту «Київ» (Жуляни), що диктується вимогами економії на портових зборах, які тут менше. В Україні функціонують також іноземні (з Німеччини, Румунії) малобюджетні компанії.

***Довідково.** Специфіка low cost компаній полягає в тому, що вони, забезпечуючи безпеку польотів, надійність і конкурентоспроможність, пропонують квитки на перевезення пасажирів (вантажні перевезення не здійснюються), які суттєво дешевіші, ніж на такі саме рейси, що виконуються лінійними компаніями. Безпека польоту забезпечується експлуатацією “молодих” – не старіше 5 років літаках типу B737, A319, A320, на яких встановлюються додатково до 40 посадкових місць. Ці моделі відрізняються високою енергоефективністю, тому оптимальним вважається їх експлуатація протягом доби не менше 14 годин, з мінімальним (20-40 хвилин) перебуванням в аеропорту. Завдяки цьому збільшуються попит на перевезення і доходи авіакомпаній, розширюється соціальне коло клієнтів, яких задовольняють пропоновані умови перевезень. Зменшення вартості квитків забезпечується системою заходів, яка включає встановлення мінімального набору послуг, що надаються компанією пасажиром; організацією продажу квитків за найнижчими цінами, починаючи з трьох місяців до польоту (авіакомпанія, таким чином користується грошима пасажирів на своїй розсуд); раціональною системою оплати праці робітників; реалізацією квитків з використанням Інтернет-мережі, запровадженням виключно пасажирського класу. У європейських країнах low cost компанії сприяють розвитку транспортної інфраструктури віддалених регіонів (в Україні це сьогодні поки що неможливо, оскільки технічно відсталий стан робить аеропорти багатьох обласних центрів та крупних міст неспроможними приймати і відправляти зазначені види літаків). Тому функціонування малобюджетних авіакомпаній забезпечено лише в аеропортах Борисполя, Львова, Сімферополю, Одеси, Донецьку, Харкова, Дніпропетровська, Запоріжжя, готують аеропорти Києва та Рівного. Особливістю функціонування малобюджетних авіакомпаній в Україні є також те, що з метою деякої компенсації високої ціни на паливо, що ними закуповується у аеропортах країни, вони змушені комбінувати регіональні та міжнародні перевезення, як для збільшення загального часу використання літаків у польотах, так і для закупівлі за кордоном дешевшого палива. Разом з тим, малобюджетні авіакомпанії мають перспективи подальшого розвитку в Україні, особливо з урахуванням активних дій влади, спрямованих на технічне вдосконалення аеропортової інфраструктури, доведення її до сучасного загальноєвропейського стану.*

3.5. Шляхи реалізації потенціалу водного транспорту

До головних завдань у галузі водного транспорту належать вдосконалення нормативно-правової бази, збільшення обсягів вантажопереробки, підвищення фінансово-господарських показників діяльності морських і річкових портів, реалізація масштабних інвестиційних проектів з розвитку інфраструктури портів. Для цього необхідно наступне.

- Ухвалити Закон України “Про морські порти” та нову редакцію Кодексу торговельного мореплавства України.
- Розробити та ухвалити закон “Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України”.
- Суттєво спростити процедури контролю вантажів, пасажирів і транспортних засобів у морських торговельних портах (на цей час працює робоча комісія з питань спрощення процедур контролю, створена за дорученням Кабінету Міністрів України. Їй доручено підготувати пропозиції щодо скорочення обсягів фізичного контролю вантажу, осіб та транспортних засобів; скорочення кількості контролюючих органів, що беруть участь у контролі; перегляду вітчизняних стандартів з метою приведення їх до стандартів провідних країн ЄС; застосування принципу «вільної практики» при оформленні суден закордонного плавання; впровадження практики «зеленого коридору» під час митного оформлення вантажів, передусім транзитних; створення у портах сприятливих умов для

переміщення або зберігання контейнерів (т. зв. «траншшипмент»); дотримання стандартів Всесвітньої митної організації щодо зовнішньоекономічної діяльності тощо). Впровадження скоригованих процедур контролю суттєво скоротить термін перебування вантажів, насамперед контейнерних, у портах та зменшить збитки представників бізнесу у зв'язку з величезними простоями транспортних засобів. У цьому контексті важливо зазначити, що наказом Міністерства інфраструктури України від 21.01.2010 р. № 19 іноземним круїзним суднам надаватимуться 20 % знижки до установлених ставок, а також 50 % знижки для круїзних суден в осінньо-зимовий період. Існуюча нині інфраструктура трьох морських торговельних портів – Одеського, Севастопольського та Ялтинського, які приймають круїзні судна, використовується лише на 5-10 % від її пропускної спроможності. Тому круїзне судноплавство в Україні має великий потенціал і можливості.

- Розробити та реалізувати Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму “Безпека судноплавства в Україні”. Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства затверджено постановою КМУ від 07.10.2009 № 1137 ²⁹; удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства ³⁰.

- Реалізувати інвестиційні проекти з будівництва нового контейнерного терміналу на Карантинному молу в акваторії державного підприємства “Одеський морський торговельний порт” ³¹; контейнерного та “ро-ро” (судна типу з горизонтальним способом навантажувально-розвантажувальних робіт) терміналів у Іллічівському порту ³²; причалу та комплексу відкритого зберігання вантажу у порту Южний, зернового терміналу у Херсонському МТП (будівництво зазначених об’єктів розпочато у 2010 р.), універсальних перевантажувальних комплексів у Миколаївському та Білгород-Дністровському портах, а також створити умови для організації перевалки зерна у портопункті “Генічеськ” ³³.

- Створити глибоководний гирловий морський торговельний порт в Дніпровському лимані, провести роботи з днопоглиблення підхідного каналу і акваторії в порту Южний (це дасть можливість порту приймати повністю завантажені нафтові танкери та суховантажні балкери. Нині глибини порту становлять до 15 м, тому судна з осадкою понад 14 м довантажують на рейдовому перевантажувальному комплексі № 1, хоча раніше такі судна відправляли на дозавантаження до Керчі) ³⁴.

- Реалізувати другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) р. Дунай-Чорне море ³⁵. Завершення реалізації першої черги проекту було пов’язане з будівництвом огорожувальної дамби, що перешкоджатиме замуленню русла ГСХ та дасть можливість

²⁹ zakon.nau.ua/doc/?uid=1164.1132.0

³⁰ Недоліки і проблеми у цій царині докладно висвітлені у Рішенні Ради Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства від 28.10.2010 р. (введено в дію наказом Держфлотінспекції України від 10.11.2010 № 505). Див. Електронний ресурс. Режим доступу: io.ua/s99730 -, а також у статті Задирака Г. Бути чи не бути українському торговельному флоту //Голос України, 2011, 2 лютого.

³¹ Будівництво терміналу забезпечить приріст вантажообігу контейнерів у Одеському порту на 600 тис. TEU на рік. Інвестиції у розмірі 70 млн. євро повинні надійти від стивдорної компанії «ГПК-Україна». На повну потужність термінал має запрацювати вже у 2012 році. Див. www.mintrans.gov.ua/uk/news/.../18973.html

³² Проект включений до першочергових завдань, визначених Мінтрансв’язку України. Див. Савицький О. Українські порти планують розвивати за рахунок приватних інвестицій //День, 2010, 7 вересня.

³³ Проекти схвалені Розпорядженням КМУ від 06.01.2010 № 166-р “Про підготовку інвестиційних проектів у морських торговельних портах України”. Електронний ресурс. Режим доступу: document.ua/pro-pidgotovku-investiciinih-proektiv-u-morskih-torgovelnih--doc10730.html -

³⁴ Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р. Електронний ресурс. Режим доступу: search.ligazakon.ua/l_doc2.../KR102174.html -

³⁵ Завдання міститься у Розпорядженні КМУ від 30.05.2007 № 351-р “Про затвердження робочого проекту та титулу будови “Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток”. Електронний ресурс. Режим доступу: zakon.nau.ua/doc/?uid=1095.1566.1...1

економити витрати на його очищення (за підрахунками експертів, нині щорічно витрачається до 60 млн дол., а в нових умовах вони скоротяться щонайменше на третину³⁶). Дамба робить рух суден безпечнішим, а поступове відновлення функціонування глибоководного суднового ходу сприяє поживленню економічного життя у портових містах Вилкове, Рені, Ізмаїл, Кілія, Болград та всього Придунав'я на українській території. Лише за 10 міс. 2010 р. новою трасою скористались 1253 судна, що становить 111,5 % до показників 2009 р., обсяг вантажоперевезень перевищив 1,3 млн тонн³⁷. З іншого боку, функціонування ГСХ дає можливість Україні інтегрувати трасу внутрішнього водного шляху по річці Дніпро у МТК № 7 Дунаєм, що поєднає Чорне і Північне море через водний шлях Дунаю, Рейну, Майну. Через внутрішні водні шляхи РФ, Казахстану, Азербайджану, Туркменістану, Ірану (через Каспійське море) Україна може активізувати зовнішньоторговельні відносини у цьому регіоні. Зазначеному має сприяти також розвиток поромного сполучення України з Грузією, Румунією, Туреччиною, Болгарією.

Відповідно до проекту, реалізація другої черги повинна забезпечити глибину водного шляху до 9,5-10 м, що дасть можливість проходженню суден з осадкою до 7,2 м. На заводі реалізації заходу може стати Румунія, яка втрачає значну кількість суднопроходів Сулинським гирлом. Відстоювати національні інтереси Україні, на наше переконання, змогла б допомогти сприятлива позиція Європейського Союзу, який у листопаді 2010 р. в Бухаресті прийняв до виконання проект «Стратегія ЄС для Дунайського регіону». Ініціаторами проекту виступили Румунія і Австрія, на його реалізацію у період до 2013 р. заплановано виділити 100 млрд євро. Звертає увагу пункт, що передбачає виправити русло Дунаю біля м. Тульча (Румунія), що призведе до падіння глибини Кілійського (на території України) гирла та очікуваного пересихання руслових ділянок між континентальною територією Румунії та українськими островами. У свою чергу, це явище може спонукати Румунію до перегляду кордону з Україною на свою користь. Окрім цього, Румунія має наміри збудувати канал Дунай-Бухарест, реалізувати низку гідротехнічних проектів, що матимуть значний негативний вплив на транскордонне співробітництво. На жаль, усі ці проекти можуть здійснитися, у той час як Україна у рамках зазначеного документу практично позбавлена дієвого впливу на румунську сторону. Не виключено, що вже у червні 2011 р. Україні буде оголошено попередження щодо недотримання норм Конвенції Еспо, з чим пов'язане закриття будь-яких робіт на українській частині дельти Дунаю³⁸. Думку про порушення Україною своїх зобов'язань щодо дотримання зазначених норм при експлуатації та здійсненні робіт на каналі Дунай-Чорне море висловив представник Румунії у листопаді 2010 р. під час обговорення в Швейцарії вимог Конвенції.

Реалізації потенціалу морського транспорту України, активізації її зовнішньоекономічної діяльності сприятиме поступове відновлення повномасштабного **суднобудування**, яке в останні 20 років перебуває у довготривалій кризі. Новий Податковий кодекс звільняє суднобудування на 10 років (нарівні з літакобудуванням) від податку на прибуток, що створює умови для технічної модернізації суднобудівних підприємств, які зможуть не тільки будувати каркаси суден, але і забезпечувати їх повну «начинку» обладнанням вітчизняного та імпортного виробництва (законопроект щодо податкових вдосконалень знаходиться на розгляді). За розрахунками, оприлюдненими Прем'єр-міністром України М. Азаровим, на повне осучаснення підприємств суднобудування знадобиться від 5-6 до 10 років. Але поступове відродження суднобудівної промисловості відчувається вже зараз. Зокрема, завод Wadan Yards «Океан» почав реалізовувати інвестиційну програму аграрної галузі України щодо створення власного флоту з 24 барж змішаного («ріка-море») плавання дедвейтом 108 тис. т, а також будівництва 14 морських та річкових буксирів. Державна акціонерна холдингова компанія

³⁶ Прокопчук С. ГСХ «Дунай-Чорне море»: чи побудуємо другу чергу? //УК, 2010, 27 листопада.

³⁷ Воронков В., Суслов О. Час підсумків – час початку // ГУ, 2010, 7 грудня

³⁸ За невиконання конвенції заборонять будь-які роботи на Дунаї? //Голос України, 2011, 4 березня.

(ДАХК) Чорноморський суднобудівний завод разом з ТОВ «Порт-сервіс» збудувала несамохідну баржу проекту В 616 для Великої Британії, яка виконує нафтодобувні роботи в Каспійському морі (Казахстан), виграла тендер і має до 2026 р. збудувати для ВМС України 10 корветів, планує вже 2011 р. збільшити обсяги виробництва в півтора разу, а до 2015 р. – удвічі. Аналогічні плани мають інші вітчизняні суднобудівні компанії. Певний потенціал з розвитку вітчизняного суднобудування вбачається у зміцненні партнерських відносин з Республікою Білорусь. Відомо, що країна має намір у співпраці з іноземними інвесторами в короткий час зробити її морською державою. Програма розвитку внутрішнього водного і морського транспорту Білорусі на 2011-2015 рр. (затверджена постановою Радміну від 24.12.2010 № 1895) передбачає створення в Республіці спільної судноплавної компанії з придбанням морських суден для виконання морських перевезень зовнішньоторговельних вантажів і реалізації функцій національного морського перевізника Республіки Білорусь. Важливо, щоб Україна своєчасно запропонувала Білорусі свою готовність взяти участь у будівництві та постачанні потрібних їй морських суден та у можливому спільному використанні нового флоту.

Висновки

Україна демонструє ознаки виходу із кризи основних галузей реального сектору економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку економіки в цілому та, зокрема, дорожньо-транспортної інфраструктури країни.

Головні показники функціонування транспортної системи України за 1990-2009 рр. свідчать, що за роки незалежності в Україні майже на 5 % скоротилася експлуатаційна довжина залізничних колій; зросла частка електрифікованих шляхів; зменшилась довжина річкових водних артерій, що використовуються для перевезення вантажів і пасажирів; зросла загальна довжина автомобільних доріг (водночас, повільно зростає довжина доріг, віднесених до автобанів, або тих, які мають першу чи другу категорію). Обсяги *вантажних перевезень* наземним транспортом за роки незалежності скоротилися у 2-4 рази, скорочення обсягів перевезень спостерігалось по всіх найважливіших групах вантажів; у *перевезеннях пасажирів* виявляється менш помітна диференціація по роках досліджуваного періоду – обсяги перевезень скорочуються практично невинно, з великим провалом у 1996-2001 рр.

Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіаційного транспорту, проте на сьогодні транспортний сектор у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Показники щодо швидкості, якості і ефективності перевезень пасажирів та вантажів поки що не відповідають сучасним вимогам. Існують проблеми дорожньо-транспортної, митно-прикордонної і логістичної інфраструктури, організації мультимодальних (комбінованих) та контейнерних перевезень, що обумовлюють недостатній рівень якості наданих транспортних послуг, їх невідповідність міжнародним вимогам щодо свободи транзиту та за критеріями економічної ефективності.

Динаміка посткризового відновлення попиту на транспортні послуги є позитивною. Активізація виробничої діяльності внутрішньоорієнтованих галузей промислового комплексу та динамічний розвиток зовнішньоторговельної діяльності забезпечили зростання попиту на послуги *вантажного транспорту* у 2010 р. Водночас, показники *пасажирських перевезень* у 2010 р. погіршилися, що відображає реальний економічний стан населення України, який погіршився під час фінансово-економічної кризи.

Наявна транспортна інфраструктура потребує подальшої модернізації; для реалізації завдань підвищення ефективності функціонування вітчизняної транспортної системи та якості транспортних послуг необхідно створити законодавчо закріплені умови, що стимулюють приплив вітчизняних та іноземних інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти, підвищити інвестиційну привабливість транспорту шляхом забезпечення розвитку конкурентного середовища; створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними

вантажовідправниками; забезпечити погоджений розвиток транспорту з галузями судно-, автомобіле- і авіабудування; удосконалити нормативно-правове регулювання, спрямоване на забезпечення рівних і сприятливих умов учасникам транспортно-логістичного ринку; здійснити розбудову і модернізацію транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів, створити сприятливі технічні, правові, організаційні і фінансово-економічні умови розвитку інтермодальних перевезень.

До головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятимуть зростанню його ефективності та якості послуг, належать модернізація системи державного управління залізничним транспортом; формування конкурентного ринку послуг залізничного транспорту; інтенсифікація робіт з облаштування залізничних переходів через державний кордон як у східному, так і західному напрямках; впровадження заміни пілг з перевезення визначених категорій громадян на адресну грошову допомогу; продовження робіт з електрифікації залізничних шляхів; поширення практики організації швидкісного руху пасажирських поїздів; впровадження нових міжнародних контейнерних маршрутів, організація роботи вагонного парку в умовах зміни його структури за формами власності та ін.

Для реалізації потенціалу автомобільного транспорту необхідним є створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів України, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають європейським стандартам; розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії; посилення державного управління та механізму контролю над роботою перевізників.

Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту полягають у зміцненні матеріально-технічної бази вітчизняних авіаперевізників, впровадженні нових форм надання послуг з перевезення пасажирів, розвитку міжобласних перевезень пасажирів і вантажів, розбудові авіаційних хабів на базі аеропортів Борисполя та Сімферополя. До найважливіших завдань вітчизняної авіації належать також посилення безпеки перевезень, лібералізація умов виконання міжнародних авіаційних польотів між Україною та ЄС, у т. ч. на підставі формування єдиного повітряного простору. Важливим завданням для України у контексті проведення фіналу Євро-2012 є розбудова та модернізація аеропортів Бориспіль, Харків, Львів, Донецьк та інших, які мають статус міжнародних.

До головних завдань розвитку водного транспорту належать зростання обсягів вантажопереробки, підвищення фінансово-господарських показників діяльності морських і річкових портів, реалізація масштабних інвестиційних проєктів з розвитку інфраструктури портів, для чого необхідно спростити процедури контролю вантажів, пасажирів і транспортних засобів у МТП; розробити та реалізувати Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму “Безпека судноплавства в Україні”; удосконалити систему управління та державного нагляду в галузі судноплавства; поступово відновлювати повномасштабне суднобудування.

Розвиток міжнародного співробітництва в реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України полягає у реформуванні транспортної системи та гармонізації транспортного законодавства із відповідним законодавством ЄС (*acquis communautaire*). До пріоритетних напрямків належать: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані перевезення, продовження співробітництва з НАТО у забезпеченні визначених замовлень на вантажні авіаперевезення в рамках діючої Хартії.

Важливою для України є активізація співробітництва з РФ у галузі літакобудування; необхідним є вирішення питання спільної розбудови переправи через

Керченську протоку; на порядку денному знаходиться проект прокладання (за участю також Угорщини і Австрії) ширококолійного шляху до Відня..

У розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна має можливість залучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту «Євразія», що з'єднає країни Європи з азійськими державами, та реалізувати залізничні і автомобільні проекти з розбудови центральної осі нової Транс'європейської транспортної мережі.

Зміст

Вступ	3
Розділ 1. Стан найважливіших елементів транспортної системи. Вплив фінансово-економічної кризи на динаміку перевезень	5
Розділ 2. Посткризове зростання попиту на транспортні послуги	15
Розділ 3. Шляхи реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України	18
Розділ 3.1. Модернізація транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг	18
Розділ 3.2. Шляхи реалізації потенціалу залізничного транспорту.....	21
Розділ 3.3. Шляхи реалізації потенціалу автомобільного транспорту	25
Розділ 3.4. Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту	28
Розділ 3.5. Шляхи реалізації потенціалу водного транспорту	30
Висновки	34