



ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Є. В. Белашов, головний консультант
 відділу секторальної економіки
 центру економічних і соціальних досліджень Національного інституту
 стратегічних досліджень

В аналітичній записці досліджено тенденції контейнерних перевезень у світі; описано динаміку та стан контейнерних перевезень морськими портами та залізничним транспортом в Україні, висвітлено останні події у цій сфері. Наведено досвід іноземних країн щодо нарощування транспортно-логістичного потенціалу переробки та перевезення контейнерних вантажів. Розкрито проблеми, які заважають реалізації потенціалу контейнерних перевезень в Україні та запропоновано заходи для забезпечення зростання їх обсягів.

Висновки та рекомендації

У сфері вантажних перевезень в Україні протягом тривалого часу спостерігаються застійні явища. Так, за 2015-2019 рр. середньорічний темп приросту обсягів вантажних перевезень (без урахування трубопровідного транспорту) був практично нульовим (падіння склало 0,3 %), тоді як, наприклад, у Польщі за аналогічний період приріст становив 2,8 % (без урахування авіаційного транспорту)¹. У 2020 р. через вплив глобальної пандемії COVID-19 вантажні перевезення в Україні скоротилися на 1,3 %. Стагнація у сфері вантажних перевезень набула системного характеру і свідчить про втрату здатності галузі генерувати позитивні синергетичні ефекти у супутніх видах економічної діяльності.

¹ За даними Eurostat [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Сучасний розвиток вантажних перевезень у світі характеризується тенденцією до їх контейнеризації. Відбувається будівництво нових та розширення існуючих контейнерних терміналів, що дозволяє залучати та переробляти додаткові обсяги контейнерних вантажопотоків. Розширення та будівництво таких потужностей активно відбувається і в сусідніх з Україною державах – насамперед Угорщині та Польщі.

Незважаючи на певний позитивний ефект, який матиме транспортний сектор України від розбудови транспортно-логістичних потужностей з обслуговування контейнерних перевезень сусідніми країнами, основним пріоритетом державної політики у цій сфері має стати розширення, модернізація існуючих, а також створення нових об'єктів контейнерної інфраструктури на території України, для чого слід реалізувати наступні заходи, які сприятимуть підвищенню привабливості перевезень, збільшенню переробки та обслуговування контейнерів в Україні:

1. Верховній Раді України:

- сприяти прискоренню прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» № 4258 від 23.10.2020, який здійснює інституційне закріплення поняття мультимодального перевезення вантажів, мультимодального терміналу, дає визначення договору мультимодального перевезення та передбачає здійснення мультимодальних перевезень на підставі єдиного договору, що створить необхідне законодавче підґрунтя для мультимодальних та комбінованих перевезень вантажів та сприятиме нарощуванню обсягів контейнерних перевезень територією України;

- сприяти прискоренню прийняття Закону України «Про залізничний транспорт України» № 1196-1 від 06.09.2019, який, відповідно до Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, впроваджує у національне законодавство Директиву Ради 92/106/ЄЕС від 7.12.1992 про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами та, загалом, сприятиме підвищенню привабливості національних залізничних шляхів для здійснення транскордонних вантажних перевезень.

2. Міністерству інфраструктури України:

- прискорити реалізацію проекту з цифровізації вантажних перевезень «Е-Карго», що позитивно впливатиме на привабливість та ефективність інтермодальних перевезень в Україні через інтеграцію документообігу з Державною

Митною Службою, залізничними перевізниками та Адміністрацією морських портів України;

- розпочати проект із впровадження електронної накладної для міжнародних перевезень e-CMR, що дозволить перевізникам суттєво економити час при здійсненні документального оформлення своїх вантажів та сприятиме подальшій інтеграції української транспортної системи до світового ринку транспортних послуг;

- максимально використати потенціал співпраці з Виконавчим агентством з інновацій та мережі (INEA) в контексті можливого отримання фінансової та технічної допомоги з метою розвитку мультимодальних перевезень в Україні, що позитивно впливатиме на розвиток ринку внутрішніх та зовнішніх контейнерних перевезень;

- забезпечити участь представників компаній, що надають послуги з перевезення, переробки та зберігання контейнерів, експедиторів, логістичних провайдерів тощо у робочих групах, діяльність яких присвячена розробці засад державної політики у сфері міжнародних контейнерних перевезень.

3. АТ «Укрзалізниця»:

- провести консультації з представниками «DCT Gdansk» для виявлення вузьких місць у залізничній системі України, які заважають нарощуванню контейнерного вантажообороту між морськими портами України та портом у м.Гданськ, та створити робочу групу з розробки заходів щодо їх усунення;

- вивчити можливість використання досвіду казахського залізничного оператора «Казахстан Темир Жолы» щодо надання дозволу на здійснення вантажних операцій на під'їзних шляхах усіх станції, що здійснюють вантажні операції, з метою нарощування контейнеризації вантажних перевезень.

Обґрунтування

Протягом останніх двох десятиріч у світі спостерігається тенденція щодо нарощування обсягів контейнерних вантажних перевезень (Додаток 1).

За винятком певного скорочення таких перевезень у посткризовому 2009 р. та у 2020 р. (через глобальну пандемію COVID-19), зазначена тенденція була незмінною й демонструвала швидке відновлення після кризових явищ, що дозволяє

прогнозувати повернення обсягів світових контейнерних перевезень до зростання вже у 2021 р. Так, у січні 2021 р. обсяги контейнерних перевезень між ЄС та КНР були більші на 73 % порівняно з січнем 2020 р². Загалом, протягом останніх двох десятиріч середньорічне зростання контейнерних перевезень у світі складало 4,4 %.

Тенденція щодо зростання контейнерних перевезень спостерігається і в Україні (Додаток 2). Так, протягом 2016-2020 рр. обсяги переробки контейнерів морськими портами України зросли на 81,1 %, а обсяги перевезень контейнерів АТ «Укрзалізниця» зросли на 78,7 % (на 469,7 тис. TEU та 187,3 тис. TEU відповідно).

Питанням розвитку контейнерних перевезень в Україні приділяється значна увага. Комплексною організацією залізничних контейнерних перевезень займається окремий структурний підрозділ АТ «Укрзалізниця» – філія «Центр транспортного сервісу «Ліски»». Сьогодні в Україні курсує 41 контейнерний поїзд, 32 з яких – на регулярній основі, а у найближчі три роки АТ «Укрзалізниця» планує досягти 15 % рівня контейнеризації вантажних перевезень (порівняно із 45 % у країнах ЄС). Наразі опрацьовується можливість створення нових контейнерних маршрутів, насамперед до Грузії, Азербайджану та Індії.

Переробка морських контейнерних вантажів переважно здійснюється у трьох морських портах - Одеському, порту «Південний» та порту «Чорноморськ» (сукупною потужністю 3430 тис. TEU на рік).

Важливість та привабливість географічного розташування України, а також потенціалу її транспортного сектора знайшли своє відображення у підписанні 27.11.2020 Меморандуму про взаєморозуміння між потужним гравцем на світовому ринку експрес-доставки вантажів «DHL Global Forwarding», АТ «Укрзалізниця» та філією «Центр транспортного сервісу «Ліски»» щодо нарощування залізничних контейнерних перевезень між країнами Азії та ЄС. Крім того, у 2020 р. логістична компанія DP World (ОАЕ), яка має представництва у 54 країнах світу, придбала 51 % акцій контейнерного терміналу ТІС (морський порт «Південний»), що також свідчить про перспективність розвитку ринку контейнерних перевезень в Україні³.

² China-Europe Express trains run over a thousand trains in a single month for 9 consecutive months [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.world-today-news.com/china-europe-express-trains-run-over-a-thousand-trains-in-a-single-month-for-9-consecutive-months/>

³ DP World Successfully Concludes Acquisition of TIS Container Terminal, Ukraine [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-successfully-concludes-acquisition-of-tis-container-terminal-ukraine/>

Тенденція щодо нарощування обсягів контейнерних перевезень у світі має наслідком *створення нових та розширення існуючих транспортно-логістичних потужностей з переробки контейнерів*. Так, компанія «HHLA Metrans» планує побудувати новий залізничний контейнерний термінал у м. Залаегерсег (Угорщина) вартістю 43,6 млн євро⁴. На його будівництво Урядом Угорщини передбачається надати грант у розмірі 1,1 млн євро. Новий термінал має обслуговувати зростаючі контейнерні вантажопотоки між Угорщиною, Словаччиною, Чехією та Польщею в рамках Адриатичного транспортного коридору. Відкриття першої секції терміналу заплановано на 2023 р., при цьому буде створено 120 робочих місць.

Серед прикладів нарощування потужностей з переробки та перевезень контейнерів, які матимуть безпосередній вплив на транспортний сектор України, слід виділити роботи польської компанії «PKP CARGO CONNECT» з підготовки до запуску інтермодальних контейнерних потягів за маршрутом Туреччина-Україна-Польща. Планується, що контейнери з Туреччини перевантажуватимуться у морських портах України на потяги АТ «Укрзалізниця» та транспортуватимуться до польського міста Медика, в якому на 13 га розташовано великий контейнерний термінал з «радянською» колією шириною 1520 мм та «євроколією» шириною 1435 мм, розвиненим крановим господарством, великими площами складських приміщень та пунктом митного контролю. На думку представників компанії «PKP CARGO CONNECT», термінал у м. Медика має стати ключовою ланкою інтермодальних перевезень центральним коридором «Нового Шовкового Шляху». Слід зазначити, що у польської сторони існують сумніви щодо здатності АТ «Укрзалізниця» забезпечити контейнерні перевезення у рамках транскаспійського транспортного коридору за віссю Чорне море-Балтійське море у повному обсязі⁵. Зважаючи на те, що цей маршрут зменшує час, необхідний на перевезення контейнерів до скандинавських країн та Великої Британії, на 5 днів, цей напрямок є дуже перспективним, і будь-які проблемні питання, пов'язані з його функціонуванням, потребують оперативного вирішення.

⁴ Metrans to build HUF 15.7 bln container terminal in Zalaegerszeg [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bbj.hu/business/real-estate/logistics/metrans-to-build-huf-15-7-bln-container-terminal-in-zalaegerszeg>

⁵ Black Sea to Baltic: how far is it from being realised? [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.railfreight.com/corridors/2021/02/18/black-sea-to-baltic-how-far-is-it-from-being-realised/?fbclid=IwAR2nOmcBBMXzbkSIp0MmfRzIEdEsyINJukisH7EtEUrWvbk8Jp1FFKT5hZs>

Аналогічно, в угорському місті Фенешлітке компанією «East-West Zrt» у рамках «Нового Шовкового Шляху» відбувається будівництво потужного залізничного контейнерного терміналу «East-West Gate», який має обслуговувати контейнерні перевезення за напрямком РФ-Україна-Угорщина⁶. Загальний обсяг інвестицій у цей проект становитиме 61 млн євро. Планується, що його пікова потужність сягатиме 1 млн TEU на рік. Серед переваг нового терміналу слід виділити: здатність обслуговувати як «широку», так і «європейську» колію; можливість його складських потужностей одночасно зберігати 10 тис. TEU, у т. ч. контейнерів-рефрижераторів; спроможність обслуговувати контейнеризовані газові перевезення, а також контейнери з небезпечними вантажами. Початок тестової експлуатації терміналу заплановано на вересень 2021 р.

Через прагнення підвищити рівень контейнеризації залізничних перевезень залізниця Республіки Казахстан - «Казахстан Темир Жолы» - дозволила здійснення операцій з контейнерами усім залізничним станціям, що здійснюють вантажні перевезення. За словами представників компанії, існуюча у світі тенденція щодо переорієнтації вантажопотоків на контейнерні перевезення ускладнює прийняття залізничними станціями вантажів у звичайних вагонах, насамперед у КНР. Крім того, перевезення вантажів у контейнерах гарантує їх безпеку, а тимчасове збереження не потребує додаткових витрат на оренду складських приміщень. Таким чином, збільшення частки контейнерів у загальному обсязі вантажних перевезень позитивно впливатиме на підвищення конкурентоспроможності казахських експортерів на світовому ринку.

Розвиток транспортно-логістичних потужностей щодо обслуговування контейнерних перевезень у сусідніх країнах матиме певний позитивний ефект на функціонування транспортного сектору України – насамперед через залучення додаткових обсягів транзитних контейнеризованих вантажопотоків, перевезення та переробка яких на території України здійснюватиметься вітчизняними компаніями. Відповідне зростання фінансових показників українських компаній створюватиме додаткові можливості щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури та рухомого складу.

⁶ New state-of-the art terminal to boost Hungary-Ukraine rail freight [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2020/01/24/new-state-of-the-art-terminal-to-boost-hungary-ukraine-rail-freight/?gdp=accept>

Разом з тим, основною проблемою реалізації потенціалу вітчизняної транспортної системи на світовому ринку контейнерних перевезень є те, що Україна виступає на ньому у якості об'єкта, а не суб'єкта відносин. Фактично основні дивіденди від вигідного географічного розташування України отримують її сусіди, які активно розбудовують власні транспортно-логістичні потужності, залишаючи для України роль пасивного перевізника вантажного транзиту архаїчною та зношеною інфраструктурою радянського зразка. Сусіди України активно створюють умови для залучення додаткових вантажопотоків, інвестицій, формування нових робочих місць для своїх громадян, модернізації потужностей з обслуговування контейнерних перевезень і, як наслідок, збільшують майбутню конкурентоспроможність власних транспортних систем на світовому ринку вантажних перевезень. Україна ж, через відсутність власних інфраструктурних проєктів з нарощування обсягів переробки та перевезення контейнерів, штучно обмежує свій транспортний потенціал, втрачаючи додаткові ланцюги створення доданої вартості та вкрай необхідних інвестиційних ресурсів.