

СУЧАСНИЙ СТАН ПРОЦЕСУ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СУБРЕГІОНАЛЬНИЙ ПРОСТІР

© 2015 ДАШКУЄВ М. А.

УДК 661.65

Дашкуєв М. А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір

Метою статті є аналіз розвитку ринку транспортно-логістичних послуг та інфраструктури транспортної галузі, процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір. При аналізі, систематизації та узагальненні наукових праць учених, роботи яких присвячені проблемам участі України у функціонуванні міжнародних транспортних коридорів (МТК), було розглянуто можливість взаємодії України та ЄС у цій сфері. Доведено, що на сучасному етапі лише інтеграція транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі шляхом приведення її у відповідність до норм і стандартів ЄС, ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України є найбільш ефективним шляхом розвитку українського транспортно-дорожнього комплексу. У результаті дослідження було виявлено, що в Україні до цього часу відсутня ефективна економічна модель, побудована на принципах використання інституту державно-приватного партнерства в реалізації значних інвестиційно-інноваційних проектів у транспортній сфері, та чинниках інтеграції національної транспортної системи до європейської та азійської транспортних інфраструктур, світового ринку обслуговування транснаціональних маршрутів. Наразі особливої уваги заслуговує забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності), підтримка інтермодальності транспортних мереж, співпраця у використанні космічних транспортних систем. Подальший розвиток досліджень полягає в розробці практичних шляхів реалізації Плану дій з розвитку транспорту для регіону сусідства, що був представлений ЄК ЄС ще у 2011 р., і заходів, передбачених Угодою про асоціацію України з Європейським Союзом.

Ключові слова: транспортно-логістична система, логістична послуга, транспортна галузь, міжнародний транспортний коридор, транспортно-дорожній комплекс, транспортна інфраструктура.

Бібл.: 13.

Дашкуєв Магомед Ахмедович – здобувач, кафедра міжнародного бізнесу, Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка (вул. Мельникова, 36/1, Київ, 04119, Україна)

E-mail: dashkuevma@mail.ru

УДК 661.65

UDC 661.65

Дашкуєв М. А. Современный процесс интеграции транспортно-логистической системы Украины в европейское субрегиональное пространство

Dashkuev M. A. Present Process of Integrating the Transport-Logistics System of Ukraine into the European Subregional Space

Целью статьи является анализ развития рынка транспортно-логистических услуг и инфраструктуры транспортной отрасли, современного процесса интеграции транспортно-логистической системы Украины в европейское субрегиональное пространство. При анализе, систематизации и обобщении научных трудов, посвященных проблемам участия Украины в функционировании международных транспортных коридоров (МТК), были рассмотрены возможности взаимодействия Украины и ЕС в этой сфере. Доказано, что на современном этапе только интеграция транспортной системы Украины в транс'европейскую транспортную сеть путем приведения ее в соответствие к нормам и стандартам ЕС, эффективного транспортного обеспечения внешнеэкономических связей, привлечения транзитных потоков стран Европы и Азии через территорию Украины является наиболее эффективным путем развития ее транспортно-дорожного комплекса. В результате исследования было определено, что в Украине до сих пор отсутствует эффективная модель, построенная на принципах использования института государственно-частного партнерства при реализации крупных инвестиционно-инновационных проектов в транспортной сфере, и факторах интеграции национальной транспортной системы в европейскую и азиатскую транспортные инфраструктуры, мировой рынок услуг транснациональных маршрутов. Сегодня особого внимания заслуживает обеспечение эксплуатационной совместимости (интероперабельности), поддержка интермодальности транспортных сетей, сотрудничество в использовании космических транспортных систем. Дальнейшие исследования могут быть предприняты в сфере разработки практических направлений реализации Плана действий развития транспорта региона соседства, который был представлен ЕК ЕС еще в 2011 г., и мероприятий, предусмотренных Соглашением об ассоциации Украины с ЕС.

The article is aimed to analyze the development of the market of transport and logistics services as well as infrastructure of the transport sector, the present process of integrating the transport-logistics system of Ukraine into the European subregional space. In analysis, systematization and generalization of scientific papers about Ukraine's participation in the functioning of the international transport corridors (ITC), possibilities of interoperability of Ukraine and the EU in this field were considered. It has been proved that at the present stage only integration of the transport system of Ukraine in the trans-European transport network by bringing it into conformity with the norms and standards of the European Union, ensuring effective transport support of foreign economic relations, attracting transit flows of European and Asian countries through the territory of Ukraine is the most effective way to the development of its transport-roads-complex. As result of the study, has been determined that in Ukraine there is still no effective model built on the principles of using the institution of public-private partnership in realization of large investment-innovative projects in the transport sector, as well as on the integration of the national transport system into the European and Asian transport infrastructures, global market for transnational routes services. Today, a special attention needs providing the interoperability, supporting the inter-modality of transport networks, cooperation in using the space transportation systems. Further research may be undertaken in development of practical directions for implementation of the Plan of action for the transport development of the neighborhood region, which was submitted to the EC of the EU in 2011, and the activities contemplated by the Association Agreement between Ukraine and the EU.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, логистическая услуга, транспортная отрасль, международный транспортный коридор, транспортно-дорожный комплекс, транспортная инфраструктура.

Key words: transport-logistic system, logistics service, transport sector, international transport corridor, transport-and-roads-complex, transport infrastructure.

Бібл.: 13.

Bibl.: 13.

Дашкуєв Магомед Ахмедович – соискатель, кафедра міжнародного бізнесу, Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка (вул. Мельникова, 36/1, Київ, 04119, Україна)

Dashkuev Magomed A. – Applicant, Department of International Business, Institute of international relations Taras Shevchenko National University of Kyiv (vul. Melnykova, 36/1, Kyiv, 04119, Ukraine)

E-mail: dashkuevma@mail.ru

E-mail: dashkuevma@mail.ru

Впровадження логістичних підходів в управлінні товаропотоками набуло вагомості актуальності на сучасному етапі розвитку української економіки. Це пов'язано з інтенсифікацією і розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами і організаціями споріднених галузей, з поліпшення їхньої взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконалення договірних відносин і взаємного економічного стимулювання. Водночас ринок логістичних послуг України характеризується нерівномірністю розвитку окремих його складових: 89% припадає на послуги транспортування вантажів, 8% – на складське зберігання (без урахування митного оформлення і автоматизації логістичних процесів), 2% – на експедиторські послуги і лише 1% – на управління ланцюгами поставок. Питома вага транспортних послуг у ВВП України складає близько 12%, вартість основних виробничих фондів – 14,8% (причому, зношеність їх складає приблизно 80%), кількість працюючих у галузі – 5,6% від загальної кількості працівників, зайнятих у економіці країни. Володіючи розгалуженою мережею залізничних магістралей, за експлуатаційною довжиною яких вона посідає 4-е місце в Європі (за винятком Росії) після Німеччини, Франції і Польщі та утримуючи друге місце за обсягом перевезення вантажів, Україна значно відстає від європейських країн за рівнем технічного розвитку транспортного комплексу [1, с. 49].

Відомо, що на основі логістичних підходів економічні методи повинні одержати втілення у практиці виробничих структур (виробників і споживачів), а також у системі комерційно-посередницьких організацій, забезпечуючи економічну зацікавленість господарських суб'єктів у підвищенні ефективності логістичних операцій і послуг на основі логістичних концепцій і моделей управління логістичними системами. Будучи каталізатором руху товарно-матеріальних потоків та мобільності робочої сили, розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» територіального поділу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку країни. Однак сучасна транспортна галузь України переживає період глибокої системної кризи: існуюча система управління транспортно-дорожнім комплексом (ТДК), стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень та надання транспортних послуг за багатьма параметрами не відповідають міжнародним (у т. ч. європейським) стандартам якості. Крім цього, механізми та засоби державного регулювання, які під час економічної нестабільності повинні виконувати функцію певних амортизаторів, виявилися застарілими та неефективними, а ринкові механізми (конкуренція, самоорганізація, гнучка тарифна політика), як і сам ринок транспортних послуг в Україні, залишаються недостатньо розвинутими.

Транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку, в основу якого повинна бути покладена ефективна економічна модель, побудована на принципах використання інституту державно-приватного партнерства у реалізації значних інвестиційно-інноваційних

проектів у транспортній сфері, та чинниках інтеграції національної транспортної системи до європейської та азіатської транспортних інфраструктур, світового ринку обслуговування транснаціональних маршрутів. Дійсно вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ – Південь» та «Захід – Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах зростання товарообігу між ЄС та країнами Південної Азії і Близького Сходу (насамперед, з Китаєм та Індією), а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами ЄС. Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого і надалі зростатимуть, є стратегічним завданням для України.

Наразі технологічні потужності національної транспортної інфраструктури (попри застарілість) дозволяють щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом до 60 – 70 млн тонн вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн тонн транзитних вантажів. Однак фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70%, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) – лише на 50%. Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані, перш за все, відсутністю державної інвестиційної підтримки транспортних галузей, у результаті чого останні втратили свої провізні спроможності. Сьогодні у сегменті залізничного транспорту України особливо гостро стоїть проблема забезпечення рухомим складом, оскільки рівень зносу останнього давно досяг критичного, потребують заміни та реконструкції 30% поверхневої будови колій, 40% систем тягового енергозабезпечення та понад 11% дефектних мостів та інших штучних споруд. Актуальним залишається і питання різної ширини колії, що значно ускладнює процедуру перетинання кордону (особливо з країнами ЄС) і вимагає утримання на західних кордонах країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортних вантажів, та 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії.

Крім цього, експлуатаційна довжина залізничних колій в Україні за останні 35 років поступово зменшувалася і загалом майже не відрізняється від показників 1980 р., довжина судноплавних шляхів зменшилася майже вдвічі, перевезення пасажирів залізничним транспортом зменшилося на 30%, автомобільним – на 55%, авіаційним – на 30%, а морським і річним взагалі у 4,5 та у 45 разів відповідно. Щодо тенденцій у вантажних перевезеннях, то ситуація така: перевезення залізничним

транспорт, хоча і збільшилося на 25 %, але відправлення зменшилося втричі, перевезення трубопроводами зменшилося на 35 %, морським транспортом – на 33 %, автомобільним транспортом – у 3,8 рази, авіаційним – у 2,7, а річковим – у 17 разів [2, с. 170].

Територію України проходить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам Критських міжнародних транспортних коридорів (МТК) – № 3, 5, 7, 9 і нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 і 9, включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь – Київ (по р. Дніпро) з виходом до Одеського та Іллічівського портів [3]. Відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 – 2010 рр. створення МТК та їх входження до міжнародної транспортної системи було визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку ТДК. Її основою була інтеграція транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі шляхом приведення її у відповідність до норм і стандартів ЄС, ефективного транспортного забезпечення зовнішньо-економічних зв'язків, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Проте залишилися невиконані основні завдання Програми щодо будівництва нових автомобільних шляхів на умовах концесії, реконструкції значної кількості автомагістралей, розбудови морських торговельних портів, будівництва та реконструкції глибоководних причалів у річкових портах, реконструкції судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро. Тобто, національна транспортна система України залишається не інтегрованою з трансєвропейською транспортною системою, а лише об'єднаною з нею на основі необхідності забезпечення єдиного перевізного процесу. При цьому досить важко порівняти темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України з подібними процесами, що відбуваються у країнах Азії та Сходу.

Наразі МТК ТРАСЕКА (*Transport Corridor Europe Caucasus Asia*), який прямує територію України, є одним із найкоротших маршрутів, що нині забезпечує транспортне сполучення між Європою та Азією на вісі «Захід – Схід», і саме з цим транспортним коридором пов'язані найбільші очікування України щодо активізації вантажопотоку її територію з країн Азії в Європу і у зворотному напрямку (особливо зараз, коли склалася критична ситуація у відносинах між Україною і Росією). Проте до останнього часу найбільше конкурували три основні маршрути транспортних коридорів «Європа – Азія»: Євро-Азійська інтегральна система, або Транс-Російський маршрут (Західна Європа – Білорусь – Росія – Казахстан – Китай), «Центральний коридор», або Транс-Турецький маршрут (Європа – Туреччина – Іран – Туркменістан – Таджикистан – Киргизія – Казахстан – Китай) і ТРАСЕКА, або Транс-Кавказький маршрут (Європа – Кавказ – Азія – Китай) [4]. За першим напрямом на шляху Європа – Азія необхідно перетнути територію

лише трьох країн – Білорусі, Росії та Казахстану, які зараз активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів. Загрозливим для України може стати альтернативний розвиток маршрутів за напрямком «Північ – Південь». Використання маршруту для доставки транзитних вантажів з країн Тихого океану і Перської затоки через Іран, Каспійський регіон, Росію (здійснюються за участю Волго-Балтійської судноплавної системи) і далі, до країн Північної і Західної Європи забезпечує зниження тарифів на 30 % і дозволяє втричі скоротити час проходження вантажів порівняно з існуючим маршрутом, що прокладений через Суецький канал.

Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають здійснення євразійських економічних зв'язків в обхід території України, вимагає сьогодні від Уряду України якомога швидше розробити власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, ініціювати найважливіші інфраструктурні проекти та залучити інвесторів до фінансування транзитних вантажопотоків. Ще у 2013 р. згідно із п. 14 «Плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу» Мінінфраструктури було доручено узгодити з ЄС спільні пріоритетні транспортні маршрути у межах Транспортної панелі ініціативи ЄС «Східне партнерство» з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [5]. Запропоновані Україною інвестиційні проекти щодо будівництва контейнерного терміналу в Іллічівському порту, створення інфраструктури і логістичного центру на залізничній станції Чоп, будівництво залізничного тунелю Бескид – Скотарське, реконструкція автодороги Львів – Краковець та Київ – Одеса ще у 2010 р. були схвалені Групою високого рівня, спеціально утвореною Єврокомісією для розробки карти основних маршрутів європейської транспортної мережі та її розширення у сусідні регіони. Станом на 2015 р. перелік цих проектів потребує уточнення і доповнення з урахуванням кардинальних змін, що відбулися як у відносинах України та ЄС у зв'язку із підписанням Угоди про асоціацію, так і змін у політичній та економічній ситуації у зв'язку з анексією Криму Росією та тривалою антитерористичною операцією на сході країни [6].

Хоча за результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі, ступінь ефективного використання транспортної інфраструктури України досить низький. Враховуючи зростаючі товаропотоки на напрямку ЄС – Україна, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, а логістична складова транспортно-логістичної системи (ТЛС) лише формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції (ТЛІ) та функціонування інтегрованої панєвропейської ТЛС, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективною національною ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, збільшенню обсягів валютних

надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС.

Дійсно, сьогодні МТК ТРАСЕКА – це єдиний проєкт євроазійського транспортного коридору в напрямі «Захід – Схід» з Європи, з перетином Чорного моря, через Кавказ і Каспійське море з виходом на Центральну Азію, що отримав значну фінансову, організаційну і технічну підтримку міжнародних структур, у першу чергу ЄС, а країни – учасниці цього проєкту (Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туркменістан, Туреччина, Узбекистан, Україна) пов'язують реалізацію своїх геополітичних і економічних можливостей з розвитком транспортно-комунікаційних мереж (річний торговий оборот Азія – Європа наразі перевищує 2 трлн дол., при цьому частка транспортних витрат складає 200 млрд дол. США [7, с. 43–44]). Так, об'єднання в єдину транспортну систему коридору TRACECA, Євроазійського транспортного коридору (Україна – Грузія – Азербайджан), коридору Гданьськ – Одеса та Критських коридорів дозволить створити реальні умови для комбінованої схеми перевезень вантажів «море – суша» у напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів найкоротшою відстанню.

Сьогодні комплексні складські послуги в Україні надають міжнародні логістичні компанії-оператори («Kuehne + Nagel», «Raben», «FransMaas», «Asstra», «FM Logistic», ICT, DHL, TNT, «Fedex» та ін.), у той час як створення невеликих у національних та міжнародних масштабах транспортно-логістичних центрів за рахунок приватного капіталу залишаються лише окремими спробами. Не досить помітним є також зовнішній ефект впливу логістичного чинника на локалізацію виробництва (робочі місця та умови праці), оскільки загалом лише логістичні ТНК домінують у сфері української транспортної логістики. Тому пріоритетними напрямками державного регулювання транспортної галузі в Україні, зокрема, повинні стати модернізація транспортної мережі та термінальних комплексів у складі МТК, впровадження інформаційних технологій, електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних перевезень, формування та реалізація цільових програм оновлення рухомого складу всіх видів транспорту. А оскільки потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків досить значні – за оцінками обсяг транзитних перевезень через територію країни може бути збільшений вже найближчим часом на 25–30%, а в перспективі й у декілька разів – відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти досить вагому суму [8, с. 114–115]. Вимагають більш ефективного застосування методичні підходи до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики, при цьому інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог і стандартів ЄС.

Відомо, що держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі та перевезень з позиції національних інтересів, з одного боку,

отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами (сучасні адміністративні процедури і правила доставки товарів), з іншого – стимулює розвиток зовнішньої торгівлі та транзитних перевезень, активізує інноваційні процеси на транспорті загалом. Тому наразі представники України активно взаємодіють з Робочою групою Європейській Комісії по транспорту щодо визначення можливостей формування партнерства у межах розширення транс'європейської Центральної транспортної вісі, одним із ключових питань якої є підготовка та обговорення організаційних заходів по забезпеченню координації та моніторингу проєктів розвитку та загального управління Центральною віссю. Україна, що має густу мережу транспортних артерій і досить розвинуту інфраструктуру з Угорщиною, Словаччиною, Польщею і Румунією (загальний кордон ЄС і України), має суттєві перспективи участі у проєктах розвитку ринку міжнародних перевезень регіону і, в першу чергу, розробці механізмів організації та функціональної перебудови діючих транспортних коридорів. Тобто, територіальний чинник гармонізації національних економік прилеглих країн сприяє підвищенню ефективності їх функціонування на основі пріоритетів МТК. До них належать: а) створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з положеннями документів спеціалізованих міжнародних організацій; б) впровадження європейських стандартів і сучасних технологій організації перевезень у практиці діяльності МТК; в) створення підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів; г) забезпечення безпеки на транспорті та комплексне рішення проблем охорони навколишнього природного середовища [9].

Суттєве значення для оптимізації роботи транспортних коридорів має концепція логістики та інтермодалізму. Дійсно, сьогодні у проєктах єврологістики Україна посідає важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення, що визначається, перш за все, певною часткою загальних пропускних спроможностей транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд тонн вантажів і переробляти у портах понад 160 млн тонн (з цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій). Однак сучасний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується лише на 70%, а на транспорті загального користування – на 50% [10]. Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі транзитної держави (за своєю економічною сутністю транзит є експортом транспортних послуг, набір яких на світовому ринку постійно розширюється, удосконалюється і залежить від рівня розвитку національних транспортних систем), що потребує, *по-перше*, розвитку транзитно-транспортної інфраструктури, насамперед автомагістралей і митних переходів; *по-друге*, інвестицій у ТДК, спрямованих на модернізацію існуючих транспортних систем, ліквідацію вузьких місць і організацію додаткових відсутніх ланок; *по-третє*, виокремлення статистики й аудиту транзит-

них перевезень у окрему групу для прозорості валютних надходжень, обчислення обсягів продукції, що експортується та реекспортується. Це, врешті-решт, позитивно вплине на темпи економічного зростання країни та окремих регіонів, а активізація участі України у процесах єврологістики надасть можливість спрямувати значну частину цього транзитного потоку товарів через транспортну систему країни, що може приносити щорічно додатково до національного бюджету 7 млрд дол.

Існують такі напрямки участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції: 1) Пан'європейські транспортні коридори (ПЄК); 2) Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК); 3) Пан'європейські транспортні зони (ПЄТЗ); 4) Міжнародні логістичні термінали (МАТ). На інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, визначену як стратегічний напрямок розвитку держави, орієнтують такі державні документи, як «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року» і «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України». Згідно з цими документами визначено мету створення мережі ПЄК та ТКТК, яка передбачає розробку їх територіальних схем в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України [11, с. 41–42]. З метою створення єдиної транспортно-логістичної інфраструктури ЄС, яка б відповідала найсучаснішим вимогам на новому етапі логістичного розвитку об'єднаної Європи, визначено нові орієнтири – це розбудова Єдиного європейського простору на Схід, включаючи насамперед Україну – як невід'ємну частину єврологістики, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів та логістичних центрів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів.

Згідно з євровектором розвитку України співробітництво з ЄС має загальні цілі: сприяння реструктуризації та оновленню українського транспортного сектора; поступова гармонізація діючих стандартів та політики до існуючих у Євросоюзі (*acquis communautaire*); покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод; співробітництво, що включає заходи, спрямовані на покращення перетину кордону. До особливих пріоритетів належить співробітництво з метою розширення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транспортних вісей, у межах якого Україна визначатиме та виділятиме ресурси на фінансування трансконтинентальних транспортних коридорів (зокрема транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), «морських магістралей» та Чорноморської транспортної зони (*Black Sea PETra*) згідно з процедурами забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій. Складовими співробітництва є також забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) та підтримка інтермодальності транспортних мереж, співпраця у використанні космічних транспортних 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. Крім цього, Україна братиме активну участь у роботі Всесвітнього транспортного форуму, Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), Міжнародної морської організації (ІМО), Пан'європейських авіаційних організацій: Європейської конференції цивільної авіації, Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОПІФ).

Наразі Україна отримує фінансову і технічну допомогу від ЄС для підтримки реалізації засад розвитку національної транспортної галузі за трьома програмами: «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» (65 млн євро), «Підтримка реалізації Стратегії національної екологічної політики України» (35 млн євро) та «Твіннінг і технічна допомога для підтримки Європейської політики сусідства» (16 млн євро) [12, с. 127]. Остання є одним із ключових засобів підтримки механізму адаптації законодавства України в галузі ринку транспортних послуг до норм і стандартів ЄС через поширення використання інструменту «твіннінг» (*twinning* – підтримка розвитку та вдосконалення системи підготовки державних службовців в Україні). Певною мірою сприяють розвитку транспортної галузі також реалізація в Україні інших програм технічної допомоги ЄС, зокрема: INOGATE (*Interstate Oil and Gas Transport to Europe*) – Міждержавна програма постачання нафти та газу до Європи; IBPP (*Institution Building Partnership Programme*) – Програма Tacis з партнерства в інституційному розвитку; CBC (*Cross-Border Cooperation Programme*) – Програма прикордонного співробітництва. Фактично, підтримка ЄС спрямована на реформування транспортного сектора України, зокрема, залізничного, покращення безпеки на автошляхах, в авіапросторі та судноплавстві, зростання транспортних потоків через Україну та приведення до міжнародного рівня законодавства транспортної галузі.

Зі свого боку Україна бере активну участь у діяльності європейських організацій, що визначають напрями розвитку міжнародного економічного співробітництва та механізми взаємодії між країнами у сфері транспорту: Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), що працює у складі Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (OECD), а також Комітетів Європейської Економічної Комісії ООН (Комітету по транспорту та Підкомітету по внутрішньому транспорту, інтермодальним перевезенням та логістиці, а також Комітету по торгівлі у складі Центру з питань спрощення і модернізації процедур торгівлі та електронного бізнесу (CEFACT)), Європейського агентства залізниць (ERA), Євразійської транспортної конференції (МСАТ) тощо. За останні декілька років експертами цих міжнародних організацій і українськими спеціалістами розроблена «дорожня карта» процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіо-

нальний простір: 1) техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів і обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України; 2) прискорений розвиток контейнерного сервісу відповідно до технології ICD-транзит; 3) впровадження багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»: митно-інформаційного електронного документообігу інфраструктури перевезень (у т. ч. транзитних) та її інтеграція у міжнародні митні бази даних; 4) вдосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дозволить створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів.

На сучасному етапі перед Україною стоять серйозні завдання. Так, необхідно зосередити увагу на виконанні Плану дій з розвитку транспорту для регіону сусідства, що був представлений ЄК ЄС ще у 2011 р., і заходів, передбачених Угодою про асоціацію України з ЄС. Це, перш за все, поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проєктів через, *по-перше*, лібералізацію ринку морських перевезень шляхом встановлення режиму найбільшого сприяння суднам, які ходять під прапорами України та країн – членів ЄС (імплементация директив ЄС, спрямованих на послаблення регуляторного тиску, впровадження принципів недискримінації, спрощення ведення судноплавного бізнесу та виконання норм з безпеки на морському транспорті); *по-друге* – більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом і зменшення технічних бар'єрів; *по-третє*, покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів у роботі автотранспорту; *по-четверте*, сприяння використанню інтелектуальних транспортно-інформаційних технологій у управлінні і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Однак наразі транспортна стратегія України на період до 2020 р. так і не набула розвитку у конкретних програмних документах (на сьогодні не існує затверджених програм розвитку транспортних галузей на середньострокову перспективу, за винятком Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 рр.). Структурні реформи у транспортному секторі відбуваються вкрай повільно, а в окремих транспортних підгалузях фактично заблоковані. «Консервування» структурних реформ у монопольних сегментах ТДК (насамперед, на залізничному транспорті) як унеможливило своєчасне здійснення розмежування функцій державного і господарського управління, так і загальмувало процеси формування прогресивної виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності. Як результат – аморфний стан процесу демонополізації транспортної інфраструктури та забезпечення доступу до ринку перевезень приватних компаній, а на державному рівні – відсутність стратегічного бачення конкурентних переваг ТДК України порівняно з інши-

ми країнами, перспектив розвитку транснаціональних і транзитних вантажо- і пасажиропотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації.

Сучасний процес формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг та побудова збалансованої за видами транспорту національної транспортної системи знаходиться під впливом низки негативних макро- та мікро-економічних чинників. На фоні значного тягара на утримання транспортної мережі на душу населення у порівнянні з європейськими країнами (щільність дорожньої мережі, наприклад, у 2–3 рази нижча, ніж у країнах ЄС і США [13, с. 24]), в Україні наразі досить низький рівень інноваційної та високотехнологічної складових транспортної галузі, тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню, недосконалість механізму лізингу транспортних засобів, відсутність інвестицій на умовах концесій і державно-приватного партнерства. Крім цього, Україна знаходиться у зоні військово-політичного конфлікту, що сприяє здійсненню Росією політики, спрямованої на переорієнтацію вантажопотоків, що формуються на території Росії, з українських на власні та сусідні логістичні центри. Це, безумовно, гальмує реалізацію програми комплексного оновлення та модернізації транспорту, створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних і небюджетних джерел фінансування. Недосконалість законодавства України у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання у свою чергу сприяє тому, що українські та іноземні (зокрема з країн ЄС) перевізники знаходяться у нерівних умовах конкуренції, повільно оновлюється парк рухомого складу, низькою є активність у реалізації в Україні проєктів з будівництва швидкісних шляхів (залізничних, автомобільних), у т. ч. платних, впровадження та розвиток мультимодального транспорту і логістики. Крім цього, «кон'юнктурними» перешкодами для розвитку транспортної інфраструктури в Україні є цінова нестабільність паливних ресурсів та високі відсоткові ставки за банківськими кредитами.

Тому співробітництво України з країнами ЄС необхідно сфокусувати, *по-перше*, на створенні в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень з перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу (адаптація законодавчого поля України до законодавства ЄС) і в межах цього: а) поетапне розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху; б) визначення дієвих механізмів залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг (досвід ЄС); в) урегулювання питань взаємодії учасників з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами.

По-друге, на розвитку інформаційних систем, інфраструктури транзитних перевезень, митних технологій, що прискорить гармонізацію митних процедур (Київська конвенція, Конвенції про спільну транзитну процедуру) на основі принципу «єдиного вікна» при митному оформленні імпорту, експорту і транзиту в Україні (ре-

комендації та стандарти ЄЕК ООН, Всесвітньої митної організації) та уніфікованої системи національних правил організації змішаних транспортно-технологічних і транспортно-логістичних схем перевезень транзитних вантажів за участю всіх видів транспорту.

По-третє, на широкому використанню державно-приватних партнерств за участю провідних європейських компаній шляхом утворення спільних підприємств на території морських торгових портів та аеропортів, розвитку механізмів концесій, укладання договорів про спільну діяльність, лізинг та інших. Перспективним може стати співробітництво з країнами ЄС, які мають значний досвід і відповідну спеціалізацію на європейському ринку транспортних послуг, а саме: Францією (будівництво швидкісних автомобільних та залізничних доріг, з використанням вагонів з нахиленим корпусом), Туреччиною (залізничний, морський та річковий транспорт, авіація), Бельгією (причали з перевантажувальною технікою та контейнерними терміналами), Австрією (кružні маршрути суднами «ріка – море», будівництво швидкісних залізниць та тунелів), Болгарією та Грецією (поромні переправи для збільшення обсягів транзиту в напрямку Балтійських портів), Німеччиною та Швецією (державна участь у розвитку міжнародних інтернаціональних логістичних центрів).

ВИСНОВКИ

Для України сьогодні можна виділити низку потреб, реалізація яких сприяла б розвитку ринку транспортно-логістичних послуг та інфраструктури транспортної галузі, процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір. *По-перше*, це потреба здійснення заходів щодо участі приватного сектора у розвитку інфраструктури. Імплементация успішної програми залежить від таких важливих передумов: а) активна участь уряду в плануванні логістичних систем; б) тверда прихильність до приватного фінансування; в) прийняття розподілу ризиків між приватним і державним секторами; г) сильні місцеві ринки капіталу та підприємницький приватний сектор. Вибір бажаної форми державно-приватного партнерства і специфічна форма участі приватного сектора повинні базуватись на аналізі загальних видатків та вигод з доступних варіантів. В Україні проекти підтримки фінансування інфраструктури є непривабливими, оскільки приватний сектор не зацікавлений в участі у проектах з довгими строками повернення інвестицій. Для їх реалізації у приватному секторі необхідно ввести окрему форму субсидії (наприклад, негативний тендер). Розвинуті країни не можуть прямо фінансувати інфраструктурні проекти України у рамках ОДЦР (офіційна допомога у цілях розвитку), однак МФК у змозі надати позики за низькими кредитними відсотками, що перетворює проекти у більш привабливі та зменшує видатки фінансування.

По-друге, це потреба підтримки державного контролю за політикою захисту прав споживачів для участі приватного сектора у розвитку інфраструктури логістики. Домовленості між урядом України та приватним сектором повинні охоплювати як аспекти ціноутворення

(прямі та непрямі видатки), положення щодо будівництва та експлуатації (наприклад, сумісність по мережі у сфері застосування електронного толінгу), так і запобіжні антитимонопольні заходи проти постачальників. Підтримка повинна здійснюватися двома існуючими моделями логістичних організацій, у яких статус робочої сили є вирішальним: перша, яка спирається на високу кваліфікацію, інформаційні технології та тимчасові стандарти, яких вимагає розвинута логістика; друга, перевагою якої є низькі ціни продукту та конкуренція, у результаті чого зменшується тиск на заробітну плату та умови праці (обидві моделі можуть бути втілені одночасно та навіть у спосіб, який може здаватись суперечливим).

По-третє, це потреба в адекватному контролі та розподілі ризиків. Участь приватного сектора, який фінансує транспортну інфраструктуру, має розглядатись як партнерство між державним і приватним секторами, а потенціал залучення приватних капіталів – як з внутрішнього, так і міжнародного ринків (гарантований політичними реформами) визначається встановленими чіткими принципами, що дозволяють інвесторам сформулювати помірно стійкі очікування щодо грошових потоків від інвестицій до інфраструктури. Венчурний фонд інфраструктури, який міг би бути створений в Україні в цьому контексті для поєднання у загальний фонд високоризикових часток у статутному капіталі, визначить необхідні форми розподілу ризиків між державним і приватним секторами (однак уряд не повинен гарантувати звичайні комерційні ризики). У випадках дефіциту державних коштів фонду вони не повинні бути списані як частина щорічного бюджету державного сектора, тобто субсидії та гарантії мають бути зведені до абсолютного мінімуму, тому що використання субсидій та боргових гарантій як політичних інструментів змінює вектор видатків та ризиків на платників податків. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Сомова О. Отечественный рынок логистических услуг: транспортировка и складская недвижимость / О. Сомова // Логистика: проблемы и решения. – 2012. – № 3. – С. 48 – 55.
2. Глушенко Т. М. Аналіз розвитку логістичних послуг на сучасному світовому ринку / Т. М. Глушенко // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – № 6. – С. 169 – 171.
3. Міністерство інфраструктури України. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>
4. Интегральная Евразийская транспортная система: проблемы и перспективы. – 2011. – № 18 (430) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm
5. План першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 р., затверджений розпорядженням КМУ від 13.02.2013 р. № 73-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/73-2013-%D1%80>
6. Развитие транспортной сети в Украине / МІУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment_Forum/3_TEN-T_extension_Ukraine_eng.pdf

7. Хромов О. П. Логістика : навч. посіб. / О. П. Хромов. – Харків : БУРУН КНИГА, 2012. – 224 с.

8. Організація і проектування логістичних систем : підручник / [За ред. проф. М. П. Денисенка, П. Л. Левковця, Л. І. Михайлової]. – К. : ЦУЛ, 2010. – 336 с.

9. Савіна Н. Концептуальні засади інвестиційної логістики / Н. Савіна // Економічний вісник НТУУ «КПІ» : збірник наукових праць. – 2011. – Випуск 8. – С. 300 – 305.

10. Кабмін затвердив перелік пріоритетних галузей економіки // Економічна правда від 17 серпня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.epravda.com.ua/news/2013/08/17/390283>

11. Смирнов І. Г. Єврологістика в ретроспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст) / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. – № 4 (39). – С. 38 – 50.

12. Іванова К. Ю. Договори про трансфер технологій: спірні питання / К. Ю. Іванова // Порівняльно-аналітичне право. – 2013. – № 3-2. – С. 126 – 129.

13. Морозов В. Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров : автореф. дис. ... д-ра техн. наук: 05.22.01 / В. Н. Морозов ; [Гос. образоват. учреждение высш. проф. образования «Московский государственный университет путей сообщения» (МИИТ)]. – Москва, 2011. – 47 с.

Науковий керівник – Ступницький О. І., канд. екон. наук, професор кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету ім. Тараса Шевченка

REFERENCES

Hlushenko, T. M. "Analiz rozvytku lohistychnykh posluh na suchasnomu svitovomu rynku" [Analysis of logistics services on the global market]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu*, no. 6 (2014): 169-171.

"Integralnaia Evraziyskaia transportnaia sistema: problemy i perspektivy" [Integral Eurasian transport system: problems and prospects]. http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm

Ivanova, K. Yu. "Dohovory pro transfer tekhnologii: spirni pytannia" [Technology transfer agreements: the controversial issue]. *Porivnialno-analitychne pravo*, no. 3-2 (2013): 126-129.

Khromov, O. P. *Lohistyka* [Logistics]. Kharkiv: BURUN KNYHA, 2012.

"Kabmin zatverdyl perelik priorytetnykh haluzei ekonomiky" [Cabinet approved the list of priority sectors]. <http://www.epravda.com.ua/news/2013/08/17/390283>

[Legal Act of Ukraine] (2013). <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/73-2013-%D1%80>

"Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Merezha mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na terytorii Ukrainy" [Ministry of Infrastructure of Ukraine. The network of international transport corridors in Ukraine]. <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>

Morozov, V. N. "Metodologiya organizatsii funktsionirovaniia mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na osnove klaster-nogo podkhoda s primeneniem multimodalnykh logisticheskikh tsentrov" [Methodology of the organization of the international transport corridors on the basis of cluster approach with the use of multimodal logistics centers]. *Avtoref. dis. ... d-ra tekhn. nauk: 05.22.01*, 2011.

Orhanizatsiia i proektuvannia lohistychnykh system [Organization and planning of logistics systems]. Kyiv: TsUL, 2010.

"Rozvytok transportnoi merezhi v Ukraini" [The development of the transportation network in Ukraine]. http://www.trace-ca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment_Forum/3_TEN-T_extension_Ukraine_eng.pdf

Smyrnov, I. H. "Yevrolohistyka v retroperspektyvi: dorozhnia systema Davnyoho Rymu (Ukrainskyi kontekst)" [Eurologistics in retrospect: Ancient Rome road system (Ukrainian context)]. *Zovnishnia torhivlia: pravo ta ekonomika*, no. 4 (39) (2008): 38-50.

Somova, O. "Otechestvennyy rynek logisticheskikh uslug: transportirovka i skladskaia nedvizhimost" [The domestic market of logistics services: transportation and warehouses]. *Logistika: problemy i resheniia*, no. 3 (2012): 48-55.

Savina, N. "Kontseptualni zasady investytsiinoi lohistyky" [Conceptual Foundations of Investment logistics]. *Ekonomichniy visnyk NTUU «KPI»*, no. 8 (2011): 300-305.