

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДУ «ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ
НАН УКРАЇНИ»**

**РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРНИХ СЕКТОРІВ
ЯК ЧИННИК РЕАЛІЗАЦІЇ ПРІОРИТЕТНИХ
НАПРЯМІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ
УКРАЇНИ**

Колективна монографія

За загальною редакцією доктора економічних наук О.І. Никифорок

Київ - 2017

УДК [338.49:338.2] (477)

Р64

Автори:

д-ри екон. наук: Никифорок О.І. (вступ; підрозділи 1.1; 1.2; 2.3.2; 2.4; 4.3; 5; висновки і рекомендації), Чукаєва І.К. (розділ 8, висновки і рекомендації); канд. екон. наук: Піріашвілі Б.З. (підрозділ 5.1), Ляшенко О.Ф. (вступ, підрозділ 5.2, розділ 7, висновки і рекомендації), Карпов В.М. (підрозділ 2.4), Кудрицька Н.В. (підрозділи 4.1; 4.1.1; 4.2; 4.3, висновки і рекомендації), Загній О.Г. (підрозділ 5.2, розділ 9, висновки і рекомендації); Стасюк О.М. (підрозділи 2.1; 2.2; 2.5, висновки і рекомендації); Піріашвілі О.Б. (підрозділ 5.1, висновки і рекомендації); наук. співроб. Чмирьова Л.Ю. (розділ 3, висновки і рекомендації); мол. наук. співроб.: Федяй Н.О. (підрозділи 1.3; 1.1.3; 4.1.2; 4.4, висновки і рекомендації), Плюта І.Ю. (підрозділ 5.2, розділ 6, висновки і рекомендації).

Рецензенти:

д-р екон. наук, професор Є.В. Хлобистов (ДУ «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України» – Київ);

канд. екон. наук, старший науковий співробітник Р.З. Подолець (ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» – Київ).

Затверджено до друку Постановою № 114 Вченої ради ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАНУ» протокол № 15 від 12 жовтня 2016 р.

Р64

Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України : колективна монографія / за ред. Никифорок О.І. ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України». – Електрон. дані. – К., 2017. – 522 с. ; табл. рис. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/docs/mg/295.pdf>

ISBN 978-966-02-8370-1 (електронне видання)

У колективній монографії детально проаналізовано основні завдання, напрями та пріоритети розвитку інфраструктурних (а саме транспортного та енергетичного) секторів вітчизняної економіки. Особлива увага зосереджена на детальному аналізі викликів, що постали перед секторами виробничої інфраструктури після підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, основними з яких є лібералізація, інституціональні зміни, модернізація та інтеграція інфраструктурних секторів. Досліджується ряд питань, пов'язаних з удосконаленням стратегічного управління, зростанням конкурентоспроможності та вдалими реформуванням транспортного сектора (залізничного, автомобільного, водного та портового господарства) в контексті підписання Угоди про асоціацію між ЄС та Україною. Для енергетичного сектора (електроенергетики, газопостачання, постачання вуглеводнів та вугільної галузі добувної промисловості) такими ключовими досліджуваними аспектами стали: забезпечення енергетичної безпеки, яку слід розглядати як колективну енергетичну безпеку на основі балансу інтересів України та країн ЄС, оцінки інвестиційної привабливості державних підприємств в енергетичному секторі. Здійснено огляд європейського досвіду щодо вирішення проблеми подолання нестачі інвестицій для розвитку та інноваційного оновлення виробничої інфраструктури, проведено аналіз, визначено переваги та недоліки основних форм державно-приватного партнерства як основного інструменту інвестиційного забезпечення вітчизняного транспорту; розроблено пропозиції щодо вдосконалення економічного механізму управління інвестиційним забезпеченням.

Для науковців, працівників державних органів управління та зацікавлених практиків.

УДК [338.49:338.2] (477)

ISBN 978-966-02-8370-1 (електронне видання)

© Національна академія наук України, 2017

© ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2017

ВСТУП	5
ЧАСТИНА 1	12
РОЗДІЛ 1. СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА	12
1.1. Концептуальні положення політики розвитку та модернізації вітчизняного транспортного сектора	12
1.2. Основні принципи розроблення стратегії модернізації транспортної системи в ЄС та Україні.....	30
1.3. Виклики державного управління розвитком транспортної інфраструктури України	43
1.4. Деякі особливості методичних підходів до розроблення системи стратегічних документів управління транспортною інфраструктурою у країнах ЄС та Україні.....	48
1.5. Коадаптація розвитку транспортної інфраструктури ЄС та України (на прикладі залізничного транспорту).....	58
РОЗДІЛ 2. ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ТА ЄВРОПЕЇЗАЦІЯ ЯК ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ	69
2.1. Сучасний стан залізничного транспорту в процесі реформування	69
2.2. Методологічні підходи до оцінки та управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту.....	76
2.3. Методологічні підходи до оцінки процесу лібералізації на залізничному транспорті.....	87
2.4. Теоретико-методологічні основи прискорення залізничних перевезень	101
2.5. Пріоритети розвитку та економічний механізм управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту	117
РОЗДІЛ 3. ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ ТА НОВІ ПІДХОДИ ДО ФІНАНСУВАННЯ АВТОДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	140
3.1. Основні тенденції розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства.....	140
3.2. Методологічні підходи до розвитку автодорожньої інфраструктури в Україні	147
3.3. Механізми фінансування автотранспортної інфраструктури в Україні	162
РОЗДІЛ 4. РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ	186
4.1. Актуальні виклики для водного транспорту України	186
4.1.1. Основні проблеми та фактори інноваційного розвитку водного транспорту України	186
4.1.2. Сучасний стан та роль морських портів України на ринку перевалки вантажів морськими портами Азово-Чорноморського басейну.....	208
4.2. Концептуальні основи удосконалення системи управління водним транспортном України	219
4.3. Механізм державно-приватного партнерства для розвитку водного транспорту України	229
4.4. Пріоритети модернізації портової інфраструктури України з урахуванням сучасних тенденцій розвитку транспортного сектора ЄС.....	238

ЧАСТИНА 2	256
РОЗДІЛ 5. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ РОЗВИТКУ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	256
5.1 Розвиток енергетичної інфраструктури в контексті енергетичної безпеки держави	256
5.2. Коадаптація розвитку енергетичної інфраструктури ЄС та України	267
РОЗДІЛ 6. ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОМЕРЕЖ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙЗАЦІЇ	289
6.1. Інноваційний розвиток електромереж України.....	289
6.2. Методичні підходи до оцінювання інвестиційно-інноваційних проєктів інфраструктури електропостачання.....	301
6.3. Фінансове забезпечення інвестиційних проєктів інфраструктури електропостачання.....	308
РОЗДІЛ 7. РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТВЕРДИМ ПАЛИВОМ В КОНТЕКСТІ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ.....	314
7.1. Сучасна система забезпечення твердим паливом	314
7.2. Методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості вугільних шахт ..	326
7.3. Шляхи залучення інвестицій у розвиток інфраструктури системи забезпечення твердим паливом	343
РОЗДІЛ 8. РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТА МЕХАНІЗМІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВУГЛЕВОДНЯМИ	355
8.1 Сучасний стан системи забезпечення вуглеводнями.....	355
8.2. Методологічні підходи до державного управління системами забезпечення вуглеводнями	366
8.3. Механізми господарювання в системі забезпечення нафтою та нафтопродуктами.....	372
РОЗДІЛ 9. ГАЗОТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	382
9.1. Сучасний стан газотранспортної системи	382
9.2. Методологічні підходи щодо модернізації технічного потенціалу газотранспортної системи.....	392
9.3. Перспективні механізми щодо забезпечення реформування газотранспортного сектора	402
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	413
ДОДАТКИ	444

Період з 2014 р. по 2016 р. для економіки України можна характеризувати як нестабільний, важкопрогнозований та кризовий. Неоголошена війна та її наслідки, анексія частини території України, а саме АР Крим, відобразилась на якісному функціонуванні, стабільності та кількісних показниках виробничої інфраструктури України. Функціонування транспортної та енергетичної систем України протягом 2014–2016 рр., перебуваючи під впливом цих факторів, зазнало таких змін. По-перше, зменшилися статичні показники, що характеризують транспортний капітал нашої країни (за останні 25 років вони практично не змінювалися): протяжність автомобільних доріг загального користування скоротилася на 6,3 тис. км – до 163,2 тис., залізниць – на 630 км, кількість торговельних портів – з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена указом Мінінфраструктури), серед аеропортів було втрачено Сімферополь, Бельбек, Керч, Донецьк і Луганськ. По-друге, на 2014–2016 рр. припали найбільші виплати за раніше узятими у МФО кредитами на фінансування інфраструктурних проектів, будівництво яких розпочато в 2011–2013 рр., у тому числі під проведення фіналу чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. По-третє, у 2014–2016 рр. відбулося падіння ВВП, що спричинило спад у промисловості, у сільському господарстві, зниження реальної заробітної плати, мобільності населення, відповідно і падіння попиту на перевезення пасажирів усіма видами транспорту. Скоротилися перевезення вантажів майже усіма видами транспорту: найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних та автомобільних перевезень, авіаційного транспорту. Незначний приріст вантажообороту у морських портах України відбувався за рахунок обробки експортних вантажів агропромислового сектора економіки.

Незважаючи на негативні тенденції в економіці країни, інституційними агентами державного управління, громадянським суспільством та експертним середовищем були окреслені кроки щодо продовження

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

структурного реформування, організаційної та техніко-технологічної модернізації транспортного та енергетичного секторів, що в перспективі створюватиме умови для нарощення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту та допомогатиме вийти на кращі світові стандарти в обслуговуванні життєзабезпечення громадян України вже у найближчому майбутньому.

Розглядаючи пріоритети розвитку економіки України, слід виокремити найвагоміші документи загальнонаціонального та міжнародного значення сучасного періоду новітньої економічної історії, а саме: Програму діяльності Кабінету Міністрів України або *Коаліційну угоду*,¹ що була погоджена і парафрована 21.11.2014 р. політичними партіями, які створили парламентську більшість у Верховній Раді України восьмого скликання, *Стратегію сталого розвитку «Україна-2020»*,² що затверджена указом Президента України від 12 січня 2015 р. №5/2015 і де запропоновано нові стратегічні пріоритети України до 2020 року, та *Угоду про асоціацію між Україною та ЄС*.³ Окрім цього, актуальними для транспортного сектора є Транспортна стратегія до 2020 року та Державні програми щодо реформування окремих секторів транспорту, а для енергетичної інфраструктури – Енергетична стратегія України на період до 2030 року та пов'язані документи.

Програма діяльності Кабінету Міністрів України (Коаліційна угода) та Стратегія сталого розвитку України на період до 2020 року визначають цілі та шляхи їх досягнення, а також напрями і пріоритети розвитку країни. Метою реформ визначено досягнення європейських стандартів життя та гідного місця Україні у світі. «Стратегія-2020» включає 62 реформи, з яких пріоритетними визначено 8 реформ та 2 програми, визначено 25 ключових показників успішності розвитку країни. Як першочергові заходи визначено

¹ Коаліційна угода (2014 р.). URL: http://samopomich.ua/wp-content/uploads/2014/11/Koalicyjna_uhoda_parafovana_20.11.pdf

² Стратегія сталого розвитку «Україна-2020» (2015). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#n10>; <http://www.president.gov.ua/news/glava-derzhavizatverddiv-strategiyu-stalogo-rozvitku-ukrayin-34506>

³ Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 16 вересня 2014 р. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248387631

реформу системи національної безпеки і оборони, оновлення влади, антикорупційну реформу, реформи судової та правоохоронної систем, децентралізацію та реформу державного управління, дерегуляцію та розвиток підприємництва, реформи системи охорони здоров'я і податкову. Серед пріоритетів також реалізація двох програм – енергонезалежності та популяризації України у світі та просування інтересів держави у світовому інформаційному просторі. Крім цього, передбачено заходи з реформування транспортної інфраструктури. Головною передумовою реалізації Стратегії є суспільний договір між владою, бізнесом та громадянським суспільством, де кожна сторона має свою зону відповідальності.

У свою чергу Угода про асоціацію між Україною та ЄС є унікальним двостороннім документом, який виходить далеко за рамки подібних угод, свого часу укладених ЄС з країнами Центральної та Східної Європи. Угода покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між договірними сторонами на принципах «політичної асоціації та економічної інтеграції» і має стати стратегічним орієнтиром при проведенні реформ у транспортній та енергетичній сфері України, зокрема, як *базову* запровадити модель інноваційного розвитку, що прийнята в ЄС. Ця знакова і неоднозначна для України Угода створила нову реальність та нові інституціональні рамки для функціонування економіки України. Саме тому необхідно розглянути умови, в яких опинились два ключові сектори виробничої інфраструктури (транспортний та енергетичний), оцінити новітні виклики, що постали перед ними, та окреслити пріоритети розвитку цих секторів. Кожен з авторів цієї монографії намагався здійснити оцінку позитивних та негативних наслідків імплементації основних положень Угоди, введення в дію основних директив та регламентів щодо транспортного та енергетичного секторів та запропонувати чіткі рекомендації щодо гармонізації двох організаційно-правових систем та пом'якшення прояву дії Угоди найближчим часом.

Монографія складається з двох частин: перша – присвячена транспортному сектору та представлена чотирма розділами, в яких послідовно здійснено аналіз сучасної системи стратегічного управління транспортним сектором країни, викликів та пріоритетів розвитку залізничного, автомобільного та водного секторів транспортного комплексу України в контексті як світових, так і національних трендів розвитку. У першому розділі запропоновано концептуальний підхід до політики модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, представлено оцінку сучасного стану стратегічного управління розвитком транспортної інфраструктури крізь призму розпочатих процесів технічного переоснащення та модернізації в контексті реформування економіки країни відповідно до Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», також у розділі розглядаються проблеми методології сучасного стратегічного управління сектором, визначено та систематизовано світові тенденції розвитку інфраструктурних секторів.

Другий розділ присвячено визначенню пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України та шляхів, за допомогою яких відбуватиметься їх реалізація для підвищення лібералізації та конкурентоспроможності залізничного транспорту з урахуванням нових умов функціонування у зв'язку зі зміною зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності галузі в рамках дослідження організаційно-економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту. Проаналізовано світовий досвід та європейські концепції лібералізації ринку залізничних перевезень, представлено оцінку варіативності запровадження політики лібералізації в країнах Європи. Окреслено стан розвитку ринку залізничного транспорту в Україні та виявлено можливі наслідки лібералізації залізничних перевезень у контексті реформування та імплементації Угоди про асоціацію між ЄС та Україною. Також тут згруповано та систематизовано фактори, що впливають на конкурентоспроможність залізничного транспорту на основі PESTLE-аналізу

та структурно-логічного методів, розкрито їх прояв на сучасному етапі та запропоновано перелік заходів щодо подолання негативних наслідків прояву зовнішніх та внутрішніх факторів у діяльності залізничного транспорту України на найближчу перспективу. Розроблено методологічні підходи до реалізації шляхів прискорення залізничних перевезень та сформовано систему показників, що покладені в основу розрахунків економічної ефективності впливу підвищення швидкості перевезень на розвиток галузі та національної економіки, а також запропоновано концептуальні підходи щодо прискорення швидкості перевезень вантажів як основи підвищення ефективності галузі залізничного транспорту зокрема та національного господарства загалом.

У третьому розділі монографії розглянуто сучасний організаційно-фінансовий механізм забезпечення розвитку автотранспортного сектора в контексті пріоритетних напрямів розвитку економіки, який представлено лише бюджетним джерелом коштів (державного бюджету та місцевих бюджетів), а також залучених (кредитних) ресурсів. Удосконалити цей механізм запропоновано шляхом диверсифікації джерел фінансування, створення умов для активізації інвестування за рахунок: а) видатків з державного бюджету; б) кредитів міжнародних фінансових організацій; в) недержавних інвестицій на основі державно-приватного партнерства; г) створення умов для отримання фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми, як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд; д) застосування наднормових надходжень з митниці для фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення.

Четвертий розділ присвячено методологічним засадам визначення впливу інноваційного розвитку водного транспорту на піднесення

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

вітчизняної економіки. У ньому розглядаються такі пріоритети: удосконалення логістичних процесів проходження вантажів у портах за рахунок впровадження сучасних інформаційних технологій, механізм морського «єдиного вікна»; оптимізація тарифної політики, а саме: лібералізація тарифів на вантажно-навантажувальні операції, застосування наскрізних тарифів на транзитні високотарифіковані вантажі; розвиток мультимодальних перевезень; дотримання правил, які застосовуються до міжнародного морського транспорту відповідно до вимог, сформульованих в Угоді про асоціацію України з ЄС. Також значну увагу приділено фінансовим механізмам розвитку: детально розглянуто механізми державно-приватного партнерства, концесій тощо як основні та стабільні форми залучення інвестиційного капіталу у світовій практиці.

Друга частина монографії, що присвячена розгляду проблем та пріоритетів розвитку енергетичної інфраструктури України, розпочинається п'ятим розділом, у якому розглядаються основні завдання розвитку та модернізації енергетичної інфраструктури на сучасному етапі. У шостому розділі досліджено основні тенденції щодо міжнародного та вітчизняного досвіду інноваційного розвитку електропостачання і визначено першочергові завдання інноваційного розвитку системи електромереж в Україні та механізми щодо створення умов для активізації інвестування в розвиток електромереж на основі проведеного аналізу фінансування інвестиційних програм електропостачальних підприємств та засобів, що використовуються у країнах ЄС.

У сьомому розділі розроблено методичні підходи до визначення перспективності збиткових вугільних шахт з урахуванням можливостей їх інноваційного оновлення, що ґрунтуються на оцінці не сучасного (як прийнято за існуючих підходів), а потенційно можливого стану вугільних шахт, якого може бути досягнуто після реалізації заходів з інноваційного оновлення. З їх використанням виконано оцінку перспективності збиткових вугільних шахт державного сектора вугільної галузі, обґрунтовано критерії

розподілу вугільних шахт на групи за рівнем перспективності та здійснено такий розподіл; а також розроблено методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості державних шахт для залучення недержавних інвестицій.

Восьмий розділ присвячено оцінці сучасного стану систем забезпечення вуглеводнями, яка враховує специфічні особливості їх інноваційного розвитку. У ньому обґрунтовано необхідність проведення політики захисту та підтримки вітчизняних систем забезпечення вуглеводнями з використанням заходів державної допомоги та розроблено пропозиції щодо вдосконалення організаційно-економічних механізмів регулювання діяльності систем забезпечення вуглеводнями в ринкових умовах. Завершує монографію дев'ятий розділ, де детально розроблено методологічні підходи щодо оцінки потенціалу газотранспортної інфраструктури з урахуванням зовнішніх та внутрішніх чинників впливу та обґрунтовано, що реструктуризацію газотранспортної системи насамперед слід починати зі структури управління та структури основних засобів, оскільки зміни техніко-технологічного характеру потребують проведення змін в організаційній структурі управління.

ЧАСТИНА 1

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО
СЕКТОРА

**1.1. Концептуальні положення політики розвитку та модернізації
вітчизняного транспортного сектора**

Формування нової політики розвитку та модернізації вітчизняних транспортних систем має базуватись на таких концептуальних положеннях:

По-перше, до об'єктивних екзогенних тенденцій розвитку транспортних систем, що прямо чи опосередковано позначатимуться на всіх процесах подальшого розвитку транспорту України, відносяться:

1) *тенденції глобалізації*, що передбачають вплив таких техніко-технологічних та інституціональних факторів:

– передових транспортних технологій, що формують нову інтегровану транспорту систему світу в контексті концепції сталого розвитку, що передбачає перехід на екологічно чисті та безпечні технології та формування стійкості функціонування економічних систем під впливом глобальних змін клімату;

– політики, що формується новою інституціональною структурою управління інтегрованою транспортною системою світу під егідою міжнародних транспортних організацій;

2) *тенденції інтеграції* транспортного простору України до європейської транспортної системи на засадах, що викладені в публікації⁴, за функціональним, інституційним та інфраструктурним напрямками, що на нашу думку, проявляються у всеосяжній *європеїзації політичних та економічних процесів в Україні* й у тому числі відбиваються на процесах модернізації наземних транспортних систем України, а саме вплив:

– європейських транспортних технологій, основу яких становлять інтелектуалізація транспорту, високошвидкісні та змішані перевезення;

4 Никифорок О.І., Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції. Ніжин: ТОВ "Аспект-поліграф", 2008. 192 с.

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

– політики європейських транспортних агентств на треті країни на основі концептуальних положень, що викладені у Білій книзі ЄС щодо транспорту до 2050 року та послідовна гармонізація законодавства відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС;

– конкурентних транспортних стратегій країн – сусідів України.

По-друге, модернізація та подальший розвиток транспортних систем України *мають базуватись на основі таких концептуальних змін:*

– інституціонального характеру, що передбачають:

1) нову інституціоналізацію відносин у структурі учасників транспортної системи на основі впливу європейських та світових транспортних інститутів у контексті політики державно-приватного партнерства, диверсифікації фінансових механізмів, нових видів державного регулювання;

2) лібералізацію, комерціалізацію і приватизацію у транспортному секторі;

3) зміни в тарифному регулюванні;

4) регуляторні зміни стосовно виникнення нових органів регулювання доступу до мереж, які пов'язані насамперед із розвитком платної дорожньої інфраструктури та запровадженням принципу "користувач платить" і розробленням правил недискримінаційного доступу до інфраструктурних мереж (як наслідок реформування галузей наземного транспорту).

– технічних змін, що стосуватимуться удосконалення або повної заміни:

1) рухомого складу;

2) об'єктів інфраструктури (лінійних і точкових);

3) систем управління та організації руху на основі розвитку та запровадження новітніх технологій п'ятого та шостого технологічних укладів;

– технологічних змін – упровадження високошвидкісного руху, інтелектуальних транспортних систем, змішаних (інтероперабельних) перевезень на основі принципово нового рухомого складу.

Розглянемо наведені концептуальні положення детальніше.

Вплив передових транспортних технологій, що формують нову інтегровану транспортну систему світу.

З огляду на те, що вчені, які досліджували та систематизували життєві цикли технологічних парадигм, що послідовно змінювали один одного, виділяють шість технологічних парадигм починаючи з промислової революції XVIII ст. і, якщо звернути увагу на значення **транспортних технологій** для розвитку технологічних укладів, побачимо, що це – *один із найбільш значущих факторів для технологічного розвитку*. В кожній техпарадигмі визначено домінуючу транспортну технологію та нову транспортну технологію, що зароджувалась у попередніх та виходила на передові позиції в новій техпарадигмі (табл. 1.1).

Якщо ключовими факторами п'ятої техпарадигми сьогодні є мікроелектроніка та програмне забезпечення, його ядром – виробництво програмного забезпечення, електронно-обчислювальної техніки, компонентів, обладнання радіо- і телекомунікаційного, лазерного обладнання, то домінуючою транспортною технологією стали в цей період уже не окремі види транспорту, які до 1970-х років вийшли на високий рівень розвитку, а *змішані* перевезення, що зароджувалися на початку XX ст., принципи яких були розроблені в 1940–1950-х роках, проте на передові позиції вони вийшли в країнах-лідерах із 1970-х років.

Характеристикою шостої техпарадигми є застосування у промисловості нанотехнологій, що дозволяють на порядок збільшити зносостійкість та подовжити строки використання різноманітних матеріалів. Так, у сонячній енергетиці це знизить капіталомісткість одиниці потужності до рівня теплової енергетики, застосування світлодіодів дозволить підвищити ефективність джерел світла, нанопорошки підвищуватимуть ефективність палива, кліткові технології у медицині дозволять відмовитись від дорогих методів лікування. Сучасні технології багаторазово підвищують ефективність переробки та утилізації відходів, дозволять замкнути технологічні виробництва на

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

безвідходні технологічні цикли. Структурні зміни, модернізація і розвиток економіки на основі нового технологічного укладу дозволять збільшувати обсяги виробництва і споживання без збільшення споживання природних ресурсів, одночасно знижуючи рівень забруднення довкілля.

Таблиця 1.1

Транспортні технології в хронології технологічних парадигм

Характеристика парадигми	Номер технологічної парадигми					
	1	2	3	4	5	6
Період домінування	1770–1830	1830–1880	1880–1930	1930–1970	1970–2010	2010–2050
Ядро технологічної парадигми	Текстильна промисловість, текстильне машинобудування, виплавка чавуну, обробка заліза, будівництво каналів, водяний двигун	Паровий двигун, залізничне будівництво, пароходобудівництво, паровозне будівництво, вугільна промисловість, чорна металургія, станкоінструментальна промисловість	Електродвигун, електротехнічне та важке машинобудування, виробництво сталі, лінії електропередач	Двигун внутрішнього згорання, автомобіле- та тракторобудівництво, кольорова металургія, виробництво товарів довгострокового користування, синтетичні матеріали, органічна хімія, виробництво і переробка нафти	Електронна промисловість, обчислювальна, оптико-волоконна техніка, програмне забезпечення, телекомунікації, виробництво і переробка газу, інформаційні послуги, атомна енергетика	Нано-електроніка, молекулярна і нанофотоніка, наноматеріали і наноструктури, нанобіотехнології, наносистемна техніка
Ключовий фактор	Текстильні машини	Паровий двигун, станок	Електродвигун	Двигун внутрішнього згорання	Мікроелектронні компоненти	Нанотехнології, клітинні технології
Ядро нової парадигми, що зароджується	Паровий двигун, машинобудівництво	Електроенергетика, важке машинобудування, неорганічна хімія	Автомобілебудування, органічна хімія, виробництво і переробка нафти, кольорова металургія	Авіабудівництво, газова промисловість, радіоелектроніка	Нанотехнології, молекулярна біологія, генна інженерія, технології прискорення процесів	
Домінуюча транспортна технологія парадигми	<i>Морський та річковий транспорт, гужовий транспорт</i>	<i>Залізничний транспорт, морський та річковий транспорт</i>	<i>Автомобільний транспорт, залізничний транспорт</i>	<i>Авіаційний транспорт, трубопровідний транспорт</i>	<i>Змішані перевезення, авіаційний, високошвидкісний залізничний</i>	<i>Інтегровані транспортні технології, а саме змішані (комбіновані, інтермодальні) перевезення, логістичні технології, технології високошвидкісного руху</i>
Нова транспортна технологія, що зароджується	<i>Залізничний транспорт</i>	<i>Автомобільний транспорт</i>	<i>Авіаційний транспорт, трубопровідний транспорт</i>	<i>Змішані перевезення</i>	<i>Логістичні технології, високошвидкісні залізничні системи</i>	<i>Інтелектуальні транспортні системи, принципово новий рухомий склад транспорту</i>

Джерело: доповнено автором за⁵.

⁵ Глазьев С.Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса, с. 94. URL: http://dis.podelise.ru/pars_docs/diser_refs/42/41255/41255.pdf

*Ключовими транспортними технологіями шостої техпарадигми залишатимуться та розвиватимуться надалі: змішані (інтермодальні, комбіновані перевезення), в т.ч. контейнерні й контрейлерні перевезення, високошвидкісні транспортні перевезення, інтелектуальні транспортні технології, логістичні технології, в т.ч. телематика (телекомунікаційні та інформаційні технології), створення та запровадження принципово нового рухомого складу (наприклад, за прогнозом британських вчених до чотирьох супертехнологій, що можуть прийти у військову і оборонну авіацію відносяться: 3D-друк на борту, літаки-трансформери, лазери, самовідновлювальні матеріали⁶), що сприятиме становленню *нової інтегрованої транспортної системи світу*.*

Вплив політики, що формується новою інституціональною структурою управління інтегрованою транспортною системою світу.

Серед ключових міжнародних організацій, що визначають багатосторонню транспортну політику й, зокрема, пан'європейську, можна назвати Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), Міжнародну морську організація (ІМО), Міжнародний союз залізниць (МСЗ), Організацію співробітництва залізниць (ОСЗ), Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) тощо. Крім зазначених, стратегічні документи розробляє і транспортну політику в різних регіонах проводить цілий ряд *регіональних організацій* економічного співробітництва, серед яких Європейський Союз (ЄС), Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Рада Баренцево-Євроарктичного регіону (РБЕР), Шанхайська організація економічного співробітництва (ШОС), Азіатсько-Тихоокеанське економічне співробітництво (АТЕС) та ін.

Ключовою міжнародною організацією, що розробляє транспортну політику, яка істотно впливає на міжнародний і вітчизняний транспортний

⁶ Сердечнов А. 4 супертехнологии, которые могут прийти в самолеты. URL: <http://www.popmech.ru/techno-evolution/17189-4-supertekhnologii-kotorye-mogut-priyti-v-samolety/>

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

сектор, є Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН. Упровадження в національне законодавство єдиних стандартів, узгоджених технологій і правил перевезень здійснюється шляхом приєднання до угод і конвенцій ЄЕК ООН у галузі транспорту. Тим самим закладається основа для ліквідації бар'єрів у сфері міжнародних перевезень, а також для створення інтегрованої транспортної системи та відкритого ринку транспортних послуг.

У цьому аспекті реалізація *концепції міжнародних транспортних коридорів*, що передбачає рівноправну участь усіх видів транспорту, поєднана з *організацією комбінованих перевезень* із жорстким плануванням *організаційно-технологічної взаємодії транспортних вузлів і магістралей*. Необхідність обліку параметрів впливу глобальних економічних тенденцій на особливості й темпи розвитку національного транспортного комплексу вимагає посилення інтеграційних напрямів його розвитку. Формування принципово нової організації вантажопотоків та їхньої обробки обумовлює процеси *інтернаціоналізації транспортних систем*. Отже, актуалізується врахування інтересів усіх учасників перевізного процесу і пошук форми концентрації різних джерел інвестиційних ресурсів для вирішення цього завдання.

Відродження у сучасному трактуванні ідеї міжнародних транспортних коридорів має об'єктивні причини, зокрема для європейських країн, які досягли однієї з найвищих форм об'єднання. Серед них – проблеми подальшої інтеграції європейських країн; усунення багатьох формальностей, пов'язаних із введенням єдиної грошової одиниці євро, перетином кордонів вантажами й пасажирами на території Європейського Союзу. Так, концепція глибокої інтеграції транспорту сприяла виробленню нової загальноєвропейської транспортної політики. Вона дуже швидко здобула визнання та організаційно оформилась у документах транспортних органів країн і організацій ЄС. Зокрема, спочатку – в системі *транс'європейських транспортних осей* (Декларація комітету міністрів транспорту, 1983 р.), потім – *інтермодальних транспортних мостів* (I Загальноєвропейська конференція

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

щодо транспорту, Прага, 1991 р.) і остаточно – у системі *міжнародних транспортних коридорів* (II Загальноєвропейська конференція щодо транспорту, Греція, о. Крит, 1994 р.).

Таким чином, були створені базові принципи та основи загальноєвропейської транспортної політики (так звана Празька декларація, прийнята на I Загальноєвропейській конференції щодо транспорту в Празі, Чехія, 1991 р.). Ці положення після III Загальноєвропейській конференції щодо транспорту, що відбулася в Гельсінкі у 1997 р. стали обов'язковими для країн, які бажають увійти в загальноєвропейське транспортне сполучення.

Інтеграційні процеси в ЄС дозволили розпочати формування єдиної транс'європейської мережі, яку можна представити таким чином⁷:

$$PEN = (TEN + TINA) + TIRS + PEC + PETrA,$$

де: PEN – пан'європейська транспортно-логістична мережа, TEN – транс'європейська мережа для "старих" країн – членів ЄС, TINA – для країн – кандидатів на вступ до ЄС, TIRS – для країн – нових членів ЄС, PEC – система пан'європейських транспортних коридорів, PETrA – система пан'європейських транспортних зон.

На сьогодні існує близько 80 міжнародних транспортних коридорів, серед яких можна виділити основні програми розвитку євроазіатської інтегрованої транспортної системи (*Додаток 1.1*).

Проте за роки існування проекту «критських» МТК стало очевидним, що наміри щодо їх створення були обумовлені скоріше «ринковим романтизмом» на Заході, що не враховував геополітичні та гео економічні реалії, адже передбачалось що відбудеться швидка переорієнтація країн колишнього соцтабору на Захід та перерозподіл на цьому геополітичному просторі.

Станом на 2016–2017 рр., Європейський Союз має нову політику в галузі транспортної інфраструктури, яка з'єднує материк між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем. Ця політика спрямована, щоб закрити прогалини між

⁷ Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІМБ, 2003. 494 с.

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

транспортними мережами держав-членів, усунути вузькі місця, які все ще заважають нормальному функціонуванню внутрішнього ринку і подолати технічні бар'єри, такі як несумісні стандарти для залізничного транспорту. Величезний проект Транс'європейських транспортних коридорів намічено завершити протягом 2014–2020 рр., заплановані обсяги фінансування з фондів ЄС у розмірі 26,25 млрд євро, з яких 11,5 млрд євро будуть доступними тільки для країн – членів ЄС.

Саме тому вплив європейських транспортних технологій, основу яких становлять інтелектуалізація транспорту, високошвидкісні та змішані перевезення та вплив політики Європейських транспортних агентств на треті країни на основі концептуальних положень, що викладені у Білій книзі ЄС щодо транспорту 2011 р. становитимуть вирішальне значення в процесах модернізації транспортної системи України

Проте в оновленій інфраструктурній політиці ЄС проглядається більше раціоналізму, вона орієнтує учасників на суворий контроль за витратами на інфраструктурні проекти та сучасні методики визначення суспільної ефективності. Якщо в попередніх планах чотири із семи МТК проходили територією України, то тепер ЄС оприлюднив лише два коридори які підходять до нашого кордону, а саме Середземноморський коридор, що зв'язує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном, та коридор Рейн-Дунай, головний водний внутрішній шлях Європи, північний шлях гірла Дунаю проходить по території України.

Очевидно, що для реалізації проектів МТК, окрім фінансування, необхідна політична воля керівництва наднаціональних та національних утворень, тому що ефекту вільного руху товарів МТК буде досягнуто в єдиному митному та економічному союзі. Якщо відштовхуватися від цього визначення, то влада більшості східноєвропейських країн протягом довгого часу просто імітувала інтеграційну транспортну політику. Так Програма розвитку МТК в Україні, а також Комплексна програма утворення України як транзитної держави не були успішними. Пік перевезень транзитних

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

вантажів припав на передкризові 2007–2008 рр., що демонструє залежність завантаженості інфраструктурних потужностей від ринкової кон'юнктури. Проте ще однією причиною скорочення транзитних перевезень у 2,5 рази у 2014–2016 рр. порівняно з 2008 р. є і залишається внутрішній стан транспортної системи України, що було показано вище (який характеризується високим зношуванням рухомого складу та інфраструктури, відсутністю автобанів, під'їзних шляхів тощо), а також затягування процесу проходження експортно-імпортних та транзитних вантажів через воєнний конфлікт на території України та торговельні війни, що почалися у зв'язку з цим конфліктом.

Водночас зближення України з ЄС у зв'язку з її цивілізаційним вибором, мали би сприяти як інституціональним, так і техніко-технологічним змінам у ключових для України сферах розвитку. Це стосується перш за все необхідності узгодження цілей і пріоритетів Білої книги ЄС щодо транспорту 2011 р. та реалізації підписаної Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що вимагає послідовної імплементації директив і регламентів ЄС у законодавство України з ухваленням законодавчо-нормативних змін та створення реальних практичних механізмів їх реалізації. Ризики, позитивні та негативні наслідки такої імплементації для транспортної системи, зокрема щодо залізничного транспорту детально показано в розділі 4. Україна має переваги перед країнами ЄС саме в розвитку залізничного транспорту, тому що важка «американська» модель залізниці з широкою колією, що створювалась у передсоціалістичний та соціалістичний часи, дозволяє Україні мати у цій сфері високі показники вантажообороту – до 80%, тоді як в Європі на вантажооборот залізниць припадає до 20% у загальній структурі перевезень, лєвова ж частка – на автомобільний транспорт.

При цьому в країнах ЄС більш розвинені мультимодальні транспортні технології, інтелектуалізація транспорту та високошвидкісні перевезення, що створює сприятливе середовище для інтеграції з ними вітчизняної транспортної системи.

Окремого розгляду, на наш погляд, потребують процеси ресурсного забезпечення процесів модернізації, тому що гіпотетичні можливості підключення до механізмів фінансування транспорту, а саме до структурних фондів ЄС, створили би в Україні сприятливе середовище для нового інфраструктурного будівництва за умов побудови системи жорсткого контролю за витратами, що передбачає створення системи моніторингу витрат і, за висловом посла ЄС в Україні Яна Томбінського, особливої «витратної» культури.

З метою залучення інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти Україні необхідно було би використати всі зусилля для якнайшвидшого приєднання до цих європейських фінансових механізмів (до яких наразі допускаються лише країни – члени ЄС) – Інфраструктурної допомоги платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility) та Європейського механізму фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), що мають характер грантової безвідсоткової допомоги. До інших важливих структурних фондів відносяться⁸:

– Європейський фонд орієнтації і гарантій у сфері сільського господарства – *European Agricultural Guidance and Guarantee Fund* (діє з 1 липня 1964 р.). Фінансує як заходи спільної сільськогосподарської політики ЄС, так і конкретні заходи справи у цій галузі;

– Європейський фонд регіонального розвитку *European Regional Development Fund* (1975 р.). Головним завданням фонду є зниження диспропорцій у розвитку різних регіонів країн ЄС. У першу чергу фонд націлений на підтримку і розвиток *депресивних і периферійних регіонів*;

– Європейський соціальний фонд *European Social Fund* (1960 р.) надає допомогу представникам певних районів, галузей і професій, які опинилися у важкому становищі в результаті перебудови промисловості в рамках Євросоюзу. Ресурси цього фонду спрямовані на проведення програм зі

⁸ Структурные фонды ЕС. URL : <http://novosti-es.ru/baza-znaniy/fondyi-es/strukturnyie-fondyi-es/>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

скорочення безробіття, подолання соціального відторгнення, гармонізації професійного та сімейного життя жінок;

– Фонд згуртування *Cohesion Fund* (1993 р.) створений для співфінансування, а також реалізації певних проектів у сфері захисту навколишнього середовища та *розвитку транспорту* у відсталих країнах;

– Фонд сприяння рибальству *Financial Instrument for Fisheries Guidance* (1994 р.) створений для фінансування заходів із підвищення конкурентоспроможності рибальської промисловості членів ЄС.

На сьогодні переважаючим механізмом щодо фінансування модернізації транспорту в Україні, як було показано вище, є кредитні кошти, що залучаються переважно через МФО, через те, що механізмів нагромадження та акумуляції довгих грошей в Україні не створено. Водночас нові підходи до транспортної політики, де застосовуватимуться механізми державно-приватного партнерства, потребують інтенсивного розвитку та підтримки держави, показано про що йтиметься у наступному параграфі. Концепція модернізації транспортної системи України представлена на рис. 1.1.

Беручи до уваги викладену концепцію, сформульовано **основну мету модернізації наземних транспортних систем України** – створення інтегрованої транспортної системи на основі інституціональних, структурних, техніко-технологічних змін на засадах європеїзації, інтеграції, технологізації та сталого екобезпечного розвитку через застосування комбінованої транспортної політики, що передбачає поєднання раціоналізму та лібералізації. Комбінована транспортна політика у свою чергу базується на раціональному застосуванні механізму державно-приватного партнерства з метою оптимального ресурсного забезпечення модернізації та подальшого інноваційного розвитку транспортних систем на засадах стимулювання інвестиційного, інноваційного та кадрового забезпечення.

Викладені концептуальні положення модернізаційних перетворень у транспортній системі на сучасному етапі потребують розкриття загальних та специфічних принципів її втілення.

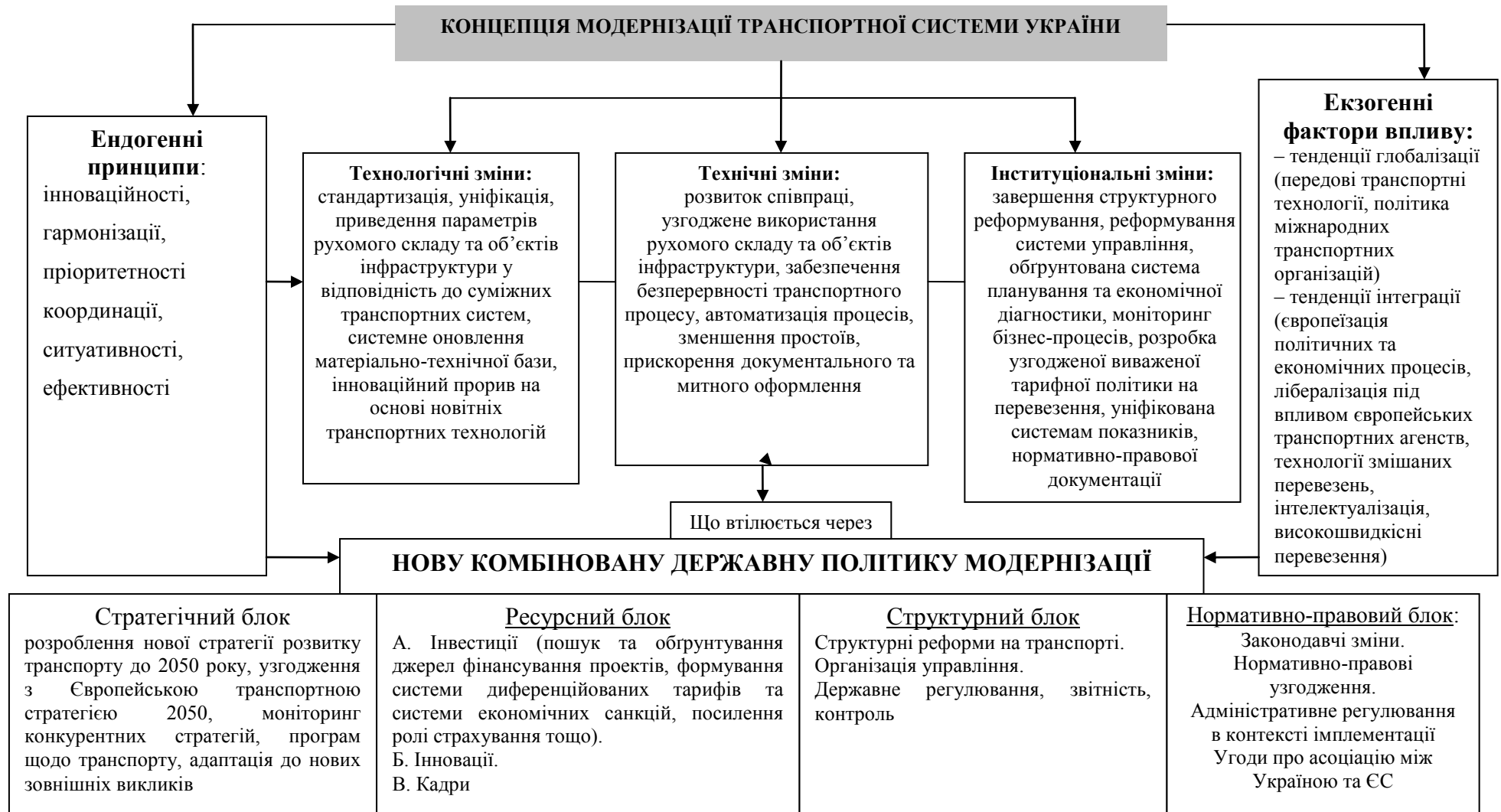


Рис. 1.1. Концепція модернізації транспортної системи України, що втілюється через нову комбіновану державну політику

Джерело: розроблено Никифрук О.І.

В основу модернізаційних перетворень у транспортній системі, на нашу думку, необхідно покласти *такі загальноуніверсальні принципи*, що традиційно виділяють у моделі модернізації суспільства і які згруповані за такими ознаками: перша група – це принципи функціональних змін (революційність, синергійність, прогресивність), друга – це принципи всеохоплення процесів модернізації (комплексність, масштабність, універсалізація) і третя група – це принципи часового лагу (тривалість, стадійність, незворотність) модернізаційних процесів.

Принципи функціональності

1. Принцип революційності перетворень, оскільки перехід від "традиційності" до "сучасності" супроводжується радикальними всеохоплюючими трансформаціями моделей людського існування і господарської діяльності, в тому числі й у транспортному секторі.

2. Принцип синергії – зміни в одній зі сфер діяльності позначаються і на інших сферах, а загальний прогрес оцінюється на основі синергетичного поєднання модернізації кожної складової господарства.

3. Принцип прогресивності (еволюційність). Модернізовані суспільства мають значно більші можливості порівняно із традиційними. Матеріальний і культурний добробут сучасного суспільства порівняно з традиційним значно вищий.

Принципи всеохоплення

4. Принцип комплексності – процес, який не можна звести до якогось одного фактора, аспекту, виміру. Модернізація має включати такі процеси, як індустріалізація, урбанізація, диференціація, секуляризація, грамотність і освіта, зростання політичної активності тощо.

5. Принцип масштабності перетворень. Модернізація – процес глобальний, це загальносвітове явище, обумовлене дифузією сучасних ідей і технологій з центру до периферії світового господарства, з одного боку, і з іншого – ендегенним розвитком інших спільнот.

6. Принцип універсалізації. Існує багато типів традиційних суспільств, які докорінно відрізняються одне від одного, і спільним для них є лише одне – несучасність. Модернізовані суспільства, навпаки, мають багато спільних рис. Модернізація, таким чином, стимулює тенденції до конвергенції спільнот.

Принципи часу

7. Принцип тривалості, адже модернізація – довготривалий, а не одномоментний процес, який має динамічний характер за масштабності змін, але при цьому він є еволюційним за швидкістю їхнього здійснення.

8. Принцип стадійності, тобто процес, в якому можливе виділення рівнів або фаз зрілості, через які повинно пройти суспільство. Суспільства можна порівнювати між собою і ранжувати відповідно до ступеня їхнього просування шляхом від "традиційності" до "сучасності".

9. Принцип незворотності. Розпочавшись, цей процес не можна зупинити. Він може сильно варіювати стосовно різних країн за ступенем змін, але не за самим напрямом цих змін.

Разом із загальними принципами модернізації в транспортному секторі можна виділити і специфічні принципи. Наприклад, до базових принципів модернізації транспортно-дорожньої системи у структурі виробничої інфраструктури відносять⁹: збереження та відновлення земельного покриття території після завершення дорожнього будівництва; спеціалізація об'єктів транспортної інфраструктури для обмеження їхньої конкуренції між собою; взаємозв'язок розвитку об'єктів транспортної інфраструктури та об'єктів придорожнього бізнесу; багатофункціональність об'єктів (як для внутрішніх, так і зовнішніх перевезень); прогнозування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для своєчасного землевідведення; концентрація ресурсів на особливо важливих об'єктах і координація їх розвитку; економія ресурсів за рахунок спорудження об'єктів багатоцільового призначення.

⁹ Андрищенко К.А. Теоретичні аспекти розвитку дорожньо-транспортної системи як складової виробничої інфраструктури регіону. Державне управління: удосконалення та розвиток. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=379>

На нашу думку, в основу модернізації транспортних систем та їх інфраструктури повинні закладатися принципи, що об'єднують б *технічну, технологічну та інституційно-управлінську складові* цих змін. До того ж необхідно поєднати техніко-технологічну модернізацію як лінійних об'єктів і точкових об'єктів інфраструктури, так і рухомого складу. Розглянемо основні принципи, які мають всеохоплюючий вплив на техніко-технологічну та інституційно-управлінську складові процесу модернізації, що представлені у вигляді матриці, де кожен принцип має прояв у трьох сферах – техніці, технології та інститутах і інституціях¹⁰.

Принцип *інноваційності* означає, по-перше, наявність наскрізних інновацій (тобто тих, що можуть бути одночасно впроваджені в усіх складових – техніці, технології та управлінні), по-друге, їхню обов'язкову абсорбцію (спроможність сприйняття на виробництві та у сучасних інститутах і органах управління) та здатність реалізувати їх на практиці¹¹. Дотримання цього принципу сприятиме оновленню техніки за найновішими зразками, з параметрами, що відповідають європейським та міжнародним стандартам, впровадженню новітніх технологій перевезень (інтелектуалізації, автоматизації, логістизації, навігаційних систем, змішаних перевезень, високошвидкісних перевезень) та, очевидно, відкриватиме дорогу новітнім інституціям й інститутам або принаймні сприятиме їхньому реформуванню та удосконаленню.

Практична реалізація інновацій пов'язана насамперед зі спроможністю їхнього фінансування – наявністю фінансів та можливості інвестувати їх в інновації. Не менш важлива наявність кадрового потенціалу для втілення задумів на практиці, таким чином, маємо коло: *інновації – інвестиції – кадри – практична реалізація*.

¹⁰ Богомолова Н.І. Основні організаційно-економічні принципи при скорення залізничних перевезень. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/EPsAE/article/view/4511>

¹¹ Прикладом, такого несприйняття інновацій в управлінських структурах можуть слугувати монорельсові системи Є.Попова, які мали техніко-економічне обґрунтування ефективності; їхнє будівництво за його розрахунками, обійшлося би м. Києву в 5–6 разів дешевше, ніж метро. Проте ідеї, розрахунки та досліді Є.Попова чиновники надовго поклали "в стіл", не маючи сміливості дати зелене світло практичній реалізації цього проекту.

Принцип *гармонізації* потребує гармонізації технічної, технологічної та управлінської складових: інституцій та інститутів – змісту процесів техніко-технологічної модернізації, характеристик технічних засобів – технології та організації новітніх технологій.

Наприклад, неможливо впровадити високошвидкісний рух на залізничному транспорті й таким чином підвищити комерційну швидкість доставки вантажів або пасажирів при вдосконаленні лише одного з елементів системи прискорення – техніки, технології чи управління. Зокрема, Н.Богомолова зазначає: "...впровадження швидкісного пасажирського руху базується на використанні спеціалізованого рухомого складу, що не принесе очікуваного ефекту без докорінної модернізації інфраструктури (колії, постійних пристроїв, депо тощо) та потребує сучасних методів і форм управління транспортним виробництвом. Така комплексна узгодженість має спиратися на адекватну законодавчу та нормативно-правову бази, програми розвитку (в тому числі й реформування) залізничного транспорту, їхню відповідність цілям та вимогам впровадження швидкісного пасажирського та прискореного вантажного руху". Очевидність такої позиції була доведена практичною реалізацією концепції прискореного руху в Україні під проведення фінальної частини чемпіонату футболу Євро-2012, коли постало питання забезпечити швидкісним пасажирським транспортом спортсменів і вболівальників між містами проведення матчів – Києвом, Харковом, Донецьком та Львовом. Для забезпечення цих перевезень АО "Крюківський вагонобудівний завод" запропонував Укрзалізниці розробити та виготовити дослідний зразок електропоїзда, випробувати та забезпечити поставку до червня 2011 р. шести двосистемних міжрегіональних пасажирських електропоїздів з експлуатаційною швидкістю 160 км/год.

Виконання цього замовлення передбачалося в дуже стислі строки, що викликало побоювання Укрзалізниці його реальності. Тому було прийнято рішення закупити південнокорейські швидкісні поїзди Hyundai. Домовленість про закупівлю десяти міжрегіональних потягів Hyundai була досягнута під час

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

переговорів у Південній Кореї, вартість контракту становила 307 млн дол. США. Втім поїзди Hyundai обійшлися ледь не вдвічі дорожче. Україна щороку платитиме за сервісне обслуговування, до того ж слід було збудувати ремонтні депо. Адже за недовгий період їх експлуатації постійно виникала потреба в ремонті поїздів, узимку 2012 р. поїзди Hyundai виходили з ладу мало не щодня. Причина – не був проведений повний цикл тестових перевірок поїздів у різних погодних умовах, унаслідок чого на лінії випустили несертифіковані поїзди, що не пройшли повний комплекс випробувань.

Характеризуючи домовленість на закупівлю швидкісних потягів, радник та координатор зв'язків із громадськістю ЄБРР А.Усов правильно зазначив, що Укрзалізниця не врахувала особливостей як корейської техніки, так і власної інфраструктури, і наголосив, що українська влада повинна зрозуміти: інвестиційні проекти не можна підганяти до конкретних дат заходів.

Принцип *пріоритетності* передбачає черговість проведення заходів із модернізації технічно, технологічно та інституційно з наданням пріоритетності конкретним проектам: цей принцип особливо актуальний в умовах обмеженого фінансування. Пріоритетними мають бути значимі національні соціально-економічні проекти щодо розвитку транспортного сполучення в країні.

Принцип *координації* ґрунтується на тому, що технічні пристрої для конкретної технології перевезень мають бути узгодженими, уніфікованими та стандартизованими, технології – відкаліброваними на мінімізацію втрат ресурсів, а інституції та інститути – забезпечувати тарифну узгодженість, уніфікацію технічних стандартів та специфікацій, що в сукупності забезпечуватиме ефективне функціонування транспортної системи.

Уніфікація технічних стандартів є особливо важливою для таких надскладних систем, як транспорт. Основи сучасного технічного регулювання для транспортних систем у країнах ЄС визначаються принципами Нового підходу до технічної гармонізації і стандартів, прийнятого у 1985 р., і Глобального підходу до технічних умов, випробувань та сертифікації,

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

прийнятого в 1989 р. у Європі. Новий і Глобальний підходи реалізуються через європейські директиви. Основними нормативними документами ЄС у сфері технічного регулювання на залізничному транспорті є Директиви 96/48/ЄС (щодо розвитку високошвидкісних залізничних систем) та 2001/16/ЄС (щодо транс'європейських стандартних залізничних систем). Ці директиви встановлюють базові вимоги стосовно інтероперабельних (експлуатаційно сумісних) високошвидкісних і традиційних залізничних ліній та їхніх підсистем: структурних підсистем, інфраструктури, енергопостачання, системи управління і сигналізації, здійснення перевезень і управління ними, рухомого складу, експлуатаційних підсистем, технічного обслуговування і ремонту, систем обробки і передачі даних для пасажирських і вантажних перевезень. До кожної з цих підсистем розроблено шість технічних специфікацій (TSI) інтероперабельності, які покривають вісім основних підсистем залізничного транспорту. Наприклад, технічна специфікація інтероперабельності підсистеми "Інфраструктура" транс'європейської залізничної мережі затверджена Рішенням Комісії ЄС від 30 травня 2002 р. 730-735/2002 відповідно до ст. 6, абзац 1 директиви 96/48/ЄС¹².

Координація особливо важлива при розвитку змішаних та інших технологій перевезень за взаємодії видів транспорту в межах єдиного транспортного процесу, що досягається завдяки забезпеченню ефективної взаємодії учасників доставки за рахунок організації єдиних технологічних процесів здійснення перевезень і формування відносин між ними на базі ключових *логістичних принципів*, за яких окреме перевезення є обґрунтованою системою із визначенням строків, маршрутів, чітким дотриманням графіку руху, періодичності подачі транспортних засобів тощо.

Принцип *ситуативності* базується на вимогах до техніки (інфраструктури та рухомого складу) мати наявні резерви рухомого складу, пропускної спроможності тощо, для технології – варіативність технологічного процесу,

¹² Рішення Комісії ЄС від 30 травня 2002 про технічну специфікацію інтероперабельності підсистеми "Інфраструктура" транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі згідно зі ст. 6, абз. 1 Директиви 96/48/ЄС. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24095>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

надійність та безпеку, для інституцій та інститутів – адаптивність, гнучкість системи управління, відкритість до змін. Тобто принцип ситуативності спрямовує на забезпечення можливості системи *змінювати* свою поведінку залежно від економічної ситуації та проблем, які при цьому виникають, зберігаючи високий рівень надійності та безпеки транспортування.

Принцип *ефективності* (обґрунтованості) полягає в тому, що процеси модернізації, так і як результат діяльності *усіх учасників транспортування*, має характеризуватися раціональним співвідношенням економічних наслідків і витрат на їхнє досягнення. Для техніки принцип ефективності означає можливість найоптимальнішого використання рухомого складу та інфраструктури, з точки зору інституцій та інститутів це означає ефективність управління інвестиціями в розвиток транспортної системи, можливість залучати їх у транспортний сектор, розробляти інвестиційний кодекс тощо. З технологічної точки зору – це необхідність дотримання раціональності руху та ефективність взаємодії всіх учасників транспортного процесу учасників за умов модернізаційних перетворень.

Інституціональні зміни в цілому відображають зміни у структурі власності галузі, структурі управління, організаційній структурі, участь приватних компаній у виконанні контрактів, відокремлення інфраструктури від потенційно конкуруючих підприємств, формування незалежного регулюючого органу, прозорість регулювання, доступ до інфраструктури приватних компаній та ін., тобто характеризують стан реформування галузі. Окремого розгляду вимагає питання ролі держави у інституціоналізації відносин та ресурсному забезпеченні модернізації транспортної системи України.

1.2. Основні принципи розроблення стратегії модернізації транспортної системи в ЄС та Україні

Відповідно до основної мети модернізації транспортних систем України – створення інтегрованої транспортної системи на основі інституціональних, структурних, техніко-технологічних змін на засадах європеїзації, інтеграції, технологізації та сталого екобезпечного розвитку через застосування

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

комбінованої транспортної політики, що передбачає поєднання раціоналізму та лібералізації – найпершим завданням для органів державного управління є узгодження Транспортної стратегії України з *Європейською транспортною стратегією та відповідно здійснення корегування та уточнення* основної місії на основі переходу від вузькогалузевого до функціонального підходу.

Основна мета Білої книги ЄС 2011 року – конкурентоспроможна та ресурсоефективна транспортна система. Концепція конкурентоспроможної та екологічно сталої транспортної системи ЄС, викладена в Білій книзі, передбачає досягнення таких під цілей, як:

- зростання ролі транспорту та підтримка мобільності при досягненні поставленої мети скорочення викидів на 60%;

- ефективна базова система для мультимодальних міжміських перевезень та транспорту;

- загальносвітові рівні умови конкуренції для перевезень далекого сполучення та міжконтинентального вантажного руху;

- екологічно чистий міський та приміський транспорт.

Основні завдання та цільові індикатори їх виконання до 2020 р. та 2050 р. за першою підціллю згруповано в табл. 1.2.

Це, в свою чергу, зумовлює перегляд конкретних цілей модернізації та подальшого розвитку транспортної системи України в такому контексті, які, на нашу думку, мають бути такі.

1. Формування та підтримка єдиного транспортного простору країни на базі збалансованого розвитку транспортної інфраструктури для потреб виробництва і населення.

2. Інтеграція у світову та європейську транспортну систему та реалізація транзитного потенціалу.

3. Забезпечення доступних, якісних, конкурентоспроможних на зовнішніх ринках, транспортних послуг країни.

4. Забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення.

5. Підвищення рівня безпеки транспорту та його інфраструктури та готовності працювати в нестабільних кліматичних умовах.

Таблиця 1.2

Основні завдання та цільові індикатори підцілі Білої книги ЄС (2011 р.) «зростання транспорту та підтримка мобільності при досягненні скорочення викидів транспортом на 60%» до 2030 року

<i>Завдання</i>	<i>Цільові індикатори</i>
Розробка та застосування екологічних видів пального та силових установок	<p>1. Скоротити наполовину використання автомобілів «на традиційних видах пального» у міському транспорті до 2030 р., поступово відмовитися від них у містах до 2050 р., досягнути принципово вільної від вуглекислого газу міської логістики в основних міських центрах до 2030 р.</p> <p>2. Використання низьковуглецевих, екологічно чистих видів пального в авіації має становити 40% до 2050 р., необхідно скоротити також викиди вуглекислого газу від бункеровочного палива на морському транспорті в ЄС на 40% (якщо практично можливо, то на 50%)</p>
Оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання більш енергоефективних видів транспорту	<p>3. 30% автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 300 км повинні бути переведені на інші види транспорту, наприклад, залізницю чи морський транспорт, до 2030 р., і – до 2050 р. – понад 50%, причому цьому сприятимуть ефективні та «зелені» вантажні коридори. Виконання цього завдання вимагатиме також розвитку відповідної інфраструктури.</p> <p>4. Завершити формування європейської високошвидкісної залізничної системи до 2050 р.</p> <p>Потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030 р. та підтримувати щільну залізничну мережу в усіх країнах-членах. На 2050 р. більшість пасажирських перевезень на середній відстані повинні здійснюватися залізницею.</p> <p>5. Повністю функціонуюча мультимодальна «базова мережа» ТЕМ-Т у масштабі всієї Європи до 2030 р., високоякісна та потужна мережа до 2050 р. та відповідний набір інформаційних послуг.</p> <p>6. З'єднати до 2050 р. усі аеропорти базової мережі із залізничною мережею, бажано високошвидкісною, забезпечити задовільне сполучення всіх основних аеропортів із залізничними вантажними лініями і, де це можливо, системою внутрішніх водних шляхів</p>
Підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за рахунок інформаційних систем та ринкових стимулів	<p>7. Використання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR)¹⁴ в Європі до 2020 р. та завершення формування спільного європейського повітряного простору. Використання рівнозначних систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS)¹⁵, (ITS)¹⁶, (SST та LRIT)¹⁷, RIS¹⁸. Використання європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo).</p> <p>8. Створити до 2020р. структуру для європейської системи інформації, управління та оплати мультимодальних перевезень.</p> <p>9. До 2050 р. зробити поступ до досягнення нульового показника аварій зі смертельними наслідками на автомобільному транспорті. У контексті цієї мети до 2020 р. ЄС має намір наполовину скоротити аварії на автошляхах. Забезпечити провідні позиції ЄС у сфері технічної та громадської безпеки перевезень на всіх видах транспорту.</p> <p>10. Просуватися вперед до повного використання принципів «платить той, хто користується» та «платить той, хто забруднює» та залучення приватного сектору для ліквідації диспропорцій, зокрема шкідливих дотацій, формування надходжень та забезпечення фінансування для майбутніх капіталовкладень у транспорт.</p>

Джерело: складено автором на основі Білої книги ЄС 2011 р.

6. Зниження небезпечного впливу транспорту на довкілля;

7. Забезпечення інвестиційної привабливості та припливу прямих інвестицій у транспортну систему.

Для кожної із цих цілей було відібрано показники, за якими пропонується здійснювати моніторинг та відстежувати процеси модернізації транспортного сектора на перспективу, що згруповані в *Додатку 1.2*.

На новому етапі державна транспортна стратегія України має виражати *активну позицію держави у справі вдосконалення транспортної системи, це стосується насамперед зниження сукупних витрат суспільства, що залежать від транспорту, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи, посилення інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі, що насамперед показує проведене дослідження.*

Відповідно до ст. 1 Закону України "Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України" № 1595-III від 23.03.2000 р.¹³ "прогноз економічного і соціального розвитку є засобом обґрунтування вибору тієї чи іншої стратегії чи прийняття конкретних рішень органами законодавчої та виконавчої влади, органами місцевого самоврядування щодо регулювання соціально-економічних процесів". Тобто, за чинним законодавством, *розробленню стратегії* (національної, регіональної, локальної) має передувати якісний та обґрунтований прогноз економічного і соціального розвитку (держави, галузі, міста). Розроблення програм економічного і соціального розвитку з визначенням цілей та пріоритетів, засобів та шляхів досягнення, формування взаємоузгодженої та комплексної систем заходів органів законодавчої і виконавчої влади має бути спрямоване на ефективне розв'язання проблем економічного і соціального розвитку, досягнення стабільного економічного зростання.

Закон позиціонує *єдність і системний характер прогнозних і програмних документів*, разом із тим законодавчо не визначено *що є діяльністю із*

¹³ Закон України "Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України" від 23.03.2000 р. № 1595-III. *Урядовий кур'єр*. 2000. 26 квітня. № 77. С. 8 –11.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

розроблення стратегічних документів розвитку держави, регіону чи галузі, що є стратегією соціально-економічного розвитку держави, хто є розробниками та відповідальними (суб'єктами) за виконання такої стратегії.

Цю прогалину мав би закрити Закон України про «Державне стратегічне планування», *проект* якого ухвалено наприкінці 2011 р. у Верховній Раді¹⁴, де представлено систему документів державного стратегічного планування, яку становлять документи довгострокового, середньострокового і короткострокового характеру. Серед довгострокових документів виділено для розроблення такі документи: 1) стратегія розвитку України; 2) стратегія регіонального розвитку України; 3) стратегії розвитку Автономної Республіки Крим, областей, м. Київ та Севастополь.

Проте знаковим є те, що серед документів стратегічного характеру цим законопроектом не передбачено розроблення стратегій розвитку галузей економіки, видів та сфер економічної діяльності чи секторів економіки (секторальних стратегій). Лише в "Основних завданнях економічної та бюджетної політики", які розроблятимуться на короткостроковий період одноразово згадується *галузева сфера діяльності (поряд з інвестиційною, грошово-кредитною, зовнішньоекономічною, соціальною).*

За визначенням Я.Жаліла, *"економічна стратегія у діалектичному взаємозв'язку з економічною тактикою становить економічну політику держави, яку можна визначити як діяльність органів державної влади й управління з визначення стратегічної мети, напрямів, завдань і пріоритетів, засобів економічної тактики для їхнього досягнення, а також застосування цих засобів"*. Вчений зазначає, що економічна стратегія держави як цілісна система дій суб'єкта, спрямованих на реалізацію мети, завдань та пріоритетів його економічного відтворення з урахуванням комплексу впливів ендогенних та екзогенних чинників, що розрахована на тривалий період часу,

¹⁴ Цей Закон має зупинити дію Закону України "Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України". Проект Закону «Про державне стратегічне планування» розміщено на сайті Верховної Ради України: www.rada.gov.ua

інституціоналізується через систему органів державної влади"¹⁵. На його думку, назріла "потреба переведення стратегії зі сфери ідеологічних конструктів у безпосередньо перетворюючу силу та керівництво до дії, що спонукає до: формування комплексного наукового підходу щодо стратегії як суспільного феномена, складової суспільних відносин, що розвивається за певними внутрішніми законами; якнайповнішого введення цього поняття до складу предмету дослідження економічної науки". Загалом стратегія є не довільно обраною позицією або аналітичним чином розробленим планом, а перспективою, що глибоко проникла у свідомість і визначає спосіб засвоєння організацією нових ідей, сприйняття та оцінки думок і реакції на зміни зовнішнього середовища¹⁶.

Аналіз наукових джерел і зарубіжних галузевих стратегій (зокрема розвитку інфраструктури та транспортних) доводить, що *транспортна стратегія держави*, прийнята на державному рівні як системний документ у діалектичному взаємозв'язку із транспортною тактикою, становить *транспортну політику держави*, що реалізується через органи державної влади, наразі – Міністерство інфраструктури України та державні департаменти видів транспорту.

Необхідно зазначити, що *Транспортна стратегія України як системний документ, як про що вже йшлося*, була прийнята Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 р.№ 2174-р. Чинний документ містить опис мети стратегії (якою є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення), основні принципи та напрями реалізації Стратегії. Проте відповідно до чинного законодавства *розробленню стратегії* (національної, регіональної, регіонально-галузевої, локальної) має передувати якісний та обґрунтований

¹⁵ Жаліло Я.А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави. Київ: НІСД, 2009. 336 с.

¹⁶ Минцберг Г., Куинн Дж.Б., Гошал С. Стратегический процесс. Санкт-Петербург: Питер, 2001. 688 с.

прогноз економічного і соціального розвитку (держави, галузі, міста). Така Транспортна стратегія *не ґрунтується* на жодному довгостроковому прогнозі соціально-економічного розвитку держави або розвитку транспортної галузі. В документі не запропоновано концепції конкурентоспроможності транспорту і транспортних послуг, не структуровано цілі та конкретні показники для оцінки реалізації цілей стратегії. В стратегії не застосовано сценарний підхід, характерний для зарубіжних транспортних стратегій, наприклад для подібного, проте значно ґрунтовнішого документа – Транспортної стратегії Російської Федерації до 2030 року.

Транспортна стратегія України як системний документ, що мав би окреслювати довгострокову укорінену перспективу розвитку транспортної галузі (транспортної інфраструктури та ринку транспортних послуг), є лише описом, декларацією тих напрямів транспортної політики, які частково розроблені та реалізуються (або не реалізуються) через низку законів та нормативно-законодавчих актів України стосовно транспортної галузі.

Отже, можна констатувати *недієздатність* держави (галузевого міністерства як суб'єкта транспортної стратегії) та, вочевидь, її невелику спроможність як *розробити* напрями і завдання транспортної стратегії на довгострокову перспективу, так і *реалізувати* розроблені закони і прийняті рішення. Гострота цього питання, вирішувати яке є функцією законодавчої влади, залежить, на нашу думку, від ступеня структурної сформованості (мети, завдань, пріоритетів) загальної економічної стратегії держави і здатності адекватно перенести і сформулювати цілі, завдання, заходи в галузевих стратегіях. У свою чергу, *недієздатність* та низька ефективність держави може бути пояснена в межах теорії інституціоналізму. Адже, за визначенням Світового банку, між інститутами, що виникли в державі, та рівнем розвитку країни існує тісний нерозривний зв'язок: чим кращі інститути, тим ефективніша економіка і тим вищий рівень розвитку країни¹⁷.

¹⁷ Отчёт о мировом развитии. 1997. Государство в меняющемся мире / Всемирный банк. Москва: "Прайм-ТАСС", 1997. С. 45.

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

Система документів стратегічного розвитку України представлена як взаємопов'язана з Національною стратегією економічного і соціального розвитку країни, що, у свою чергу, має системоформуючий характер для розроблення та реалізації Стратегії розвитку регіонів України та Стратегії розвитку сфер діяльності (галузей)¹⁸. Ми ж пропонуємо узгодити Стратегію розвитку транспорту України з Цілями розвитку тисячоліття, Стратегією сталого розвитку, Енергетичною стратегією до 2030 року, а також пролонгувати її дію до 2050 року (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Система документів стратегічного розвитку України

Довгостроковий (п'ять і більше років)	Середньостроковий (3–5 років)	Короткостроковий (один рік)
<i>Цілі розвитку тисячоліття</i>		
<i>Стратегія сталого розвитку</i>		
<i>Енергетична стратегія України на період до 2030 року (2006 р.) тощо</i>		
НАЦІОНАЛЬНА СТРАТЕГІЯ ЕКОНОМІЧНОГО І СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ	Щорічні послання Президента України до ВР України	
	Програма діяльності КМУ	
	Прогноз економічного і соціального розвитку України на середньостроковий період	
	Державна програма економічного і соціального розвитку України	
Стратегія розвитку регіонів	Програма економічного і соціального розвитку областей, регіонів, міст	Бюджет регіону на рік та три наступні роки
Стратегія розвитку галузей (сфер діяльності) та Державні цільові програми довгострокового або іншого характеру (за Постановою КМУ від 31 січня 2007 р. № 106)	Прогноз розвитку окремих галузей економіки Програма розвитку окремих галузей відповідно до стратегії міністерства	Річний план міністерства, іншого органу виконавчої влади
Стратегія розвитку транспорту України до 2050 року (транспортна стратегія)	Стратегії розвитку видів транспорту до 2050 року, Програми розвитку окремих видів транспорту Програми розвитку пріоритетних сфер транспорту, наприклад програма розвитку комбінованих перевезень, комплексна програма оновлення рухомого складу залізничного транспорту до 2020 року тощо	

Джерело: доповнено автором на основі¹⁹.

Необхідно значити, що в Рекомендаціях парламентських слухань на тему: "Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів", які схвалено Постановою Верховної Ради України

¹⁸ Пенькова О.Г. Загальні риси стратегічного планування в зарубіжних країнах. Формування ринкових відносин в Україні. 2010. № 6(109). С. 134–140.

¹⁹ Жаліло Я.А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави. Київ: НІСД, 2009. 336 с.

від 21 жовтня 2010 р. № 2632-VI²⁰ зазначено, що в Україні «відсутня належна система прогнозування науково-технологічного та інноваційного розвитку та відсутні *прийняті на довгостроковий період* стратегії сталого соціально-економічного, науково-технологічного, інноваційного розвитку країни та пов'язаної з ними послідовної зовнішньої і внутрішньої економічної політики». Хоча деяка активність з розроблення стратегічних документів відзначалася фахівцями у період 2005–2014 рр.

Питання комплексного розроблення взаємоузгодженої системи державних документів, спрямованих на втілення в практику *державної транспортної політики*, що, як охоплюють самоорганізацію регіонального ринку транспортних послуг, так і визначають спрямованість на довгострокову перспективу державної і регіональної транспортної політики, не було реалізовано.

Першою причиною зазначеної ситуації є низька ефективність інститутів, які формують та здійснюють реалізацію транспортної політики. Розглядаючи проблему інституту держави і проблеми оновлення промислової політики в Україні, Ю.Кіндзерський стверджує, що "деструктивні явища у вітчизняній промисловості слід пов'язувати з деградацією та неефективністю самої держави як інституту"²¹.

По-друге, на нашу думку, завдання з розроблення такої системи можна вирішити, розробивши і втіливши в практику *Довгострокову регіональну транспортну стратегію*, узгоджену з концепцією Державної транспортної політики і Державної регіональної політики, які в свою чергу ґрунтуються на Довгостроковій національній стратегії економічного і соціального розвитку.

Втілення такої політики має відбуватися через систему взаємоузгоджених і взаємопов'язаних державних документів стратегічного і тактичного характеру (рис. 1.2). Довгострокова регіональна транспортна стратегія та державні

²⁰ Рекомендації парламентських слухань на тему: "Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів", які схвалено Постановою Верховної Ради України від 21 жовтня 2010 року № 2632-VI. URL: <http://www.licasoft.com.ua/component/lica>

²¹ Кіндзерський Ю. Інститут держави і проблеми промислової політики в Україні. *Економіка України*. 2011. № 1. С. 56.

програми щодо розвитку транспортної галузі матимуть реалізацію в тому випадку, коли буде забезпечено таке.

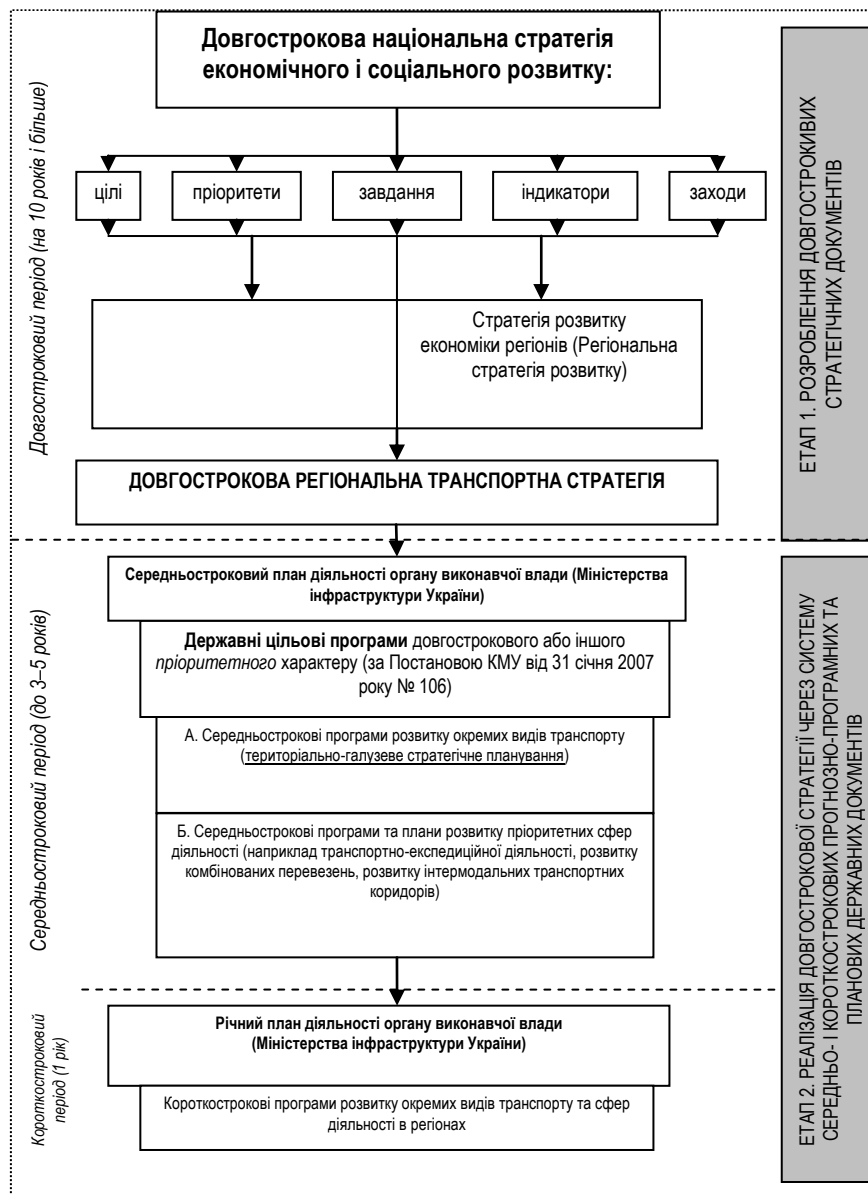


Рис. 1.2. Система документів стратегічного розвитку транспорту України довгострокового, середньострокового та короткострокового характеру

Джерело: розроблено автором.

1. Єдність та взаємоузгодженість цілей, пріоритетів, завдань, індикаторів, механізмів і заходів довгострокової стратегії економічного розвитку з цілями, пріоритетами тощо державної транспортної стратегії, яка спиратиметься на довгострокові прогнози соціально-економічного розвитку. Ефективність транспортної політики залежатиме від горизонтальних зв'язків галузевих програм між собою (це стосується підгалузевих програм розвитку транспорту) та

вертикальних зв'язків (між стратегіями економічного й соціального розвитку регіонів і загальною стратегією розвитку транспорту).

Проте доводиться констатувати "втрату системності та функціональної єдності план-прогнозних і програмних документів на рівні державного управління, що знецінює їх на рівні суб'єктів підприємницької діяльності. Всі учасники економічного руху знаходять різні, комерційно вигідні у певний момент часу (тривалу перспективу у розрахунок вони не беруть) траєкторії розвитку"²². Детально чинники порушення системності прогнозування і програмування на державному рівні розроблено в праці Н.Соловйової, основними з них (першого порядку) є: 1) низька дисципліна виконання державними службами управління завдань і функцій держави; 2) недосконале науково-методологічне обґрунтування системності прогнозування планування; 3) "відомчо узгоджена" непрозорість розподілу бюджетних коштів; 4) популяризація прогнозних і програмних цілей поряд із відсутністю гласного висвітлення результатів виконання програм.

2. Взаємоузгодженість державної Транспортної стратегії зі стратегією розвитку регіонів матиме втілення в розробленні Довгострокової регіональної транспортної стратегії, завдання якої будуть розвинені та реалізовані завдяки розробленню конкретних регіональних транспортних проектів щодо локальних об'єктів на місцях (селах, районах, містах, областях) у межах середньострокових та короткострокових завдань регіональної транспортної стратегії, що узгоджені з бюджетами регіонів на кожен наступний рік.

Окрім цього не менш важливим завданням є взаємоузгодженість транспортної стратегії з іншими галузевими стратегіями, наприклад стратегією щодо захисту навколишнього середовища та зменшення антропогенного впливу на довкілля. *Приклад такої взаємоузгодженості двох стратегій, здійснений автором, наведено в Додатках 1.3, 1.4, 1.5, 1.6.*

²² Соловйова Н.І. Системне планування і прогнозування: гносеологічне осмислення. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. № 11. С. 39–250.

3. При розробленні та під час реалізації державної Транспортної стратегії та контролі за її виконанням (рис. 1.3) необхідно, насамперед, дотримуватись принципів патерналізму та єдиного управлінського центру та задіяти такі *національні інституції*:

1) на етапі розроблення – центральні органи виконавчої влади щодо розроблення транспортної політики – Міністерство інфраструктури України, Національну академію наук України, науково-дослідні, галузеві, проектні транспортні організації;

2) на етапі реалізації стратегії – *галузево-функціональні інститути* (здійснюють доведення стратегічних завдань до їх конкретного об'єкта), *узгоджувальні інститути* (забезпечують діалог між носіями інтересів і сприяють прийняттю кваліфікованих, авторитетних і легітимних рішень), *регіональні державні інститути* (сприяють узгодженню економічної політики у межах регіонів) *та недержавні інститути* (спрямовані на структурування інтересів економічних суб'єктів, формулювання групових інтересів, узгодження підприємницьких дій на мікро-, мезо- та макрорівні й повинні бути тісно пов'язані з державними узгоджувальними органами)²³;

3) на етапі моніторингу та контролю за реалізацією стратегії можуть підключатися суб'єкти економічної діяльності, які мають причетність і користуються результатами Державної регіональної транспортної стратегії.

Таким чином може забезпечуватись досконалий зворотний зв'язок, коли буде напрацьовано пакет договірних умов, де сформульовано узгоджені напрями, завдання і пріоритети стратегічного розвитку, які буде враховано в чинній стратегії на наступному етапі (це можна здійснювати в режимі реального часу в сучасних умовах розвитку інформаційно-комунікативної інфраструктури).

²³ Жаліло Я.А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави. С. 52.



Рис. 1.3. Система інститутів для розроблення, реалізації державної транспортної стратегії та контролю за її виконанням

Джерело: розроблено автором.

Сформулювавши загальні принципи до укладання та моніторингу Транспортної стратегії, зазначимо, що розроблення та реалізація довгострокової державної транспортної стратегії має відбуватись на основі:

1) гармонізації з глобальними транспортними стратегіями, в тому числі з Європейською транспортною стратегією до 2050 року, дослідження конкурентних транспортних стратегій країн – членів ЄС та країн – сусідів України;

2) взаємоузгодженої, ієрархічно впорядкованої системи документів стратегічного розвитку транспорту України довгострокового, середньострокового та короткострокового характеру та через систему національних інституцій;

3) принципів «єдиного управлінського центру» з можливостями незалежного оцінювання діяльності такого управлінського центру;

4) забезпеченості реалізації стратегії від політичних циклів, політичної кон'юнктури і зміни владних команд, для чого слід запровадити законодавчі обмеження щодо обставин, можливостей, частоти і глибини перегляду затвердженої стратегії;

5) моніторингу результатів діяльності зазначеної стратегії разом із встановленням колективної (органів влади) та індивідуальної відповідальності за результати виконання конкретних рішень стратегії, їх відповідності поставленим цілям і завданням на базі системи запропонованих показників. Для моніторингу діяльності зазначеної стратегії як результату діяльності профільного міністерства, слід здійснювати комплексну оцінку за системою глобальних економічних індексів.

Оскільки одним з визначальних факторів впливу на подальші процеси модернізації транспорту в Україні, як зазначалося вище, буде європеїзація техніко-технологічної та інституціональної складових транспорту, як рекомендації для органів державної влади автором розділу розроблено пріоритетні напрями модернізації для залізничного транспорту в контексті імплементації директив та регламентів ЄС, що прописані в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС.

1.3. Виклики державного управління розвитком транспортної інфраструктури України

Розвиток транспортного комплексу має стратегічне значення для України. Він відіграє ключову роль у розвитку будь-якого сучасного суспільства²⁴ як засіб досягнення економічного і соціального розвитку та підвищення конкурентоспроможності держави, регіонів та міст.

У 2016 р. діяльність транспортного комплексу та зв'язку в структурі ВДВ займала 8%²⁵, обсяг освоєних капітальних інвестицій у діяльність транспорту та

²⁴ Федяй Н.О. Стратегічне управління транспортною інфраструктурою України. *Інтеграційна система освіти, науки і виробництва в сучасному інформаційному просторі*: матеріали міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. 29–30 квітн. 2014 р. Тернопіль: Крок, 2014. С. 264–266.

²⁵ Україна у цифрах 2016. Статистичний збірник державної служби статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

складського господарства становила 7,6% від загального обсягу²⁶, а обсяг реалізованих послуг – 47,5% від загального обсягу²⁷. Зазначимо також, що у 2016 р. кількість зайнятих у цій сфері становила 997,2 тис. осіб²⁸, що відповідає 6,1% від загальної кількості зайнятих.

Сьогодні в умовах політичної та економічної кризи Україна вкрай нагально потребує необхідного ефективного та злагодженого державного стратегічного управління та планування, в тому числі й управління розвитком транспортної інфраструктури. Це обумовлюється її прагненням активніше інтегруватись у світові економічні та суспільні процеси. Наразі процес стратегічного управління розвитком транспортної інфраструктури в Україні здійснюється на відповідних ієрархічних рівнях, що розглянуто нижче.

На **державному рівні** затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року²⁹, вона визначила основні напрями, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної галузі України з метою забезпечення підвищення ефективності управління, покращення якості транспортних послуг та енергозбереження. Необхідно відзначити, що, незважаючи на її певні недоліки (див. Розділ 2), цей стратегічний документ активно підтримується Європейським Союзом та Європейським банком реконструкції та розвитку шляхом укладення двосторонніх програм та участі у двосторонніх проектах, спрямованих на посилення потенціалу Міністерства інфраструктури у вирішенні широкого кола питань транспортного сектора (*Додатки 1.7.- 1.8.*).

Крім цього, сьогодні на державному рівні розроблено субсекторальні стратегії за такими видами транспорту, як залізничний (Стратегія розвитку

²⁶ Капітальні інвестиції в Україні за січень-грудень 2016 року. Експрес-випуск Державної служби статистики України від 24.02.2017 № 90/0/03.4вн-17. URL: www.ukrstat.gov.ua

²⁷ Діяльність підприємств сфери нефінансових послуг у 2016 році. Експрес-випуски Державної служби статистики України від 25.05.2016 № 148/0/05.1вн-16; 26.08.2016 № 260/0/05.1вн-16; 25.11.2016 № 365/0/05.1вн-16; 24.02.2017 № 80/0/05.1вн-17. URL: www.ukrstat.gov.ua

²⁸ Державна служба статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua

²⁹ Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року” від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

залізничного транспорту на період до 2020 року³⁰) та морський (Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року³¹). Окрім того, Міністерством інфраструктури розроблено Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року³², що сформувала би тарифну політику на водному транспорті, а також Стратегії розвитку дорожнього господарства України³³, метою якої має стати підвищення безпеки руху та якості доріг.

Згідно з Транспортною стратегією України укладаються державні цільові програми (ДЦП) (Додаток 1.9.) розвитку видів транспорту і дорожнього господарства. Слід зазначити, що протягом 2003–2013 рр. було укладено десять ДЦП розвитку видів транспорту. На сьогоднішній день чинними залишаються такі:

1) щодо автомобільного транспорту – «Про затвердження державної цільової соціальної програми "Шкільний автобус"»; «Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки»;

2) щодо авіаційного транспорту – «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»; «Про схвалення концепції державної програми розвитку міжнародного аеропорту "Бориспіль" на період до 2020 року»; «Про схвалення концепції державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року»;

3) щодо залізничного транспорту – «Про затвердження державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки»;

³⁰ Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» № 1555-р від 16.12.2009 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p>

³¹ Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» № 548-р від 11.07.2013 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>

³² Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року» № 543 від 18.12.2015 р. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html>.

³³ Прес-служба віце-прем'єр-міністра України. Урядовий портал. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246307673&cat_id=244276429.

4) щодо міського транспорту – «Про затвердження державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року»;

Також слід зазначити, що нормативно-правова база управління розвитком транспортної інфраструктури України наразі є досить об'ємною (включає близько 70 нормативно-правових актів) та охоплює всі сфери розвитку транспортної інфраструктури (Додаток 1.10.).

На *регіональному рівні* стратегічне управління розвитком транспортної інфраструктури здійснюється шляхом реалізації Стратегій розвитку регіонів, в яких проблеми розвитку транспортної інфраструктури та шляхи їх вирішення винесено в окремий блок, або в перелік пріоритетних завдань у складі блоку розвитку інфраструктури відповідного регіону. Сьогодні такі стратегії розробляються з метою реалізації державної політики регіонального розвитку на регіональному рівні, узгодження довгострокових державних пріоритетів регіонального розвитку зі стратегічними напрямами розвитку регіонів. Також стратегічне управління на цьому рівні здійснюється за рахунок такого інструменту, як регіональні та обласні цільові програми розвитку видів транспорту та шляхового господарства (Додаток 1.11.). Нижче окреслимо основні проблеми, виявлені в ході дослідження процесу впровадження цільових програм розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні:

по-перше, частка цільових програм розвитку транспортної інфраструктури в загальній кількості цільових програм досить низька або зовсім відсутня, в переважній кількості областей таких цільових програм від 1 до 4. Наприклад, у Черкаській області з 83 цільових програм лише 4 регулюють питання розвитку транспортної інфраструктури області;

по-друге, лише у 8 регіонах діє програма «Шкільний автобус»;

по-третьє, виявлено обмеження широкого доступу до тексту програми, йдеться про те, що текст документів відсутній на відповідних сайтах місцевих органів влади.

Напрями модернізації державного стратегічного управління транспортною інфраструктурою України надамо у вигляді рекомендацій щодо виявлених нами недоліків та проблем стратегічного характеру.

Недоліки стратегічного характеру:

1) простежується неузгодженість Транспортної та субсекторальних стратегій у такому:

а) термін, на який розроблена чинна Транспортна стратегія України, є закоротким. Такий потужний сектор економіки, як транспортний комплекс, наразі має найвищі показники зношування основних фондів та потребує глибинної модернізації інфраструктури, а, відповідно, й значних ресурсних затрат, а саме фінансових, наукових, часових. Через це у сучасних економічних і політичних реаліях України період у 10 років, на які розроблялася чинна Транспортна стратегія, видається досить малим для реалізації визначених у ній цілей. Необхідне оновлення та пролонгація дії Транспортної стратегії до 2040 року;

б) субсекторальні стратегії розроблені не для всіх видів транспорту. Наразі прийнято лише Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року³⁴, Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року³⁵, а також Стратегії розвитку дорожнього господарства України метою якої має стати підвищення безпеки руху та якості доріг;

в) терміни дії стратегічних документів розвитку транспортного комплексу України не узгоджені. Узгодженість термінів дії є одним з елементів злагодженості системи стратегічних документів, а також, відповідно, стратегічних цілей та задач, що відповідає світовій практиці укладання стратегічних документів розвитку транспортної інфраструктури на довгострокову перспективу. Транспортна стратегія України розроблена до 2020

³⁴ Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року» № 1555-р від 16.12.2009 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-p>

³⁵ Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» № 548-р від 11.07.2013 р. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>

року, тоді як деякі субсекторальні стратегії, наприклад Стратегія розвитку морських портів України, розроблена до 2038 року. Рекомендуємо узгодити терміни укладання та ухвалення Транспортної стратегії з термінами укладання та ухвалення секторальних стратегій розвитку;

2) сьогодні в Україні відсутнє середньострокове бюджетне планування, і не лише у транспортному комплексі. Існує проблема припинення фінансування або недофінансування переважної кількості державних та регіональних цільових програм, а також різноманітних проектів, у тому числі й пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури. Така ситуація склалась через відсутність середньострокового бюджетного планування. Саме тому рекомендуємо розробляти середньострокові (на 3 роки) плани фінансування Транспортної та субсекторальних стратегій розвитку;

3) регіональні програми розвитку дорожнього господарства затверджені не в усіх областях. Згідно з поставленими у Стратегії цілями та відповідними їм завданнями повинні розроблятися державні та регіональні цільові програми.

Проте з 2003 р. по 2014 р. в Україні було укладено всього десять державних цільових програм (далі – ДЦП) розвитку видів транспорту, з яких чинними на сьогоднішній день залишаються п'ять.

1.4. Деякі особливості методичних підходів до розроблення системи стратегічних документів управління транспортною інфраструктурою у країнах ЄС та Україні

Світовий досвід стратегічного управління транспортною інфраструктурою проаналізовано на основі системи стратегічних документів управління транспортною інфраструктурою країн ЄС (на прикладі Польщі)³⁶. Наразі в Україні державне управління розвитком транспортної інфраструктури здійснюється переважно з позиції стратегічного управління (розроблення та затвердження секторальних та субсекторальних стратегій розвитку), а також державних програм та проектів. Слід зазначити, що цілі та пріоритети,

³⁶ Никифорок О.І., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. 2015. № 4(641). С. 45–57.

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

зазначені у діючій Транспортній стратегії України на період до 2020 року³⁷, не кореспондуються з цілями та пріоритетами, визначеними у Державній стратегії регіонального розвитку до 2015 року³⁸. Так, *кошти, необхідні для фінансування транспортної інфраструктури в Україні, визначені в державних програмах:*

– *для автомобільного транспорту* – в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки³⁹;

– *для залізничного транспорту* – в Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки⁴⁰;

– *для морського транспорту* в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року⁴¹;

– *для авіаційного транспорту* в Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року⁴².

У свою чергу ієрархічна структура стратегічних документів Польщі дуже тісно пов'язана з європейськими стратегічними документами і базується на самперед на загальноєвропейській Стратегії Європа 2020⁴³ та Національній стратегії регіонального розвитку Польщі 2010–2020 рр.⁴⁴ на основі яких і визначаються пріоритети та задачі розвитку для Стратегії розвитку транспорту Польщі до 2020 року. Слід зазначити, що у всіх галузях транспортної інфраструктури Польщі простежується чітка послідовність ухвалення відповідних програмних документів, це свідчить про те, що фінансування

³⁷ Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

³⁸ Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1001-2006-п>

³⁹ Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» від 11 липня 2013 р. № 696. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-п>

⁴⁰ Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 26 жовтня 2011 р. № 1106. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>

⁴¹ Розпорядження КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р>

⁴² Постанова КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» від 30 жовтня 2013 р. № 944. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/944-2013-п>

⁴³ Strategia Europa 2020 / офіц. сайт Європейської Комісії. URL: ec.europa.eu/eu2020/pdf

⁴⁴ Strategia Rozwoju Kraju 2010-2020] / офіц. сайт Міністерства регіонального розвитку Польщі. URL: www.mrr.gov.pl

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

проектів запланованих, наприклад, у 2007 р., за прогнозом не припиняться і у 2020 р. Перелік субсекторальних стратегій та проектів наведено нижче:

– *загальнотранспортні програми* 1) Програма розвитку інфраструктури та навколишнього середовища 2007–2013 рр.⁴⁵ (36 млрд євро, у тому числі з Фонду згуртування – 77% і з Європейського фонду регіонального розвитку – 23%); 2) Програма розвитку інфраструктури та навколишнього середовища 2014–2020 рр.⁴⁶ (загальний обсяг фінансування – 27513,9 млн євро, з яких 5006,0 млн євро (18%) – з Європейського фонду регіонального розвитку і 22507,9 млн євро (78%) – з Фонду згуртування);

– *для автомобільного транспорту* 1) Національна програма будівництва доріг 2011–2015 рр.⁴⁷ (для інвестиційних проектів, передбачених програмою, з Національного дорожнього фонду Польщі на весь період дії програми виділено 19,0 млрд євро (82,8 млрд злотих); 2) Національна програма будівництва доріг за роки 2014–2023 рр.⁴⁸: у проекті програми планується витратити на національні дороги у 2014–2023 35,9 млрд євро (155,9 млрд злотих); 3) GAMBIT Національна програма з безпеки дорожнього руху 2005–2007–2013⁴⁹, 4) Національна програма підвищення безпеки дорожнього руху до 2020 року⁵⁰;

– *для залізничного транспорту* 1) Програма будівництва та введення в експлуатацію високошвидкісних залізничних перевезень в Польщі⁵¹ (прийнята у 2008 р.), в якій щорічно витрачається: від 1,25 млрд злотих (287,5 млн євро) в 2009 р. до 4,5 млрд злотих (1 млрд євро) у 2042 р.; 2) Генеральний план розвитку залізничного транспорту в Польщі до 2030 року⁵²; 3) Національний

⁴⁵ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2015. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁴⁶ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁴⁷ Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁴⁸ Projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁴⁹ Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁰ Narodowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020. URL : <https://www.mir.gov.pl>

⁵¹ Program budowy i uruchomienia przewoźów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵² Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. URL: <https://www.mir.gov.pl>

план системи управління рухом на європейських залізничних дорогах в Польщі⁵³;

– для морського транспорту 1) Стратегія розвитку морських портів до 2015 року⁵⁴, її загальний бюджет за 2007–2013 роки (термін основних інвестиційних проектів) становив 713,9 млн євро, з яких 606,8 млн євро виділив Фонд згуртування; цю програму продовжує 2) Програма розвитку польських морських портів до 2020 року (з перспективою до 2030 року)⁵⁵ загальний бюджет якої 29,9 млрд євро, з яких 10 млрд євро – з Фонду згуртування;

– для авіаційного транспорту 1) Програма розвитку мережі аеропортів⁵⁶ (прийнята у 2007 році), загальна сума інвестицій становить 643,3 млн євро, з них від Європейського фонду регіонального розвитку – 334,6 млн євро; 2) Національна програма безпеки цивільної авіації⁵⁷.

Отже, успішність польських реформ у транспортному секторі, – це не тільки безвідсоткова фінансова допомога європейських фондів і прямі іноземні інвестиції у сектор, але й вдало побудований внутрішній інституційний механізм їх освоєння⁵⁸.

Система стратегічних документів розвитку транспортної інфраструктури України. На основі вивчення світового досвіду державного стратегічного управління транспортною інфраструктурою у процесі формування стратегічних документів, було систематизовано структуру відповідних документів ЄС загалом та деяких країн ЄС (зокрема Польщі). Відповідно до цього досліджувалася структура стратегічних документів розвитку транспортної інфраструктури України та було визначено модель ідеальної структури стратегічного документу розвитку транспортної інфраструктури України. Ця модель відповідає всім принципам узгодження

⁵³ Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁴ Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁵ Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁶ Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. URL з: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁷ Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. URL: <https://www.mir.gov.pl>

⁵⁸ Никифорук О.І., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Перспективи фінансування транспортних проектів у рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. 2015. № 4(641). С. 45–57.

державних та місцевих (локальних) інтересів через систему стратегічних документів.

Аналіз **стратегічних документів** управління розвитком транспортної інфраструктури на державному та регіональному рівнях в Україні показав, що, незважаючи на важливість питань, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури, на сьогодні існує цілий ряд проблем та недоліків, які потребують вирішення та удосконалення, а саме доопрацювання Транспортної стратегії України та визначення вкрай необхідних цільових програм як на державному, так і на регіональному рівнях.

Адже розвиток транспортного комплексу має для України стратегічне значення. У розвитку будь-якого сучасного суспільства транспортний комплекс відіграє ключову роль як засіб досягнення економічного і соціального розвитку та підвищення конкурентоспроможності держави, регіонів та міст.

Саме тому необхідний дієвий довгостроковий документ стратегічного характеру, що задекларує поетапний план розвитку транспортного комплексу України. Проаналізувавши чинну Транспортну стратегію на предмет її відповідності вимогам стратегічного планування та результативності дії, ми виявили ряд стратегічних і методичних недоліків, тому запропонували методичні підходи до її розроблення та удосконалення на основі порівняльного аналізу вітчизняної Транспортної стратегії та державних стратегій розвитку транспорту Іспанії⁵⁹, Болгарії⁶⁰, Чорногорії⁶¹, Російської Федерації⁶², Шотландії⁶³, Канади⁶⁴ та Стратегій розвитку муніципального транспорту Австралії⁶⁵ і міста Уїлтшир⁶⁶.

⁵⁹ Strategic infrastructures and transport plan 2005–2020. URL: www.socool-logistics.eu; Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012–2024). URL: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/PITVI_DOCU/

⁶⁰ Стратегия за развитие на транспортната система на република България до 2020 г. URL: <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=3756>

⁶¹ Transport development strategy of Montenegro. URL: www.seetoint.org.

⁶² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188

⁶³ Scotland's National Transport Strategy. URL: www.scotland.gov.uk

⁶⁴ Moving the Canadian Economy Four Pillars For A National Transportation Strategy. URL: www.chamber.ca

⁶⁵ Urban Transport Strategy. URL: <http://www.infrastructureaustralia.gov.au>

Рекомендації щодо удосконалення Транспортної стратегії України:

1) в структурі документу відсутня аналітична частина. Кожен стратегічний документ повинен базуватися на сучасному стані об'єкта, який регулюватиме. Транспортний комплекс не виняток. Транспортна стратегія України повинна ґрунтуватися на загальному аналізі показників розвитку транспорту в цілому та за видами транспорту, а також на якісному аналізі політико-економічних рішень стосовно реформування та розвитку транспортного комплексу за певний період часу. В результаті такого аналізу є можливість виявити основні та побічні проблеми розвитку транспортного комплексу та його секторів, на основі чого можна сформулювати пріоритети розвитку в межах стратегічних цілей. Рекомендуємо провести аналіз розвитку транспортного комплексу за останні 10 років, що дасть змогу побачити локальні тенденції та проблеми розвитку;

2) відсутній стратегічний аналіз секторів транспортного комплексу України (SWOT-аналіз⁶⁷) та аналіз зовнішнього середовища (PEST-аналіз⁶⁸). На нашу думку, його проведення є обов'язковим.

Результатом проведення стратегічного аналізу повинно стати визначення конкретних стратегічних альтернатив, на основі яких розробляються короткострокові програми розвитку галузей/секторів транспортного комплексу. Загальний аналіз сучасного стану розвитку транспортного комплексу, на нашу думку, необхідно доповнити стратегічним аналізом розвитку його структурних секторів з використанням методів SWOT та PEST;

3) відсутній прогноз показників розвитку видів транспорту, а він – як для транспортного комплексу в цілому, так і для окремих його секторів – є невід'ємною частиною стратегічного довгострокового документу. В такому

⁶⁶ Wiltshire Local Transport Plan 2011–2026. Public Transport Strategy. URL: www.wiltshire.gov.uk

⁶⁷ SWOT-аналіз – один з видів суб'єктивного якісного аналізу стратегічного характеру, який використовується у процесі планування з метою виявлення потенціалу, можливостей зовнішнього середовища та допомагає приймати рішення стосовно пріоритетності дій для досягнення поставлених загальних стратегічних цілей.

⁶⁸ У процесі класифікації зовнішніх факторів впливу (політичних, економічних, соціальних, технологічних) на розвиток кожної окремої галузі транспортного комплексу необхідно встановити причинно-наслідкові зв'язки між ними, що дасть змогу спрогнозувати можливі тенденції розвитку, наприклад, зміни в інвестиційному кліматі, інноваційні тенденції та ін.

прогнозі визначаються основні економічні, соціальні та екологічні показники розвитку транспорту, а також закладаються необхідні фінансові показники видатків з державного та місцевих бюджетів на розвиток транспортного комплексу та окремих його секторів. Рекомендуємо розробляти сценарні прогнози (базовий та оптимістичний) розвитку транспортного комплексу та його секторів;

4) недостатньо розкрито цілі розвитку транспортного комплексу в цілому. Стратегічні цілі⁶⁹ повинні бути сформульовані якомога точніше, оскільки є акумульованим результатом діяльності уряду протягом 10 років.

У переважному числі наукових шкіл, що розглядають підходи до стратегічного управління, погляди на кількість цілей в Стратегії – не більше п'яти – збігаються (наприклад, кількість стратегічних цілей у стратегіях Австралії – 5, Іспанії – 4, Чорногорії – 6, РФ – 6, Болгарії – 3), тоді як у Транспортній стратегії України таких цілей 8⁷⁰.

Кожна стратегічна ціль повинна мати: пріоритети розвитку; короткострокові поетапні завдання, поставлені в рамках виконання пріоритетів розвитку; індикатори розвитку до кожного завдання – прогнозні показники вимірювання виконання завдань; очікувані результати (рис. 1.4). Необхідно скоротити та уточнити задекларовані в Транспортній стратегії цілі (не більше 5) та узгодити їх з цілями Державної стратегії соціально-економічного розвитку;

5) недостатньо розкриті очікувані результати. На основі проведеного аналізу сучасного стану транспортного комплексу та стратегічних аналізів необхідно згрупувати очікувані результати та визначити індикатори їх досягнення. Цей елемент Транспортної стратегії тісно пов'язаний з моніторингом її виконання. Пропонуємо очікувані результати прописувати до кожної цілі окремо, орієнтуючись на поставлені завдання та з виділенням відповідних індикаторів;

⁶⁹ Стратегічна ціль – це бачення кінцевого результату внаслідок комплексу дій, направлених на розвиток транспортного комплексу в результаті виконання Стратегії.

⁷⁰ Стратегічні цілі задекларовані в розділі «Основні напрями реалізації Стратегії».



Рис. 1.4. Структурна схема стратегічних цілей

Джерело: складено автором.

б) відсутні індикатори вимірювання реалізації завдань, поставлених у Транспортній стратегії. Об'єктивною основою для моніторингу та соціально-економічної оцінки повинна слугувати система або групи показників, які будуть індикаторами⁷¹ досягнення поставлених у Транспортній стратегії цілей – як загальних, так і проміжних. Рекомендується обирати невелику кількість показників – як основних, так і специфічних. Основні рекомендації при виборі індикаторів такі:

- доступні статистичні показники;
- адекватні показники для аналізу та прогнозу розвитку секторів транспорту, які відображатимуть стан сектора;
- вимірні показники, що легко розраховуються.

Наявність визначених індикаторів дає можливість чітко оцінити дієвість поставлених завдань та механізмів їх реалізації, а також перспективу для оперативного реагування на малоефективні механізми. Обов'язковою умовою є

⁷¹ Зазначимо, що індикатори розвитку базуються на розробленому прогнозі та є обов'язковим елементом, на основі якого здійснюватиметься моніторинг виконання завдань, поставлених у Транспортній стратегії.

те, що система показників – індикаторів розвитку – повинна встановлювати група вузькопрофільних спеціалістів для формування більш адекватного їх переліку. Необхідно розробити систему індикаторів досягнення цілей, поставлених у Транспортній стратегії;

7) відсутній блок, що встановлює строки та етапи реалізації Транспортної стратегії. У Транспортній стратегії доцільно виокремлювати декілька етапів, враховуючи складність поставлених цілей та завдань. При цьому для кожного етапу виділяють відповідні напрями.

З методичної точки зору перший етап можна охарактеризувати як підготовчий. На цьому етапі основним завданням є прийняття рішень щодо приведення нормативно-правового забезпечення до відповідного рівня, проведення аналітичних досліджень секторів транспортного комплексу, визначення основних структурних проблем та інші підготовчі дослідження.

На другому етапі приймаються концентровані рішення щодо основних структурних зрушень у транспортному комплексі, залучення зовнішніх та внутрішніх інвестицій у комплексні та локальні проекти та ін.

Третій етап можна охарактеризувати як стабілізаційний, або закріплюючий, для розвитку транспортного комплексу в цілому та окремих його секторів. На цьому етапі проводяться заходи, що посилюють ефекти попереднього періоду, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності секторів транспортного комплексу та посилення соціального ефекту від їх проведення.

Наявність встановлених строків надає можливість вчасно реагувати на малоефективні механізми реалізації Транспортної стратегії, замінюючи їх більш дієвими. Необхідно, на нашу думку, встановити строки та етапи реалізації Транспортної стратегії;

8) відсутній блок моніторингу виконання задекларованих в Транспортній стратегії цілей. Моніторинг є невід'ємною частиною будь-якого стратегічного документу, його основним завданням є збирання, узагальнення та аналіз показників розвитку транспортного комплексу та секторів транспорту після

ухвалення Транспортної стратегії, а також визначення ефективності реалізації Транспортної стратегії на проміжних етапах.

Практика стратегічного планування в Україні доводить, що закладені в прогностичних розрахунках показники не завжди відповідають наявним за багатьма причинами, переважно зовнішніми. Через це рекомендуємо впроваджувати та використовувати аналіз розривів із використанням методу GAP-аналізу, завдяки якому можна привести наявні показники у відповідність з індикаторами, закладеними в процесі розроблення Транспортної стратегії. Зазвичай GAP-аналіз використовують у тих випадках, коли поточні показники розвитку мають деякі розбіжності з запланованими в негативну сторону. Пропонуємо розробити систему моніторингу виконання стратегічних цілей і завдань та впровадити аналіз розривів із використанням методу GAP-аналізу;

9) у структурі документу відсутній блок «Механізми реалізації Транспортної стратегії». Для досягнення визначених стратегічних цілей розвитку транспортного комплексу та його секторів необхідно створити умови для ефективного вирішення існуючих проблем за допомогою програмно-цільового методу. Безпосередніми виконавцями поставлених у Транспортній стратегії завдань будуть профільні органи виконавчої влади на державному та місцевому рівнях. Їх діяльність спрямовуватиметься на створення відповідних умов для реалізації поставлених у Транспортній стратегії цілей, завдань та пріоритетів. Рекомендуємо сформулювати у Стратегії систему відповідних механізмів її реалізації, таких як правовий, економічний, інституційний, організаційний та інформаційний, кожен з яких повинен мати набір інструментів та методів реалізації досягнення поставлених цілей;

10) враховуючи представлені нами вище рекомендації, пропонуємо прийняти за основу наступну структуру документу «Транспортна стратегія України на період до 2040 року» (*Додатки 1.12.*).

1.5. Коадаптація розвитку транспортної інфраструктури ЄС та України (на прикладі залізничного транспорту)

У цьому параграфі як стратегічний пріоритет розглядається можливість коадаптації розвитку транспортної інфраструктури ЄС та України (на прикладі залізничного транспорту), оскільки наміри України швидко імплементувати конкретні норми та правила Угоди про асоціацію нашоюхуються на неузгодження як інституціонального, так і суто технічного характеру. Підписання Угоди про асоціацію між ЄС та Україною (далі Угода) має забезпечити імплементацию у національне законодавство *дванадцяти* нормативно-правових актів щодо залізничного транспорту ЄС, з яких стосовно *доступу до ринку та інфраструктури* – 3 директиви та 1 регламент, *технічних умов, стандартів та техніки безпеки* – 4 директиви, *стандартизації рахунків та статистики* – 1 директива (1969 року), *комбінованих перевезень* – 1 директива, *пасажирських перевезень* – 2 регламенти (див. додаток XXXI до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди) (*Додатки 1.13.*).

Аналіз впровадження цих директив ЄС у вітчизняні нормативно-правові акти у разі підписання Угоди дозволяє виокремити такі **позитивні наслідки** для залізничного транспорту.

По-перше, це можливість імпорту нових технологій та технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу та колійного господарства залізничного транспорту **за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху.**

Відомо, що залізниці України відстають від західноєвропейських за параметрами швидкості, підвищення якої надасть змогу Укрзалізниці зберегти передові позиції у сфері пасажирських і вантажних перевезень. Основними проблемами при цьому є кардинальне підвищення технічного рівня інфраструктури залізниць, організація виробництва швидкісного рухомого складу та іншої залізничної техніки, створення нових комп'ютерних систем,

засобів передачі енергії, інформації, освоєння нових матеріалів, що зумовлює потребу в розвитку не тільки транспортної, а й інших галузей економіки, і, насамперед машинобудування, металургії, виробництва засобів автоматики та обчислювальної техніки, будівельної індустрії, що може позитивно відбитися на сукупному попиті та валовому випуску цих галузей вітчизняної промисловості.

Проте тут є **застереження**. Загальновідомо те, що останніми роками основним стримуючим чинником розвитку залізничного транспорту та ринку його послуг в Україні було подальше старіння рухомого складу, й українські залізниці вкрай потребують оновлення та модернізації, в тому числі закупівлі рухомого складу (показники зношування основних фондів досягають 90%). Проте відповідно до Додатку I Угоди про асоціацію **запровадження базових увізних ставок на поставки до ЄС** товарів групи 86 Класифікатора видів економічної діяльності (група 86 – залізничні або трамвайні локомотиви, рухомий склад та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізничних або трамвайних колій та їх частини; механічне (у т.ч. електромеханічне) сигналізаційне обладнання усіх видів) **на рівні 1,7** ставить вітчизняне машинобудування залізничного транспорту в жорсткі умови, тому що **базова увізні ставка на поставки товарів цієї ж групи з ЄС до України є нульовою**. Тобто підписання Угоди про асоціацію з ЄС *відкрило шлях на наш ринок європейському виробнику* рухомого складу залізничного транспорту, при цьому абсолютно не захищаючи власного.

По-друге, це підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки приєднанню до **сучасного технічного регулювання в країнах ЄС**. Основи сучасного технічного регулювання в країнах ЄС визначаються принципами Нового підходу до технічної гармонізації і стандартів, прийнятого у 1985 р., і Глобального підходу до технічних умов, випробувань та сертифікації, прийнятого у 1989 р. в Європі. Новий і Глобальний підходи реалізуються через європейські директиви. Основними нормативними документами ЄС у сфері технічного регулювання на

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

залізничному транспорті є директиви 96/48/ЄС (високошвидкісні залізничні системи) та 2001/16/ЄС (транс'європейські стандартні залізничні системи). Ці директиви встановлюють базові вимоги, що стосуються інтероперабельних (експлуатаційно сумісних) високошвидкісних і традиційних залізничних ліній і їх підсистем: структурних підсистем, інфраструктури, енергопостачання, системи управління і сигналізації, здійснення перевезень і управління ними, рухомого складу, експлуатаційних підсистем, технічного обслуговування і ремонту, систем обробки і передачі даних для пасажирських і вантажних перевезень. До кожної з цих підсистем розроблено технічні специфікації (TSI) інтероперабельності (усього їх шість), які покривають вісім основних підсистем залізничного транспорту. Наприклад, технічна специфікація інтероперабельності підсистеми «Інфраструктура» транс'європейської залізничної мережі затверджена Рішенням Комісії ЄС від 30 травня 2002 р. 730-735/2002 відповідно до статті 6, абзац 1 директиви 96/48/ЄС.

Наступною оновленою директивою щодо інтероперабельності була директива 2008/57/ЄС «Про оперативну сумісність/інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства», яка відмінила дві попередні директиви, проте технічні специфікації (TSI), порядок їх розробки та введення в експлуатацію структурних підсистем залізниць залишаються діючими. За нашим графіком імплементації директив у законодавство України має бути впроваджена саме остання директива щодо інтероперабельності та технічні специфікації (TSI), розроблені раніше.

У цьому питанні також є **застереження**. У межах Митного союзу розпочалась масштабна робота із розроблення єдиного *технічного регулювання у сфері залізничного транспорту для країн МС*, що буде здійснено на базі саме європейської трирівневої моделі технічного регулювання (міжнародні норми, норми ЄС, національні норми до заміни їх нормами ЄС), що реалізована в директиві ЄС 2008/57/ЄС щодо інтероперабельності. Враховуючи те, що українські залізниці входять до простору 1520, логічно було би приймати технічне регулювання спільно з країнами МС.

Окрім цих позитивних моментів, детальний аналіз директив ЄС щодо залізничного транспорту дозволяє викласти такі **негативні наслідки та застереження**.

По-перше, **директиви ЄС** щодо залізничного транспорту, впровадження яких прописані в Угоді про асоціацію, стосуються поступового впровадження *першого, другого та третього пакетів залізничних директив ЄС*, які запроваджувались в країнах – членах ЄС поступово, з відповідним перехідним періодом, а саме: перший пакет – з 2001 по 2004 рр. (3 роки), другий – з 2004 по 2007 рр. (3 роки), третій – з 2007 по 2012 рр. (5 років). Четвертий пакет директив передбачає повну приватизацію залізничної інфраструктури та ліквідацію холдингової моделі управління галуззю, впровадження якого передбачено до 2019 року в країнах ЄС. Загалом на впровадження цих директив для **країн – членів ЄС** було виділено **11 років**. Якщо взяти до уваги, що одна з перших директив, яку необхідно запровадити в Україні, була прийнята в ЄС у 1991 р., то цей період можна збільшити ще на 10 років. Тобто **загальний період впровадження цих директив у країнах ЄС – 21 рік**. Україна, на відміну від країн – членів ЄС, має здійснити впровадження цих директив не **поступово** (step-by-step), а **одночасно**, й для впровадження **зазначених директив ЄС у національне законодавство їй**, відповідно до Угоди про асоціацію, **виділено лише 8 років**, що є **неприйнятним у сучасних умовах реформування залізничного транспорту України**. Отже, першою проблемою впровадження директив ЄС є **жорсткий період їх впровадження, який співпадатиме з процесом реформування залізничного транспорту в Україні**.

По-друге, **постановка проблемних питань, на які спрямовані директиви ЄС, не зовсім характерні для України**. Дослідження **спонукальних мотивів та причин** проведення реформування в залізничній галузі у межах ЄС (через запровадження спільної транспортної політики, що закріплюється в Білих книгах та директивах ЄС) показує, що основними проблемними питаннями, на які спрямовані ініційовані залізничні пакети в ЄС

починаючи з 1991 року були: 1) **недостатня ефективність залізничних перевезень** у межах ЄС та 2) **незадовільна конкурентоспроможність залізничного транспорту** порівняно з іншими видами транспорту. До речі, вирішення цих проблем залишається актуальним і для четвертого залізничного пакета, направлено на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в країнах ЄС.

По-третє, **аналіз ефективності залізничного транспорту в межах ЄС** показує, що частка залізничного транспорту в загальному вантажообороті у країнах ЄС (у середньому по 27 країнах) у 2000 р. – тобто на початку активного впровадження положень директив ЄС в залізничній галузі – становить 20%, а через 10 років – у 2010 р. (після впровадження директив) показник скоротився до 17 %⁷². В Україні вантажооборот залізничного транспорту без урахування трубопровідного транспорту становить 80%. Також однією з цілей Білої книги ЄС щодо транспорту до 2050 р., що є Стратегією розвитку транспорту ЄС на довгострокову перспективу, є рішення підняти обсяги перевезень вантажів на залізничному транспорті у країнах ЄС з 8 до 18% у 2030 р., в Україні ці обсяги перебувають на рівні 29% (середній показник за останні 3 роки).

Аналіз конкурентоспроможності залізничного транспорту ЄС показує, що, відповідно до залізничних директив, до 2006 р. очікувалося істотне підвищення конкуренції в сегменті вантажних перевезень залізничного транспорту, а до 2010 р. – повна лібералізація сфери європейського пасажирського сполучення. Тим не менш, багато із запланованого і досі залишається невиконаним. **Фактично єдиний внутрішній ринок залізничних перевезень у ЄС так і не створено**, і сектор продовжує втрачати конкурентоспроможність перед порівняно з автомобільним та авіаційним транспортом, незважаючи на всі декларативні імперативи щодо екологічності цього виду транспорту для навколишнього середовища тощо.

По-четверте, директиви ЄС накладають вимоги до обмеження управлінської моделі залізничного транспорту в країнах, що їх

⁷² Energy, transport and environment indicators. Eurostat. European Union, 2012.

імплементували. Основні інструменти, через які впроваджуються норми обмеження управлінської моделі, є такі: – лібералізація, об'єднання мереж, недискримінаційний доступ до інфраструктури. Специфічні уявлення Комісії ЄС про ефективність управління надскладним економіко-виробничим комплексом, яким є залізничний транспорт, спрямовані на те, щоб 1) відділити залізниці від державного втручання, тобто розподілити адміністративні та господарські функції в управлінні залізницями, та 2) розділити операторську діяльність і управління інфраструктурою.

Перша вимога про відділення залізниць від державного втручання відкидає залізничну галузь на 150 років назад, у період, який був пройдений іще в Російській імперії, коли існувало багато приватних залізничних компаній і згодом держава викупила їх у приватних підприємців, створивши єдиний залізничний комплекс з єдиною структурою управління, підвищивши тим самим ефективність транспортних перевезень у масштабі економіки усієї країни, а також забезпечивши обороноздатність країни. Ліквідація державного статусу Укрзалізниці може призвести до підвищення тарифів на пасажирські перевезення, усунення дотацій пільговим категоріям громадян та заборону фінансування закупівлі пасажирського транспорту за рахунок державного бюджету та загрожуватиме втраті їх стратегічного значення для держави.

Вітчизняні й закордонні дослідники ефективності залізниць світу на основі аналізу усіх організаційних форм реформування залізничного транспорту дійшли висновку: *залізнична транспортна система може бути ефективною лише в разі наявності «ключового гравця»*. Під «ключовим гравцем» визнається державне управління цією надскладною структурою. Загалом процеси реформування на просторі 1520 відбуваються за різними сценаріями, наприклад, Білорусь дотримується консервативної позиції щодо реформування, залишаючи власні залізниці у держвласності. Російська Федерація запозичує досвід реформування переважно в Німеччині, з виокремленням комерційних секторів на залізницях та створенням потужного вертикально інтегрованого

холдингу, який вує зараз проводить викуп контрольних пакетів інших компаній, наприклад Вірменських залізничних доріг.

Проте, якщо в перших директивах ЄС (1991/2001 рр.) організаційна модель управління було не визначено, до уваги взяли національні особливості організаційних моделей у країнах ЄС (таке розділення було здійснено, наприклад, у Німеччині в межах єдиного холдингу), то четвертий залізничний пакет ЄС 2012 р. має на меті **заборонити холдингову модель** управління залізничним транспортом у країнах ЄС взагалі та розпочати **масштабну приватизацію залізничних мереж**.

Необхідно зазначити, що сильні країни ЄС (наприклад, Німеччина з холдинговою моделлю управління залізничним транспортом) ігнорують директиви ЄС щодо радикального розділення, з приводу чого Комісією ЄС вже було ініційовано судові процеси. Ще з 2008 р. Брюссель ініційував низку судових процесів практично проти кожного члена ЄС з метою схилити їх до виконання директив. У 2012 р. відбувся судовий процес за ініціативи Комісії ЄС проти німецької залізничної компанії Deutsche Bahn, що активно виступає проти лібералізації. На ньому було визнано, що холдингова організація структури Deutsche Bahn не є порушенням чинних законів ЄС⁷³.

Водночас аналіз продуктивності залізничного транспорту, проведеного на основі даних статистики робочої групи щодо внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН⁷⁴ свідчить, що українські залізниці входять у п'ятірку лідерів за такими показниками, як: продуктивність праці (розрахована як пас-км+т-км на 1 робітника), продуктивність вантажних перевезень (розрахована 1) т-км на 1 км мережі та 2) т-км на 1 робітника) та ефективність транспортного сполучення (розрахованої як т-км нетто+пас-км на 1 км мережі), залишаючи позаду майже всі європейські країни. Цей аналіз було проведено за даними, що зафіксовано за умов **існуючої в Україні моделі**

⁷³ Гребеник Е. Конец монополий: зачем Европа форсирует приватизацию железных дорог. URL: <http://cfts.org.ua/articles/48136>

⁷⁴ Производительность на железнодорожном транспорте. Записка Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Женева, 8–9 ноября 2012 г.

управління залізничним транспортом, де розділення на різні компанії, що оперують окремо інфраструктурою та перевізною діяльністю, не передбачалося.

Аналіз директив, направлених на організаційні перетворення в галузі (доступ до ринку та інфраструктури – 3 директиви та 1 регламент) та які Україні необхідно впровадити у своє законодавство протягом 8 років відповідно до Угоди про асоціацію, наведено в *Додатку 1.14*.

По-п'яте, «вбудовані» норми міжнародного права та інших нормативно-правових актів ЄС у залізничних директивах. Важливим загальним зауваженням щодо імплементації залізничних директив ЄС є те, що у своєму змісті директиви містять перехресні посилання (тобто побудовані за так званим «матрьошечним» принципом) на виконання інших зобов'язань, що вже прийняті в ЄС або в інших міжнародних організаціях. Тобто насправді директив і регламентів, інших правил та норм, які необхідно впровадити в Україні, набагато більше. Зауважимо, що до деяких технічних стандартів, норм та правил перевезень вантажів і пасажирів, що розроблені в рамках Міжнародних залізничних організацій, Україна вже приєдналась, або це приєднання стоїть на порядку денному, наприклад, у двосторонніх відносинах нашої країни з іншими державами або в міжнародних залізничних організаціях.

Нагадаємо, що інституційна інтеграція (в межах міжнародних та регіональних інституцій) спрямована на гармонізацію перш за все правових систем.

З метою усунення необхідності переоформлення перевізних документів на прикордонних залізничних передаточних станціях, значного скорочення часу перебування вантажів та збільшення транзитних перевезень у рамках Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) і Міжнародного комітету залізничного транспорту (СІТ) упродовж 2004–2006 рр. було розроблено уніфіковану накладну ЦІМ/УМВС (англ. – СІМ/SMGS), яка була затверджена 1 вересня 2006 р. в рамках Комітету ОСЗ як додаток 22 до СМГС.

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1391 встановлено, що під час транзиту вантажів митний контроль за доставкою залізничним транспортом непідакцизних товарів у митниці призначення здійснюється за накладною УМВС (СМГС) або ЦІМ (СІМ), або ЦІМ/УМВС (СІМ/SMGS, ЦІМ/СМГС) та її електронною копією, ідентичною за формою та змістом накладній, що гарантує скорочення часу доставки вантажів і зменшення вартості перевезень за рахунок уникнення переоформлення перевізних документів на кордоні як митного документа, та забезпечує правові гарантії клієнтам.

Також Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р. та Додатка F до КОТІФ⁷⁵ і, відповідно, взяла на себе зобов'язання привести технічні стандарти залізничної транспортної галузі у відповідність з міжнародними, які установлюються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення.

Таким чином, модель функціонування залізничного транспорту України поки що далека від ринкової, тому механізм імплементації навіть окремих положень передбачених Угодою восьми директив і чотирьох регламентів у законодавство України є складним процесом і має як позитивні, так і негативні наслідки, серед яких можна виділити такі:

1) можливість імпорту нових технологій та технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу та колійного господарства залізничного транспорту за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху.

Проте *застереженням* є те, що Угодою про асоціацію (Додаток I Угоди) затверджуються базові увізні ставки на поставки до ЄС рухомого складу залізничного транспорту вітчизняного виробництва на рівні 1,7 та обнулення увізних ставок на цю ж групу товарів при ввезенні її з ЄС до України,

⁷⁵ КОТІФ діє в Європейському Союзі, оскільки до зазначеного нормативного акту приєдналися всі країни – члени ЄС .

Розділ 1. Стратегічні пріоритети розвитку транспортного сектора

відкриваючи таким чином шлях на ринок України європейському виробнику рухомого складу залізничного транспорту, при цьому абсолютно не захищаючи власного;

2) підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки приєднанню до сучасного технічного регулювання в країнах ЄС.

Застереженням є те, що українські залізниці входять до простору 1520, отже, логічно було би приймати технічне регулювання спільно з країнами МС;

3) неприйнятний період впровадження директив – усього вісім років для залізничного транспорту, які прописані в Угоді;

Незважаючи на оптимістичні настрої щодо імплементації *Регламенту № 1371/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту* та часткове його впровадження в законодавство України, чимало аспектів необхідно ще запровадити. Насамперед, *необхідно:*

- ухвалити оновлений Закон України «Про залізничний транспорт»;
- підготувати зміни до Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом та до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;
- розробити Державну цільову програму забезпечення доступу осіб з обмеженими можливостями до залізничних перевезень;
- розробити стандарти якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом (враховуючи вимоги дод. III до цього Регламенту);
- запровадити систему управління якістю для підтримки якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом;
- визначити державний орган, відповідальний за контроль якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом.

Крім того, є вимоги, які не можуть бути виконані в установлені терміни через наявність неминучих складнощів, пов'язаних насамперед із *відповідальністю залізничних підприємств перед пасажирами та сплатою*

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

ними відшкодувань у різних випадках, оскільки принципи і норми відшкодувань у Європі більш жорсткі, а в Україні спостерігається незрілість страхових фінансових інститутів. Враховувати треба і встановлені терміни, і фінансові можливості. Потрібно, щоб Рада асоціації прийняла рішення щодо строку імплементації статей 13, 16 та 17 цього Регламенту, для того щоб визначити можливі терміни його повної імплементації.

У ході імплементації необхідно враховувати не лише перспективи розвитку, що відкриваються, але й можливості виконання вимог, які висувуються:

1) повна імплементація цього Регламенту в рамках Угоди про асоціацію потребує, щоб були впроваджені інші директиви й регламенти, оскільки в Регламенті міститься 6 посилань на ці документи. А поки що це неможливо, з огляду на визначені Угодою терміни. Потрібно підписати Додаткову угоду щодо транспорту, яка б містила пункт щодо імплементації цього Регламенту та передбачала перехідний період. Не треба скорочувати терміни імплементації цього Регламенту до 3 років.

2) узгодження цих питань у процесі внутрішнього реформування та лібералізації. Цей Регламент є перспективним для унормування відносин між підприємствами залізничного і пасажирями (споживачами) в Україні, але імплементація має враховувати складний процес реформування залізничного транспорту в Україні, який у ЄС передував такій імплементації.

Приєднання двох регламентів ЄС щодо пасажирських перевезень змусить українські залізниці виконувати існуючі в Європі принципи і норми відшкодувань при загибелі чи пораненні пасажирів.

ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ТА ЄВРОПЕЇЗАЦІЯ ЯК ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

2.1. Сучасний стан залізничного транспорту в процесі реформування

Формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та підвищення конкурентоспроможності є стратегічними завданнями для галузі проте залежать від впливу зовнішніх і внутрішніх факторів. Через тривалу нестабільну економічну ситуацію в Україні, що безпосередньо відбивається на результатах діяльності залізничного транспорту, необхідно терміново вирішувати складні питання щодо його адаптації до роботи в нових умовах з метою підвищення рівня конкурентоспроможності в перспективі.

Сучасний період розвитку залізничного транспорту можна охарактеризувати як один із найскладніших з причин переходу від світової кризи до глибокої і структурної кризи в національній економіці.

Загострення економічної та геополітичної ситуації у країні відбилося на географії вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом, зокрема було змінено напрями слідування поїздів, що, в свою чергу, спричинило зміну конфігурації транспортних потоків та стратегічної номенклатури вантажів, і, відповідно, призвело до зменшення обсягів перевезень на залізничному транспорті.

Протягом останніх п'яти років спостерігається зменшення питомої ваги залізничного транспорту в загальній структурі перевезення вантажів. Якщо у 2012 р. питома вага залізничного транспорту в перевезенні вантажів становила 25 %, то у 2016 р. – на 3% менше – 22%. Це обумовлено як неефективною системою управління залізничним транспортом, так і суто технічними чинниками (дефіцитом рухомого складу; зношуванням та руйнуванням інфраструктури тощо).

Результатом роботи залізничного транспорту України протягом 2012–2016 рр. стало зниження обсягів вантажних перевезень, що виступають основою формування доходів залізниці з 457 млн т у 2012 р. до 343 млн т у 2016 р. (табл. 2.1), становить 25 %. Протягом січня–вересня 2017 р. залізничним транспортом було перевезено 250,9 млн т вантажів, що становить 99,2% обсягу перевезених вантажів за аналогічний період 2016 р.

Таблиця 2.1

**Перевезення вантажів залізничним транспортом у 2012–2017 рр.,
млн т, % до попереднього періоду**

Показник	Роки					
	2012	2013	2014	2015	2016	січень– вересень 2017
Транспор- том загалом	1853 / 98	1837 / 99	1623 / 90	1474 / 91	1543 / 105	467 / 102,8
залізничним	457/97,5	444 / 97	386 / 89	350 / 91	343 / 98	250,9 / 99,2

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України.

Вантажооборот у 2016 р. скоротився порівняно з 2015 р. на 7106 млн т км, або на 3,7%. Найбільший відсоток у структурі перевезених вантажів залізничним транспортом загального користування в період 2010–2016 рр. припадав на руду – 23%, вугілля – 21%, зерно – 9%, чорні метали – 8%, нафту і нафтопродукти – 4%, кокс – 3%, добрива – 3%, лісові вантажі – 1%.

Протягом 2012–2016 рр. відбувалося падіння не лише вантажних перевезень залізничним транспортом, а й зниження кількості пасажирських перевезень – з 429 млн пас. у 2012 р. до 389 млн пас. у 2016 р., тобто на 9% (рис. 2.1). Загалом з 2000 р. по 2016 р. пасажирські перевезення скоротилися на 22%. Протягом січня–вересня 2017 р. залізничним транспортом перевезено 3447,2 млн пасажирів, що у % до січня–вересня 2016 р. становить 100,2%. Пасажирообіг у січні–серпні 2017 р. становив 19201,7 млн пас. км; порівняно з аналогічним періодом минулого року, підвищення пасажирообігу становило 2,4%. Наразі частка залізничного транспорту в перевезенні пасажирів становить 6–8%.

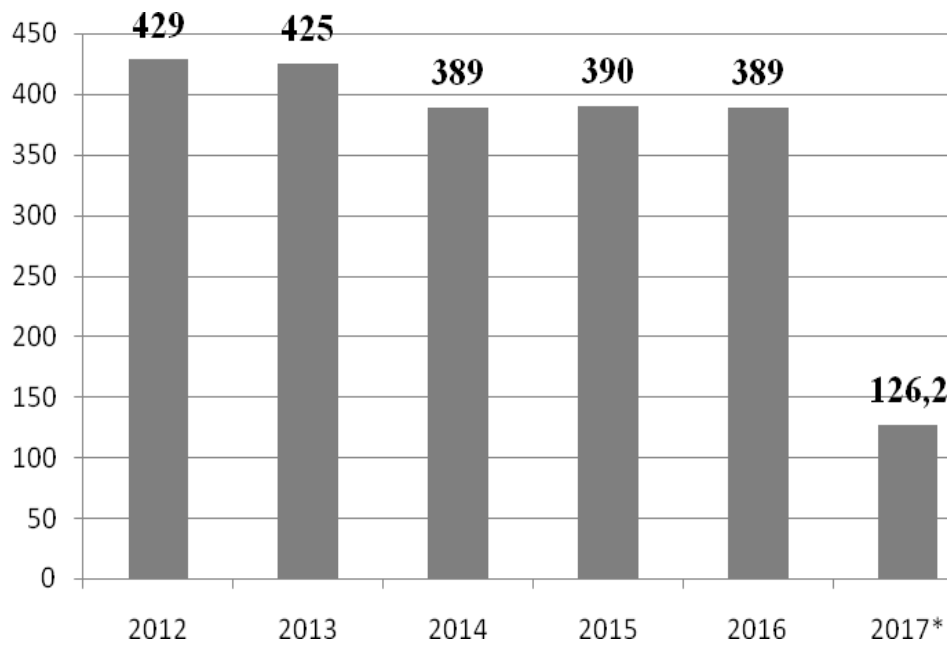


Рис. 2.1. Перевезення пасажирів залізничним транспортом у 2012–2017 рр., млн пас.

*За січень–вересень 2017 р.

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України.

Призначення додаткових поїздів та збільшення схем пасажирських поїздів на популярних напрямках до максимально можливих, хоч і незначно, але сприяли збереженню масштабів пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Залізничний транспорт становить основу транзитного потенціалу України (за винятком трубопровідного) – ним перевозиться 75–80 % усіх транзитних вантажів України. Починаючи з 2011 р. українські залізниці втратили 65% транзитних перевезень (рис. 2.2). Негативні тенденції щодо обсягів транзитних перевезень українськими залізницями були частково усунуті в першому півріччі 2017 р. Так, за цей період залізничним транспортом було перевезено на 1,26 млн т транзитних вантажів більше, ніж за перше півріччя 2016 р.

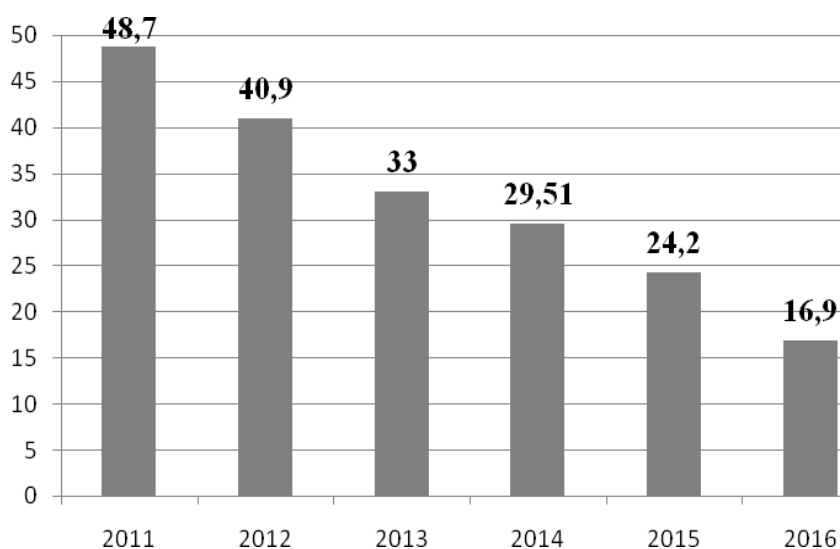


Рис. 2.2. Обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом у 2011–2016 рр., млн т

Джерело: побудовано автором на основі даних Державної служби статистики України.

Піковим для експортних перевезень вантажів залізничним транспортом був 2014 р. – 141,32 млн т. Протягом 2015–2016 рр. обсяги експортних перевезень зменшилися і становили 127,8 млн т у 2015 р. та 114,5 млн т у 2016 р.

У період 2012–2016 рр. обсяги імпорتنних перевезень зазнали незначних змін. Так, у 2012 р. було перевезено 34,7 млн т, а в 2016 р. – 37,7 млн т. Протягом першого півріччя 2017 р. дещо підвищилися показники експортних та імпорتنних перевезень залізничним транспортом – на 4,64 млн т та 0,85 млн т відповідно. Найбільша частка експортних перевезень припадає на залізничний транспорт, тоді як в транзиті та імпорті залізничний перебуває на другому місці після трубопровідного.

Основними факторами, що вплинули на падіння обсягів вантажних та пасажирських перевезень, транзиту та експортно-імпорتنних операцій й загалом на конкурентоспроможність залізничного транспорту, можна назвати такі⁷⁶:

– зниження обсягів виробництва реального сектора економіки, а, відповідно, й зниження реального ВВП;

⁷⁶ Стасюк О.М. Аналіз економічних та техніко-технологічних факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту України. *Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2015*: матеріали X Ювілейної міжнародної науково-практичної конференції (30 червня – 1 липня 2015 р., м. Одеса). Київ: ДЕДУТ, 2015. С. 176–177.

Розділ 2. Лібералізація та європеїзація як пріоритетні напрями реформування...

- економічні втрати внаслідок анексії АР Крим;
- дестабілізація соціально-політичної ситуації на Донбасі, і, як наслідок, руйнування господарської системи двох східних регіонів, що призвело до зменшення обсягів перевезень і статичних показників транспортної інфраструктури – через скорочення довжини залізничної мережі (втрата Придніпровською залізницею близько 630 км доріг; у Східному регіоні країни з-під контролю вийшла частина Донецької залізниці (близько 970 км)), руйнування вокзалів, станцій, мостів, пішохідних переходів, шляхопроводів, пасажирських та вантажних вагонів, тепловозів, службових будівель тощо;
- тривала девальвація національної валюти стала наслідком невідповідності тарифів на внутрішні слідування з вартістю перевезень;
- неодноразове подорожчання продукції для потреб галузі, зокрема підвищення цін на енергоносії та ремонт рухомого складу й інфраструктури, призвело до зростання витрат галузі та, відповідно, підвищення собівартості перевезень;
- втрата традиційних ринків, у першу чергу блокування російського ринку збуту через відмову Росії від послуг українських залізниць, що стало наслідком зниження обсягів російського транзиту (70–80 % усього транзиту без трубопровідного транспорту), який протягом останніх років мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови;
- зміна напрямів транзиту та втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв'язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у східному напрямку;
- зниження експортно-імпорتنих операцій загалом, що привело до зміни пріоритетів розвитку вантажних коридорів;
- зменшення фінансових можливостей населення, що має наслідком низький пасажиропотік та вимагає збереження цінової доступності;

– техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць. Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок у європейському напрямку та з портами всередині країни, а невідповідність забезпечення наявним рухомих складом – доставити заявлені до перевезення обсяги вантажів та кількість пасажирів швидко, вчасно та без втрат.

Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати. В останні роки російські компанії виявляли дедалі меншу зацікавленість у перевезенні вантажів територією України через не вигідні економічні умови, низьку якість транспортних послуг, а також пряму протекціоністську політику Росії щодо власних портів і залізниць⁷⁷.

Такі фактори впливають на конкурентоспроможність залізничного транспорту, негативним чином відбиваються на його функціонуванні, тож нівелювати їх можна за допомогою підвищення експлуатаційних можливостей залізничного транспорту на ринку перевезень.

Наявність значної кількості факторів конкурентоспроможності⁷⁸ залізничного транспорту визначає потребу згрупувати їх відповідно до впливу: на ті, що сприяють розвитку, і на ті, що його ускладнюють.

Склад і значимість кожної групи факторів не постійні. У кожному конкретному випадку відбір факторів для оцінки конкурентоспроможності повинен здійснюватися з огляду на доцільність їхнього вибору в конкретний час, у конкретному місці та мету аналізу⁷⁹.

Фактори конкурентоспроможності зазвичай розділяють на зовнішні (екзогенні) та внутрішні (ендогенні). *Зовнішні фактори* відображають сукупність тих умов, до яких адаптується господарюючий об'єкт транспорту.

⁷⁷ Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі: аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

⁷⁸ Фактори конкурентоспроможності представляють собою причини, виявлення яких дозволяє вжити необхідні заходи для оптимального функціонування й розвитку галузі.

⁷⁹ Гриценко Н.В., Широкова О.М., Куделя В.І. Основні фактори активізації конкурентоспроможності залізничного транспорту України. URL: archive.kpi.kharkov.ua/View/19695/.

Саме в зовнішньому середовищі формуються основні характеристики ринку транспортних послуг, тобто його тип, ємність, можливості конкурентів, склад і структура трудових ресурсів тощо. Всі зовнішні фактори різноманітні за своєю природою, характером впливу на конкурентоспроможність транспортного підприємства. *Внутрішні фактори* визначають як можливість, так і ефективність процесу адаптації господарюючих суб'єктів транспорту до викликів і загроз зовнішнього середовища⁸⁰.

На основі PESTLE-аналізу та структурно-логічного методу виділено, відповідно, 6 груп **зовнішніх факторів** (Додаток 2.1) та 7 груп **внутрішніх факторів** (охоплюють основні підсистеми та елементи його внутрішнього середовища) (Додаток 2.2) конкурентоспроможності залізничного транспорту⁸¹, щодо основних з яких розкрито прояв на сучасному етапі та запропоновано заходи, яких варто вжити для покращення ситуації та подальшого розвитку залізничного транспорту.

Основними серед зовнішніх факторів є група *політичних* (загальнополітична ситуація у країні, зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами, забезпечення національної безпеки, геополітичні зміни у країні, створення конкурентного середовища, участь у інтеграційних процесах та міжнародних організаціях) та *економічних* (зовнішньоекономічна стратегія країни, кон'юнктура світових ринків, державне регулювання галузі, інвестиційний клімат, рівень інфляції, рентабельність та збитковість перевезень, купівельна спроможність споживачів) факторів. На підставі аналізу внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність виявлено, що стан справ на залізничному транспорті сьогодні є наслідком нашарування проблем протягом тривалого періоду. Його необхідно стабілізувати, не допустивши погіршення ситуації і робити конкретні кроки у напрямі підвищення конкурентоспроможності. Це можливо забезпечити шляхом прогресивних

⁸⁰ Сич Є. М., Бойко О.В., Бігун Ю.В. Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу. URL: jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/2510/2500.

⁸¹ Стасюк О.М. Фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту України. *Проблеми економіки транспорту*: збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2015. Вип. 10. С. 26–39.

зрушень, реалізуючи структурну реформу, яка сприятиме повномасштабній модернізації галузі, активізує процеси залучення інвестицій та створить для цього сприятливі умови.

Сьогодні вкрай важливо⁸²: 1) не втратити темп реформ, оскільки часу на «розгойдування» в умовах бойових дій, кризового стану економіки та необхідності імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС немає; 2) не спотворити суть реформ, спрямованих на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та технічне оновлення шляхом демонополізації, посилення конкуренції, залучення приватного капіталу та впровадження ринкових механізмів розвитку галузі.

2.2. Методологічні підходи до оцінки та управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту

Конкурентоспроможність є однією з базових економічних категорій, предметом численних наукових досліджень та дискусій, а тому доволі часто визначається як пріоритетне завдання не лише в галузі залізничного транспорту зокрема, а й загалом державної політики у транспортній галузі та національній економіці.

Поняття конкурентоспроможність є багатоаспектним (виокремлює та поєднує чинники, інституції, політичні складові тощо) та багаторівневим (стосується країни в цілому, регіонів, підприємств, навіть окремих працівників).

На транспортному ринку, де існує жорстка конкуренція між різними видами транспорту, що змушує перевізників боротися за конкурентну позицію та підвищувати рівень конкурентоспроможності, виділяють такі види конкуренції, як: міжгалузеву – між залізничним та іншими видами транспорту; внутрігалузеву – між різними учасниками перевізного процесу (компаніями-

⁸² Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>

операторами, перевізниками тощо); конкуренцію продукції – коли продукт, що перевозиться залізницею, наприклад, вугілля для електростанції, замінюється іншим видом палива – газом, мазутом, що доставляються іншим видом транспорту (це можливо в довгостроковій перспективі, оскільки потрібна зміна технології перевезення та технічної оснащеності об'єктів); географічну конкуренцію – коли вантаж може бути доставлений іншим маршрутом⁸³.

Вивчення питання конкурентоспроможності галузі є однією з найважливіших складових частин дослідження ринкових відносин, адже це впливає на формування економічної політики для держав і стратегій бізнес-співтовариств.

Конкурентоспроможність залізничного транспорту – це здатність займати лідируюче положення на ринку перевезень завдяки ефективній та злагодженій роботі різних систем на основі виявлення і використання своїх конкурентних переваг.

Зважаючи на те, що основними конкурентами залізничного транспорту при вантажних перевезеннях є автомобільний (табл. 2.2), а при пасажирських – авіаційний (табл. 2.3), важливо виявити і співставити їх конкурентні переваги⁸⁴.

Залізничний транспорт займає провідне місце на ринку транспортних перевезень через низку переваг, але на сучасному етапі йому більшою мірою доводиться конкурувати з іншими видами транспорту. Основним конкурентом на ринку внутрішніх вантажних перевезень є автомобільний транспорт, який динамічно розвивається та перебирає на себе дедалі більшу частину ринку, відбиваючи потенційних клієнтів та поступово витісняючи залізничні послуги. Вантажопотоки переорієнтовуються із залізничного транспорту на автомобільний, що, відповідно, негативно відбивається на показниках перевезень першого. Авіаційний транспорт залишається головним конкурентом залізничного у пасажирських перевезеннях завдяки таким його конкурентним

⁸³ Экономика железнодорожного транспорта. Москва: УМЦ ЖДТ, 2006. С. 157.

⁸⁴ Стасюк О.М., Пікулик О.Б. Конкурентні переваги залізничного транспорту на ринку перевезень. *Трансформація сучасних соціально-економічних систем в умовах інтеграції та глобалізації них викликів* (міжнар. наук.-практ. конф., 21–23 травня 2015 р., Чернівці). Чернівці, 2015. С. 52–54.

перевагам, як рівень комфорту і висока якість обслуговування. Велике значення для пасажирів має також час перебування у дорозі та можливість замовлення комплексу додаткових послуг.

Таблиця 2.2

Конкурентні переваги залізничного й автомобільного транспорту у вантажних перевезеннях

ПЕРЕВАГИ	
Залізничний транспорт	Автомобільний транспорт
<ul style="list-style-type: none"> – наявність розгалуженої мережі залізниць; – регулярність перевезення різних видів і партій вантажів; – всепогодність та всесезонність перевезень незалежно від кліматичних умов, пори року і часу доби; – висока пропускна і провізна спроможність ліній; – здійснення перевезень у великих масштабах і на значні відстані; – високий рівень безпеки руху; – можливість масових перевезень у найкоротші терміни; – можливості спеціалізованих перевезень значні резерви перевізних засобів (у т.ч. і спеціалізованих – насипних, навалювальних, наливних); – енергетична й екологічна ефективність (більш низький рівень заподіяної шкоди навколишньому середовищу); – домінуюче положення щодо перевезення окремих видів вантажів; – прийнятна (співрозмірна) вартість послуг; – низький рівень тарифів на низьковартісні вантажі; – застосування ІТ-технологій (електронний документообіг, електронна накладна тощо); – здатність освоювати нові напрями для вантажопотоків на будь-які відстані з відносно невисокими витратами; – організаційний розвиток залізничного транспорту з метою створення сучасної ринково орієнтованої організаційної структури; – забезпечення доступу на ринок перевезень приватних перевізників 	<ul style="list-style-type: none"> – висока мобільність та маневреність, завдяки якій швидко здійснюється передислокація транспортних засобів; – доставка «від дверей до дверей»; – висока швидкість доставки; – поступове збільшення щільності доріг із твердим покриттям; – зручність розкладу руху і доставки; – розташування частини доріг з твердим покриттям паралельно залізничним коліям; – більш гнучка система платежів за перевезення; – більш проста і зручна система організації відвантаження; – збільшення середньої відстані перевезень; – менш жорсткі вимоги до пакування вантажу; – більш проста система оформлення документів; – кількісне та якісне збільшення автомобільного парку (високошвидкісних з великою вантажопідйомністю і місткістю); – перевезення «дорогих», невеликих за розмірами партій вантажів; – можливість вибору альтернативних перевізників з метою економії витрат; – можливість використання в будь-яких видах сполучення; – менші капіталовкладення порівняно із залізничним транспортом при малих пасажиропотоках і невеликих відстанях перевезень

Джерело: складено автором.

**Конкурентні переваги залізничного й авіаційного транспорту в
пасажирських перевезеннях**

Залізничний	Авіаційний
<ul style="list-style-type: none"> – найбільше пристосований до масових перевезень пасажирів; – високий рівень безпеки руху; – регулярність перевезення пасажирів; – невисока вартість перевезення порівняно з іншими видами транспорту; – порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані; – можливість використання супутніх та додаткових послуг; – можливість користуватися спальними місцями при переміщенні; – розташування залізничних вокзалів у центрах міст чи поблизу них; 	<ul style="list-style-type: none"> – висока швидкість; – високий рівень комфорту; – малі терміни перевезень пасажирів; – висока якість обслуговування; – велика дальність польотів без пересадок; – висока надійність; – гнучкість оплати; – можливість замовлення комплексу додаткових послуг (готелі, паркування в аеропорту, страхування, прокат автомобіля тощо);

Джерело: складено автором.

Стимулювання розвитку, чітке розуміння та реалізація конкурентних переваг залізничного транспорту на ринку перевезень вантажів і пасажирів є базовою передумовою покращення основних показників і параметрів його діяльності та позицій перед конкурентами.

Нові умови функціонування залізничного транспорту України, що пов'язані з євроінтеграцією та реформуванням⁸⁵, основною метою якого є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності, суттєво змінять умови його діяльності та розвитку і сприятимуть створенню конкурентного не лише зовнішнього, а, в першу чергу, внутрішнього простору, тобто конкурентна боротьба відбуватиметься між окремими приватними компаніями-операторами, що здійснюватимуть перевезення.

Структурні перетворення в галузі пов'язані з посиленням конкуренції та спрямовані на підвищення рівня її конкурентоспроможності. Оцінку конкурентоспроможності залізничної галузі можна проводити як відносно інших галузей, що виступають конкурентами на транспортному ринку

⁸⁵ Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.

перевезень, так і всередині самої галузі, визначаючи рівень конкурентоспроможності компаній-операторів, що здійснюватимуть перевезення.

Оцінка рівня конкурентоспроможності різних об'єктів (у т.ч. галузі) є складним завданням з ряду причин: по-перше, через численні показники якості та ресурсоемності роботи персоналу; по-друге, наразі відсутні міжнародні документи (за аналогією зі стандартизацією інших об'єктів) з оцінки конкурентоспроможності. Це свідчить, з одного боку, про надзвичайну важливість і складність проблеми, а з іншого – про незавершеність методологічних розробок та необхідність подальших досліджень у цій сфері⁸⁶.

Конкурентоспроможність компанії – оператора залізничних перевезень можна визначити як спроможність забезпечувати пропозицію транспортних послуг найкращим чином порівняно з конкурентами за умов дотримання та постійного підвищення стандартів якості перевезень.

Метою оцінки конкурентоспроможності компанії-оператора є визначення його стану на відповідному ринку (галузевому, регіональному або міжнародному).

При здійсненні оцінки компаній-операторів необхідно:

– враховувати, по-перше, що поняття конкурентоспроможності є відносним, а тому необхідно розуміти й відносність такої оцінки; по-друге, взаємозв'язок конкурентоспроможності та ринку, тобто оцінка конкурентоспроможності може здійснюватись лише в умовах ринку; по-третє, особливості оцінки конкурентоспроможності компаній-операторів, що пов'язані, в першу чергу, з оцінкою якості процесу перевезень шляхом порівняння основних характерних рис здійснення таких перевезень, які відображатимуть їх відмінність від аналогічних у конкурентів за ступенем задоволення потреб споживачів;

⁸⁶ Власенко А.А. Методология оценки конкурентоспособности отрасли. URL: http://www.rusnauka.com/29_DWS_2009/Economics/53408.doc.htm

Розділ 2. Лібералізація та європеїзація як пріоритетні напрями реформування...

– визначити цілі та розробити алгоритм оцінки конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень, який би відображав послідовність дій методичного підходу, що використовується для оцінки, оскільки існуючі методи оцінки конкурентоспроможності можуть бути об'єднані у декілька груп, кожна з яких має свою специфіку: перша дає можливість виявити конкурентні позиції на ринку на поточний момент, але не дозволяє визначити сильні та слабкі сторони в перспективі, а якщо створюється можливість прогнозування, то відсутня можливість встановлення інтегрального значення конкурентного потенціалу компанії-оператора; друга дозволяє моделювати рівень конкурентного потенціалу, але ринкові позиції не враховує; третя ґрунтується на оцінці конкурентоспроможності через реалізацію конкурентних переваг у результаті формування конкурентного потенціалу; четверта пов'язує оцінку конкурентоспроможності з системою показників ефективності діяльності;

– визначити параметри для оцінки конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень, оскільки оцінка конкурентоспроможності передбачає насамперед порівняння за найважливішими параметрами, на основі яких формується система показників, що слугують підґрунтям порівняння рівня конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень. За різних вимог до оцінки конкурентоспроможності можуть використовуватися не всі, а ті чи інші параметри. Конкурентоспроможність компанії – оператора залізничних перевезень залежить від конкурентоспроможності продукції, тобто транспортних послуг, основою конкурентоспроможності яких є якість. Задля гідного протистояння конкурентному тиску з боку інших операторів необхідно постійно працювати над підвищенням якості перевезень, розширенням спектра послуг тощо. Конкурентоспроможність транспортних послуг характеризується такими параметрами: технічними (параметри відповідності призначенню, нормативні параметри, екологічні параметри); економічними (рівень тарифів, система знижок, рентабельність); організаційними (своєчасність надання послуг, збереження вантажів, безпека перевезень);

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– розробити збалансовану систему взаємопов'язаних показників для оцінки конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень, яка повинна задовольняти такі критерії: не бути перевантаженою, бути нескладною для сприйняття і обробки даних при проведенні відповідних розрахунків і не ускладнювати проведення оцінки, відповідати системі національної статистики, бути репрезентативною для міжнародних зіставлень; забезпечувати проведення оцінки в динаміці, оскільки порівняння показників, які розраховані за декілька періодів, дозволяють зробити висновок щодо рівня конкурентоспроможності для того, щоб стати ефективним інструментом політики в залізничній галузі.

Пропонуємо проводити оцінку конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень через розрахунок інтегрального показника, що передбачає проведення інтегральної оцінки конкурентоспроможності компаній – операторів залізничних перевезень із використанням аналітичних та графічних методів, оскільки конкурентоспроможність як комплексна характеристика може відображатися через групові, інтегральні, узагальнені показники. Кожен оператор має свої переваги й особливості, врахувати їх всі неможливо, тому слід вибирати найбільш важливі групи, а вже в групі – найбільш важливі властивості. Далі необхідно їх звести в однорідні групи, і вже потім визначити узагальнені кількісні та якісні показники та методику їх вимірювання.

Для того щоб залізничний транспорт і надалі займав лідируюче положення на ринку перевезень, необхідно сформувані і реалізувати механізм управління його конкурентоспроможністю. Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту має бути спрямоване на: 1) нейтралізацію або обмеження кількості деструктивних факторів впливу на рівень конкурентоспроможності; 2) використання позитивних зовнішніх факторів впливу для збільшення та реалізації конкурентних переваг; 3) забезпечення гнучкості управлінських дій і рішень – їх синхронізацію з динамікою дії негативних і позитивних факторів на ринку перевезень.

Економічний механізм управління конкурентоспроможністю – це система взаємозалежних та взаємопов’язаних економічних дій, які реалізуються за допомогою методів, спрямованих на отримання конкурентних переваг та ефективності діяльності в цілому⁸⁷. При дослідженні економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту, на нашу думку, варто виходити з такого:

– конкурентоспроможність є системною категорією, тому управління конкурентоспроможністю також повинно мати системний характер;

– економічний механізм є складовою системи управління конкурентоспроможністю і має специфічні, економічні методи впливу суб’єкта управління на об’єкт;

– управління конкурентоспроможністю – це процес, спрямований на формування, розвиток та реалізацію конкурентних переваг.

Тому вважаємо за доцільне при дослідженні економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту використовувати системно-процесний підхід.

Основними складовими економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту є: теоретико-методологічні основи та галузеві особливості управління конкурентоспроможністю, суб’єкти управління, об’єкт управління, мета і завдання, функції та принципи, методи та інструменти управління конкурентоспроможністю, основні блоки (рис. 2.3).

Галузевою особливістю залізничного транспорту є те, що наразі модель функціонування залізничного транспорту України поки що далека від ринкової і лібералізація ринку залізничних перевезень (у першу чергу вантажних) перебуває на початковому етапі, тому формування сучасних ринкових відносин на залізничному транспорті України є одним із стратегічних завдань розвитку галузі в перспективному періоді.

⁸⁷ Павлова В.А., Губарев Р.В. Система управління конкурентоспроможністю підприємства. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2014. № 2 (17). С. 168–175.

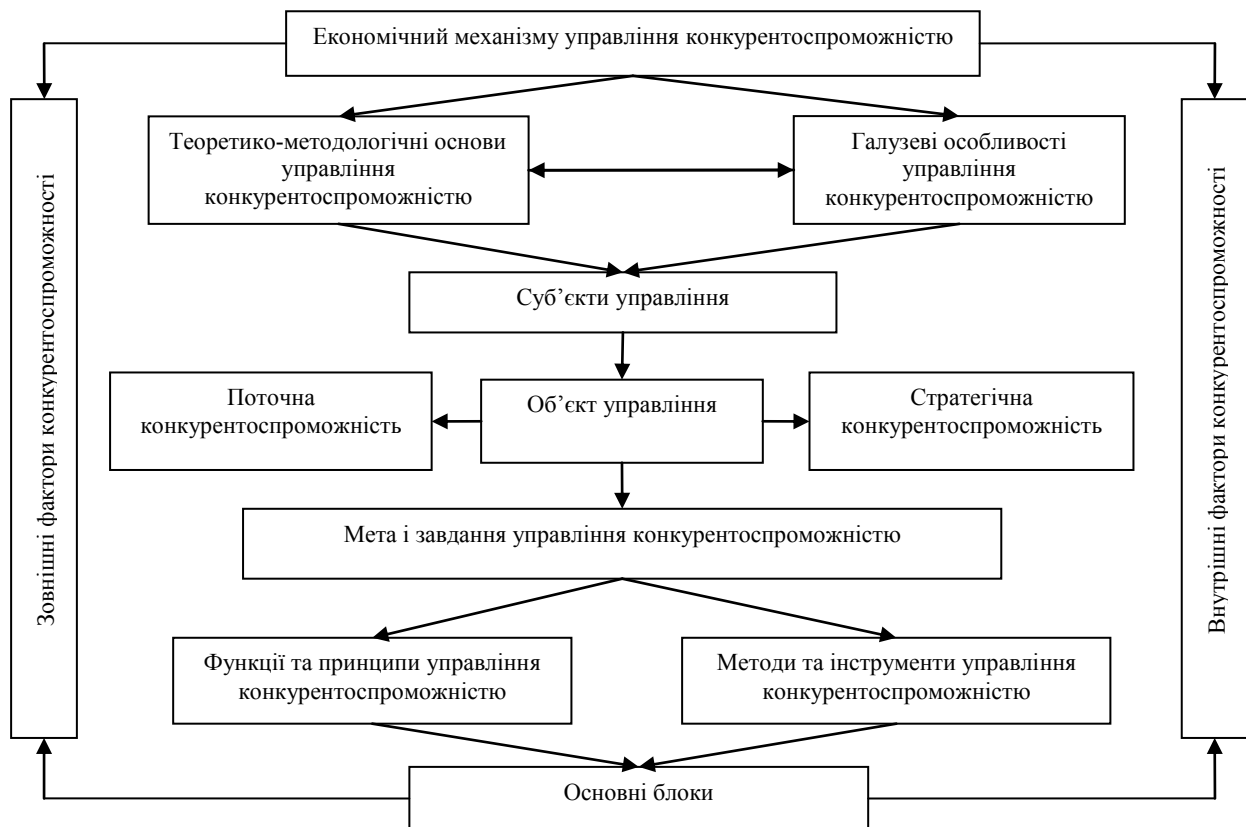


Рис. 2.3. Схема загальної структури економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту

Джерело: складено автором.

Методологічною основою управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту є концептуальні положення сучасної економічної та управлінської теорії, а також базові принципи та функції системного та процесного управлінських підходів. *Суб'єктами* економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту виступають органи, що розглядаються як керуюча підсистема⁸⁸, до яких віднесемо Мініфраструктури, керівництво ПАТ «Укрзалізниця», Національну комісію регулювання транспорту, операторів перевізної та інфраструктурної діяльності. *Об'єктом* економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту є поточний або стратегічний рівень конкурентоспроможності.

⁸⁸ Якименко Н.В. Система управління конкурентним потенціалом підприємств залізничного транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 2, т. 1. С. 11–15.

Метою економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту є конкурентна боротьба та формування на цій основі конкурентних переваг задля збереження поточного або досягнення стратегічного рівня конкурентоспроможності економічними методами, які, в свою чергу, складаються із відповідних важелів впливу в умовах конкурентного середовища. Основними *завданнями* при цьому є: 1) оцінка своєї діяльності та порівняння показників із показниками конкурентів; 2) вивчення і застосування кращого для себе досвіду⁸⁹.

Із позиції процесного підходу управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту розглядається як процес реалізації певної сукупності управлінських *функцій*⁹⁰ (рис. 2.4): формулювання мети, планування, організації, мотивації та контролю діяльності, реалізація яких у взаємозв'язку формує цикл управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту.

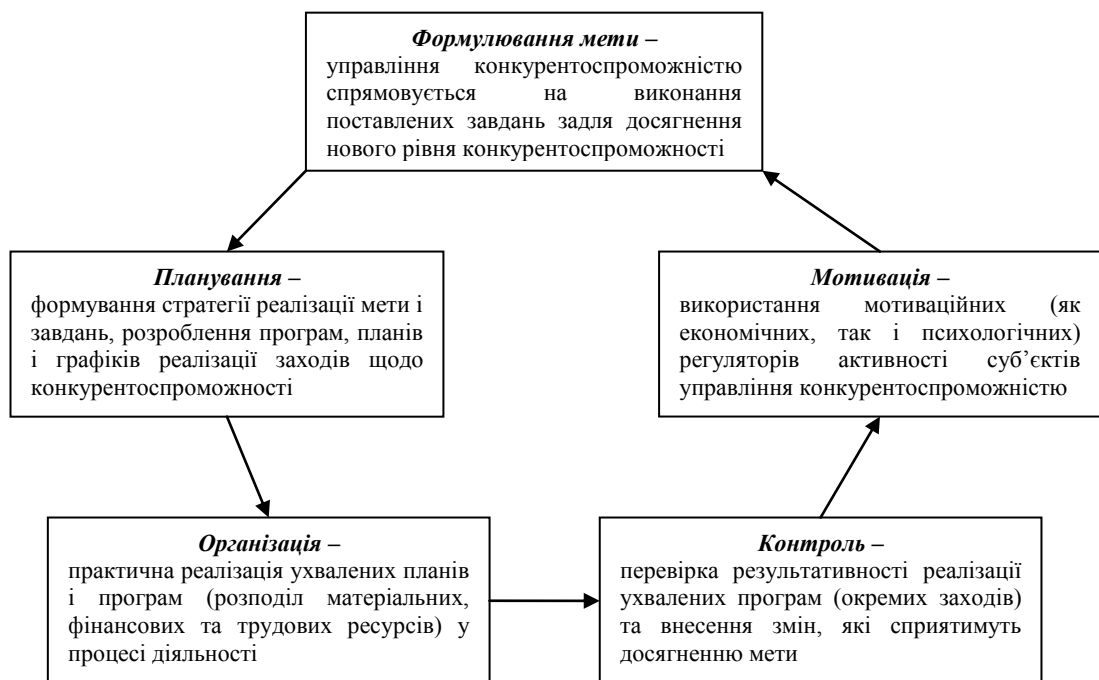


Рис. 2.4. Схема циклу управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту

Джерело: складено автором.

⁸⁹ Василенко В.А. Формування механізму та стратегії управління конкурентоспроможністю авіаційних підприємств. *Економіка і організація управління*. 2014. № 4 (19). С. 38–43.

⁹⁰ Павлова В.А., Губарев Р.В. Система управління конкурентоспроможністю підприємства. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2014. № 2 (17). С. 168–175.

В основу економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту, як свідчить аналіз наукових джерел⁹¹, та при використанні системного підходу необхідно покласти такі *принципи*:

– системності – основою для оцінки рівня конкурентоспроможності та розроблення відповідних рекомендацій можуть бути лише результати системного аналізу зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність залізничного транспорту;

– цілісності, – що дозволяє розглядати економічний механізм управління конкурентоспроможності залізничного транспорту як систему, як єдине ціле і одночасно як підсистему (частину загальної системи);

– структурованості, – що дозволяє аналізувати елементи економічного механізму управління конкурентоспроможністю та їх взаємозв'язки;

– єдності теорії та практики управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту підприємства – врахування економічних законів та закономірностей розвитку, застосування наукових підходів (зокрема системного та процесного) до управлінських рішень, які мають відповідати логіці, принципам та методам управління конкурентоспроможністю та розв'язувати принаймні одне з практичних завдань;

– множинності – використовується для опису як окремих елементів економічного механізму управління конкурентоспроможності, так і самого механізму в цілому;

– об'єктивності – результати дослідження та оцінки конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні відображати його реальні конкурентні позиції;

⁹¹ Павлова В.А., Губарєв Р.В. Система управління конкурентоспроможністю підприємства. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2014. № 2 (17). С. 168–175; Артеменко Л.П., Піддубна А.С. Організаційно-економічний механізм управління конкурентоспроможністю промислового підприємства. URL: ev.fmm.kpi.ua/article/view/45626; Гавриш О.А., Кухарук А.Д. Принципи управління рівнем конкурентоспроможності підприємств. *Ефективна економіка*. 2013. № 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1774>; Пастухова Т.Ю. Системно-процесний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства. *Ефективна економіка*. 2012. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1396>

– динамічності – основним завданням дослідження конкурентоспроможності є не статична оцінка фактичних конкурентних позицій залізничного транспорту на конкретний момент часу, а відображення їх змін та розроблення на цій основі ефективних управлінських рішень;

– безперервності – процес дослідження та оцінки конкурентоспроможності залізничного транспорту повинен мати безперервний характер (моніторинг ринку, факторів конкурентоспроможності, конкурентних позицій), оскільки дискретні оцінки не завжди дають можливість своєчасно зафіксувати стрибкоподібні зміни факторів конкурентоспроможності, оцінити можливі тенденції динаміки конкурентних позицій підприємства та своєчасно прийняти та реалізувати відповідні управлінські рішення;

– комплексності – результати дослідження конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні поєднувати як оцінку рівня конкурентоспроможності, так і оцінку ефективності процесу його адаптації до змінних умов функціонування та позиції відносно конкурентів.

2.3. Методологічні підходи до оцінки процесу лібералізації на залізничному транспорті

Важливими завданнями державної політики є комплексна модернізація економічних секторів та лібералізація державних монополій з метою підвищення їх ефективності. Лібералізація на ринках залізничних перевезень є загальносвітовим трендом з метою посилення *конкурентоспроможності* залізничних монополій на світових ринках перевезень, зниження державних видатків та демонополізації галузі, залучення приватного капіталу, підвищення фінансової стійкості залізничних компаній, підвищення продуктивності, надійності перевезень та поступового покращення якості послуг відповідно до вимог клієнтів. До речі, про те, що гарний стан залізничного транспорту є конкурентною перевагою макроекономічного рівня, свідчать його оцінки в міжкраїнних порівняннях в усіх відомих міжнародних економічних рейтингах, таких як Глобальний індекс конкурентоспроможності (Global Competitiveness

Index), Глобальний інноваційний індекс (Global Innovation Index), Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business) або Індекс логістичної ефективності (Logistics Performance Index), де оцінюється якість митного очищення, інфраструктура країни, логістичні видатки тощо. А усвідомлення факту, що розгалужена транспортна система та надійний залізничний транспорт зокрема є сильною конкурентною перевагою макроекономічного рівня в історичній перспективі завжди виводило ці країни на позиції лідерів.

Наслідки політики лібералізації на залізничному транспорті полягають у такому. По-перше, це зміни в системі державного управління та регулювання й утворення незалежного регуляторного органу стосовно, наприклад, тарифоутворення (національної комісії або національного агентства). По-друге, це зміни організаційно-економічної моделі функціонування самої монополії та структури її управління (вертикально інтегрована монополія, вертикальна інтеграція та дезінтеграція одночасно або повне розділення монополії та відкритий доступ для третіх операторів) і звідси – зміни у правах власності та фінансово-економічних відносинах. По-третє, це зміни функціонування ринків залізничних перевезень і тут наслідками будуть зміни в міжмодальній конкуренції, причому можна очікувати підвищення частки перевезень вантажів та пасажирів залізницями, забезпечення недискримінаційного доступу до внутрішнього ринку третіх компаній, підвищення якості та надійності перевезень.

Світовий досвід лібералізації залізничних ринків свідчить, що в окремих країнах вдалося зменшити державні видатки, проте слід зазначити, що у більшості країн реформи на залізницях продовжуються і ще в жодній країні їх етапи не завершені повністю. З крупних економік тільки Китай, Індія та Туреччина не приступали до масштабних перетворень, при цьому ці країни мають вертикально інтегровані монополії (табл. 2.4).

Американська модель припускає наявність декількох вертикально інтегрованих монополій, що оперують на власних залізничних коліях, з виокремленням пасажирських перевезень в окрему компанію з метою

Розділ 2. Лібералізація та європеїзація як пріоритетні напрями реформування...

запобігти перехресному субсидіюванню. Така модель функціонує в США, Канаді та Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та інфраструктури з огляду на те, що зв'язок експлуатації та інфраструктури надто тісний.

Таблиця 2.4

Характеристика організаційно-економічних моделей залізничних компаній

Організаційно-економічна модель	Власники	Конкуренція	Умови доступу	Приклади країн
Вертикально інтегрована монополія	Інфраструктура і оператор: державні	Інтермодальна	Плата, що береться з кінцевих споживачів	Китай, Індія, Туреччина, РФ
Вертикальна інтеграція і дезінтеграція одночасно	Інфраструктура приватна; оператори приватні і/або державні	Інтермодальна і внутрімодальна (паралельна, наскрізна, орендаторів з орендаторами, орендаторів з володарем)	Плата за користування залізничними шляхами	США, Канада, Японія
Вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії	Інфраструктура і оператори: приватні або приватні/державні	Інтермодальна і внутрімодальна (орендатори з орендаторами, орендарями з володарями, а також через ексклюзивні франшизи для послуг, що супроводжуються соціальною підтримкою)	Специфічні умови доступу користувачів, відкритий доступ до інфраструктури для третіх осіб	Узагальнена модель ЄС, окремих країн – членів ЄС, Австралія

Джерело: складено за: Recent developments in rail transportation services. *Issues Paper Organisation for Economic Cooperation and Development*. DAF/COMP/WP2(2013)6. 10 May 2013.

Європейська модель або окремих країн – членів ЄС, навпаки, передбачає вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії, відкритий недискримінаційний доступ третіх операторів та специфічне регулювання галузю.

Європейські концепції лібералізації ринків залізничних перевезень та оцінка рівня лібералізації. Серед регіональних угруповань із власною наднаціональною політикою, яку поширюють на треті країни, саме

Європейський Союз є найбільш послідовним у лібералізації та реструктуризації і, як наслідок, розвиткові конкуренції на залізничному транспорті. Проте при більш детальному вивченні пан'європейської політики лібералізації на транспорті та її практичного втілення можна відзначити, що, незважаючи на спільне законодавство, країни ЄС мають досить значні відмінності.

Фактором, який посилив процес реформування європейських залізниць, стало прийняття Римського договору та Програми створення єдиного внутрішнього ринку Європейського Союзу (ЄС), яка передбачала дерегулювання європейських транспортних ринків і стосувалася насамперед перевезень у міжнародних сполученнях, а також прийняття Директиви ЄС 91/440 та Білої книги «Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства» 1996 року⁹², де було передбачено розділення функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи. Після чого Комісія ЄС прийняла ще чотири залізничні пакети (табл. 2.5), ключове значення з яких наразі має останній, Четвертий залізничний пакет від 2012 р. та Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку», мета якої досягти раніше встановлених цілей в повному обсязі завдяки пришвидшенню впровадження залізничної реформи в національні законодавства країн – членів ЄС.

У числі першочергових завдань документ визначив повне розділення управління інфраструктурою та операторського бізнесу, а також приватизацію залізничних мереж. У підсумку країни ЄС мають відмовитися від холдингової моделі управління галуззю й Європейське залізничне агентство видаватиме дозволи на використання локомотивів, рухомого складу та єдині сертифікати для операторів ринку.

Загалом дослідження *спонукальних мотивів та причин* проведення реформування в залізничній галузі в межах ЄС показує, що основними з них починаючи з 1991 р. були: недостатня ефективність залізничних перевезень у

⁹² White paper : A strategy for revitalising the Community's railways. URL: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf

межах ЄС та незадовільна конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту. До речі, вирішення цих проблем залишається актуальним і для Четвертого залізничного пакета, спрямованого на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в країнах ЄС. Адже частка залізничного транспорту в загальному вантажообороті в країнах ЄС (у середньому по 27 країнах) у 2000 р. – тобто на початку активного впровадження положень директив ЄС у залізничній галузі – становила 20%, а через 10 років – у 2010 р. (після впровадження директив) скоротилася – до 17%. А однією з цілей Білої книги ЄС щодо транспорту до 2050 р.⁹³, що є Стратегією розвитку транспорту ЄС на довгострокову перспективу, є рішення збільшити обсяги перевезень вантажів на залізничному транспорті в межах співтовариства до 18% у 2030 р.

На думку багатьох вчених, європейська концепція лібералізації на основі вертикального розділення генерує додаткові витрати, через що окремі країни ЄС намагаються його уникнути або обійти в інший спосіб. До цих витрат відносяться трансакційні витрати, пов'язані з договірними відносинами між операторами та менеджерами інфраструктури, тоді як у вертикально інтегрованих компаніях таких витрат немає. Відповідно до дослідження Ван де Вельде (2012)⁹⁴, додаткові витрати на розділення є нижчими для залізниць з низькою щільністю і вищими – із високою, і зростання витрат, викликаних різновекторністю дій учасників ринку, при цьому перевищує зростання прямих експлуатаційних витрат. Експерти наполягають, що повні додаткові витрати в залізничній галузі ЄС можуть становити 5,8 млрд євро в рік за відсутності супутніх вигод. Їхній висновок такий, що країни повинні мати свободу структурного вибору і зробити його залежно від обставин.

⁹³ White paper: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.

⁹⁴ Van de Velde D., Nash Ch., Smith A, Mizutani F., Uranishi Sh., Lijesen V., Zschoche F. EVES-Rail. Economic effects of Vertical Separation in the railway sector. CER. Community of European Railway and Infrastructure Companies. Summary Report. Brussels, 2012.

Основні директиви Європейського Союзу стосовно залізничного транспорту

Законодавчі акти в сфері залізничного транспорту в ЄС	Основні директиви, регламенти	Спрямованість основних директив	Роки впровадження законодавчих актів у країнах – членах ЄС	Строк впровадження, років
1	2	3	4	5
Римський договір Директиви 1991–1995 рр.	1. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства. 2. Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств	Розділення між операторською діяльністю й управлінням інфраструктурою (проте не визначено, в межах якої організаційної моделі)	1991–2001	10
Перший залізничний пакет, був прийнятий у лютому 2001 р. Він складається з трьох директив, що поліпшують і оновлюють існуюче на той момент законодавство	1. Директива 2001/12/ЄС змінює директиву 91/440/ЄЕС «Розвиток залізниць співтовариства», оновлюючи її. 2. Директива 2001/13/ЄС змінює директиву 95/18/ЄС «Ліцензії ж/д підприємств». 3. Директива 2001/14/ЄС стосується розподілу і тарифікації можливостей інфраструктури та сертифікації в галузі безпеки	Повне розділення між "wheel and steel" ("колеса і сталь") – операторською діяльністю й управлінням інфраструктурою	2001–2004	3
Другий залізничний пакет ЄС: що стосується прискорення будівництва європейської ж/д мережі, був прийнятий в 2004 р., набрав чинності у 2006 р.	1. Регламент 881/2004/ЄС про створення Європейського залізничного агентства, яке знаходиться в Валансьєні. 2. Директива 2004/51/ЄС «Розвиток залізниць співтовариства» змінює директиву 91/440/ЄЕС та умови використання і доступу до інфраструктури. 3. Директиви 2004/49/ЄС «Безпека» і 2004/50/ЄС «Інтероперабельність»	Директиви 2004/49/ЄС «Безпека» і 2004/50/ЄС «Інтероперабельність» є ключовими у цьому пакеті	2004–2007	3
Третій залізничний пакет ЄС, прийнятий в 2007 р., з відстрочкою застосування до 2010 р.	1. Директива 2007/58/ЄС «Залізниці Євросоюзу» з оновленнями 2. Директива 2007/59/ЄС, визначає сертифікацію машиністів 3. Регламент 1371/2007/ЄС про права пасажирів: право на інформацію, відшкодування у разі затримок у розкладі	Спрямований на створення конкурентного ринку послуг пасажирських перевезень	2007–2012	5
Четвертий залізничний пакет ЄС. Єврокомісія з транспорту, приймаючи цей документ, ставила за мету відкриття внутрішніх ринків залізничних перевезень та проведення низки реформ галузі.	Директиви стосуються ключових сфер: стандартів, підвищення якості послуг, структурних реформи та поліпшення професійних навичок персоналу	Очікується, що повністю внутрішні ринки пасажирських залізничних перевезень у ЄС відкриються наприкінці 2019 р. Зараз відкриті ринки лише Швеції і Великій Британії. У Німеччині, Австрії, Італії, Чехії та Нідерландах – частково	2012 – 2019	7

Джерело: складено за: Railways of the world. European railways reform. Three railway packages. URL: <http://1430mm.ru>.

Однак експерти ОЕСР⁹⁵ звертають увагу на очевидні вигоди від сепарації, однією з яких є скорочення витрат держави на забезпечення регіональних і міжрегіональних перевезень, що знижуються із 20 до 50% через належним чином організовані тендери (а форма конкуренції за ринок взагалі можлива тільки у випадку вертикального розділення) та скорочення перехресного субсидювання, що обумовлено приходом у залізничну галузь приватного бізнесу, що має більшу ефективність, ніж державний (публічний). Табл. 2.6 демонструє кількість приватних перевізників у окремих країнах на вантажних та пасажирських ринках перевезень ЄС на початку впровадження Четвертого залізничного пакета.

Таблиця 2.6

Приватні перевізники в обсягах перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом у країнах ЄС

Країна ЄС	Кількість приватних перевізників, од.			Питома вага перевізників на ринках перевезень, %		Частка залізничного транспорту на ринках перевезень			
						вантажів		Пасажирів	
	вантажів	пасажирів	усього	Вантажів	пасажирів	2001	2008	2001	2008
Австрія	Н.д.	Н.д.	18	17	0	29,6	27,4	9,7	11,1
Бельгія	Н.д.	Н.д.	6	10	0	10,4	12,8	6,2	7,2
Болгарія	6	0	6	29	0	36,7	20,5	6,5	4,1
Угорщина	0	20	20	90	0	13,3	12,3	28,1	20,6
Німеччина	Н.д.	Н.д.	247	25	12	18,6	22,2	7,6	8,6
Данія	2	2	4	100	9	8,2	8,7	9,0	9,4
Італія	16	14	30	20	0	10,6	11,7	5,4	5,7
Латвія	Н.д.	Н.д.	2	20	0	72,6	61,3	8,0	5,3
Литва	0	0	0	0	0	48,3	41,9	2,5	1,0
Голландія	26	5	31	100	12	3,4	4,9	9,4	9,7
Норвегія	Н.д.	Н.д.	9		13	16,0	15,0	5,0	5,1
Польща	Н.д.	Н.д.	67	30	5		30,0	6,9	6,2

Джерело: за даними: Голомолзин А. Трудное расставание с монополизмом. *Отечественные записки.* 2013. № 3.

Як одне з найбільш повних досліджень стану європейських залізничних ринків варто відзначити роботу, проведenu під керівництвом професора Університету ім. Гумбольтів, доктора К.Кірхнера фірмою IBM на замовлення

⁹⁵ Recent developments in rail transportation services. Organisation for Economic Co-operation and Development Issues Paper. DAF/COMP/WP2(2013)6.. 10 May 2013.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

німецької компанії Дойче Бан АГ⁹⁶. Робота над «Індексом лібералізації» є намаганням авторів розробити узагальнений інструментарій для проведення порівняльного аналізу стадій процесів реформування у країнах Європи. З цього дослідження маємо такі висновки.

По-перше, у більшості країн Східної Європи дозволено транспортне обслуговування національного ринку пасажирських перевезень комерційними зовнішніми операторами, однак у Східній Європі поки що немає зовнішніх операторів, які пропонують такі послуги. Можна виділити чотири групи країн: 1) країни, де ринок є закритим для комерційних перевезень пасажирів іншими операторами; 2) країни, де ринок є відкритим, проте на ньому немає комерційних пасажирських перевезень; 3) країни з відкритим ринком, на якому присутні зовнішні комерційні оператори інших країн; 4) у Австрії і Чехії зовнішні оператори здійснюють перевезення пасажирів усередині країни на основі конкуренції (рис. 2.5).

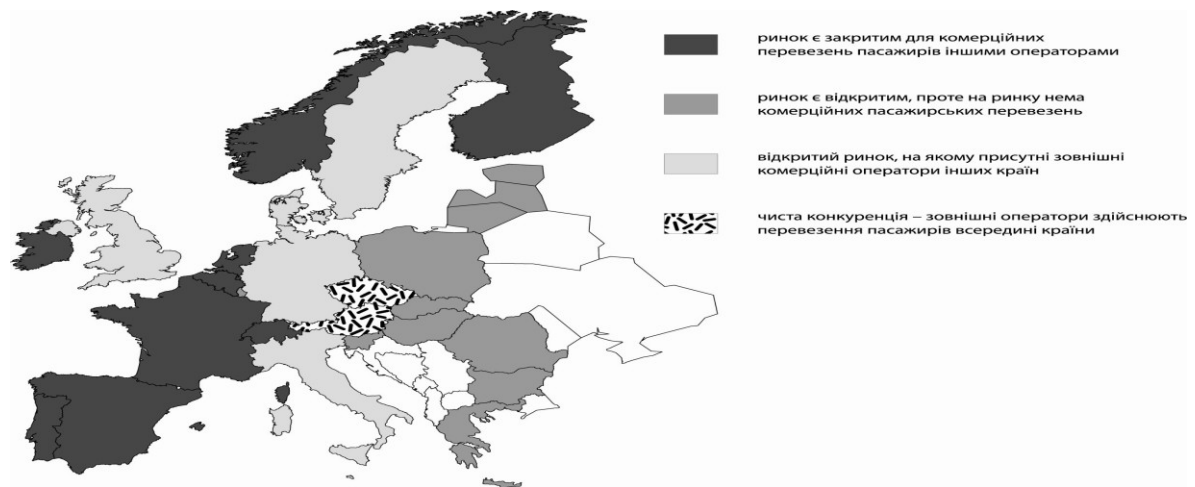


Рис. 2.5. Класифікація країн Європи за відкритістю ринку комерційних пасажирських перевезень

Джерело: за даними: Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

По-друге, відповідно до оцінки в ЄС можна ідентифікувати три організаційні кластери регуляторних органів для залізничного транспорту:

⁹⁶ Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2004; Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services, 2011; Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

1) спеціальний регуляторний орган (Велика Британія, Бельгія, Німеччина, Данія, Греція, Франція, Люксембург, Австрія, Італія, Нідерланди);
2) регуляторний орган суміщений із управлінням залізницями (Болгарія, Чехія, Словаччина, Фінляндія, Угорщина, Литва, Норвегія, Польща, Португалія, Швейцарія, Швеція); 3) регуляторний орган у профільному міністерстві (Латвія, Естонія, Ірландія, Румунія, Словенія, Іспанія) (рис. 2.6).

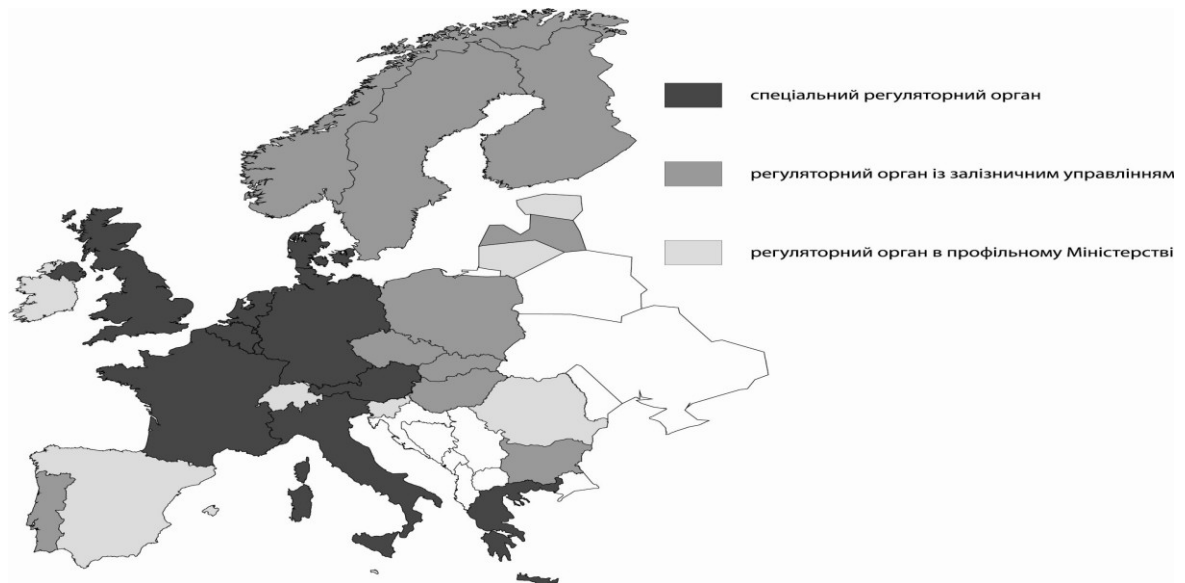


Рис. 2.6. Класифікація країн Європи за наявністю регуляторних органів для залізничного транспорту

Джерело: за даними⁹⁷.

По-третє, у Європі можна виділити три різні організаційно-економічні моделі поділу між операційною діяльністю та інфраструктурою (рис. 2.7), а саме: 1) повне розділення (сепарація) – дві окремі компанії, що регулюються окремо (Швеція, Норвегія, Фінляндія, Британія, Данія, Нідерланди, Іспанія, Португалія, Румунія, Болгарія, Греція, Словаччина); 2) інтеграційна модель – що передбачає юридичний і функціональний поділ на керування інфраструктурою та операційною діяльністю, проте є однією холдинговою компанією, якою володіє один власник (Австрія, Бельгія, Словенія, Німеччина, Естонія, Угорщина, Італія, Литва, Латвія, Польща, Італія, Люксембург,

⁹⁷ Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Ірландія.); 3) гібридна модель – незалежна інфраструктурна компанія, що делегувала певні повноваження чинному оператору (Франція, Чехія).

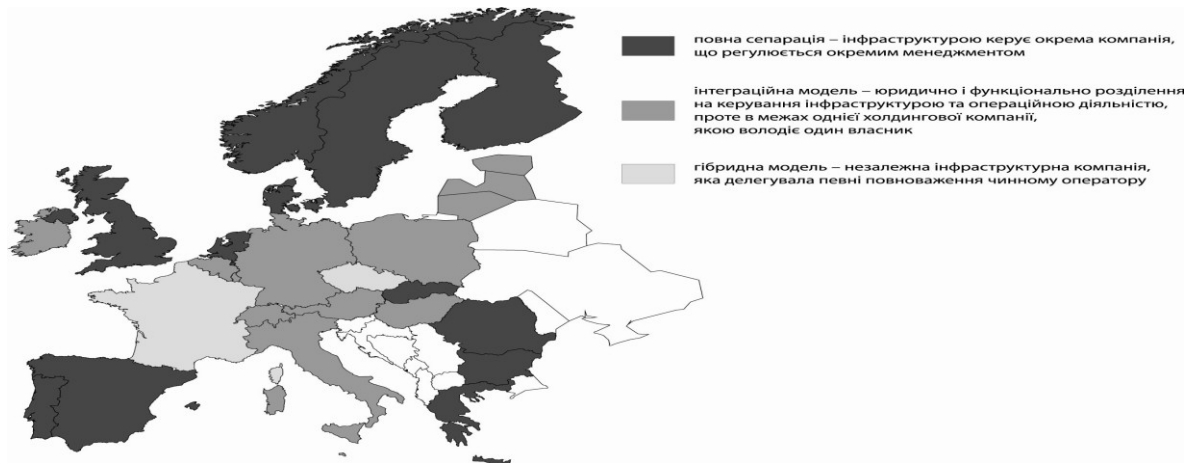


Рис. 2.7. Класифікація країн Європи за організаційно-економічною моделлю функціонування залізничного транспорту

Джерело: за даними: Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.

Оцінка стану залізничного транспорту та ринку залізничних перевезень в Україні у контексті реформування. Технічний стан залізничного транспорту України, незважаючи на значне зношування основних засобів, є досить потужним, за довжиною залізниць Україна займає третє місце після Німеччини і Франції, за показниками операційної продуктивності залізниць у рейтингу країн Міжнародного союзу залізниць Україна посідає високе четверте місце⁹⁸.

Необхідно зазначити що, порівняно з європейською, транспортна система України виглядає дзеркально протилежною. Зокрема, на відміну від європейської, де домінує автомобільний транспорт, вітчизняна транспортна система характеризується розширеною часткою залізниць у загальній структурі вантажообороту та меншою роллю інших видів транспорту (рис. 2.8).

⁹⁸ Никифоруk О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації. Економіст. 2014. № 5. С. 63–68; Никифоруk О.І., Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М. Заходи наближення продуктивності залізниць України до рівня країн – лідерів Міжнародного союзу залізниць (МСЗ). Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. 2015. Вип. 10. С. 15–25.

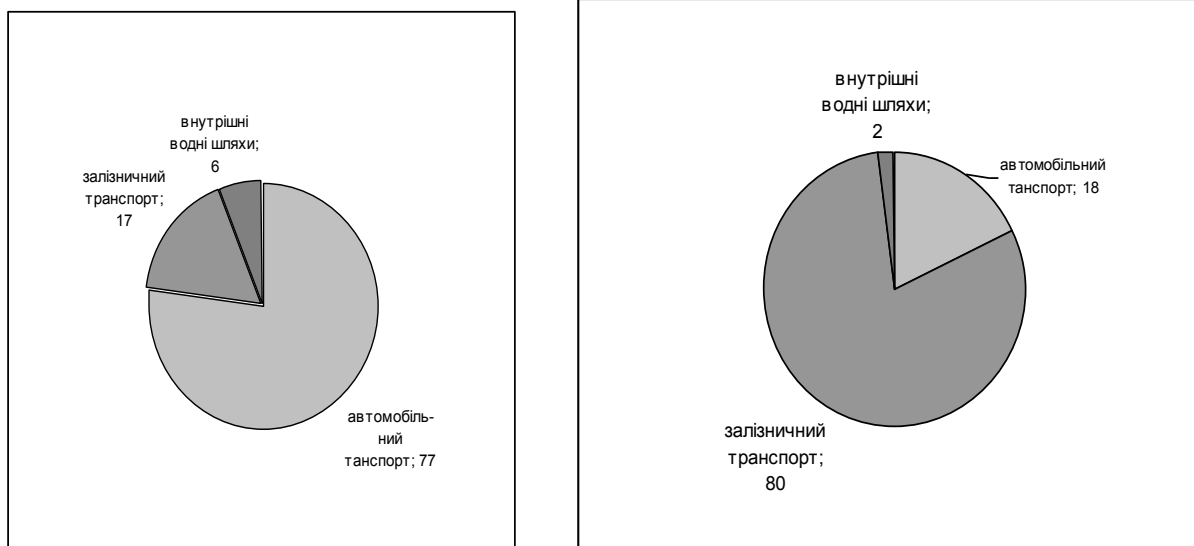


Рис. 2.8. Порівняльна характеристика вантажообороту за видами транспортування ЄС (середнє значення за 27 країнами) та України, 2014 р., %

Джерело: складено автором.

Такі пропорції обумовлені тим, що залізниці України належать до «простору 1520», 90% перевезень яким здійснюється трьома країнами –: РФ, Україною та Казахстаном, на відміну від загальноєвропейського простору, де домінують колії з шириною 1435 мм. Важка (американська) модель залізничного транспорту України дозволяє мати високі показники продуктивності вантажних перевезень, де домінують насипні й навалювальні вантажі, які за технологічною специфікою оптимально транспортувати залізничним транспортом. Основні клієнти Укрзалізниці (УЗ) – це передусім металургійні, вугільні, гірничі, аграрні, машинобудівні підприємства, що, як правило, транспортують свою продукцію великими партіями, – у межах країни за відсутності облаштованої та зручної системи водних шляхів та автомагістралей це раціонально організувати за допомогою залізниць. Транспортувати вантажі залізничним транспортом порівняно дешево внаслідок стримування урядом України тарифів на перевезення Укрзалізницею та обмеження розвитку потенціалу річкового транспорту через наявність значних бюрократичних перешкод, неадекватну тарифну політику та відсутність стратегії виведення галузі з кризи.

Щільність залізниць України наближається до середньої і становить 37,2 км на 1000 км кв. Сегментація країн за рівнем ВВП на душу населення (за паритетом купівельної спроможності, в дол. США) та щільністю залізниць у

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

проведеному нами обстеженні, показує, що Україна потрапляє у четвертий квадрат із низьким рівнем ВВП та щільністю, що наближається до середньої – рис. 2.9, 2.10.

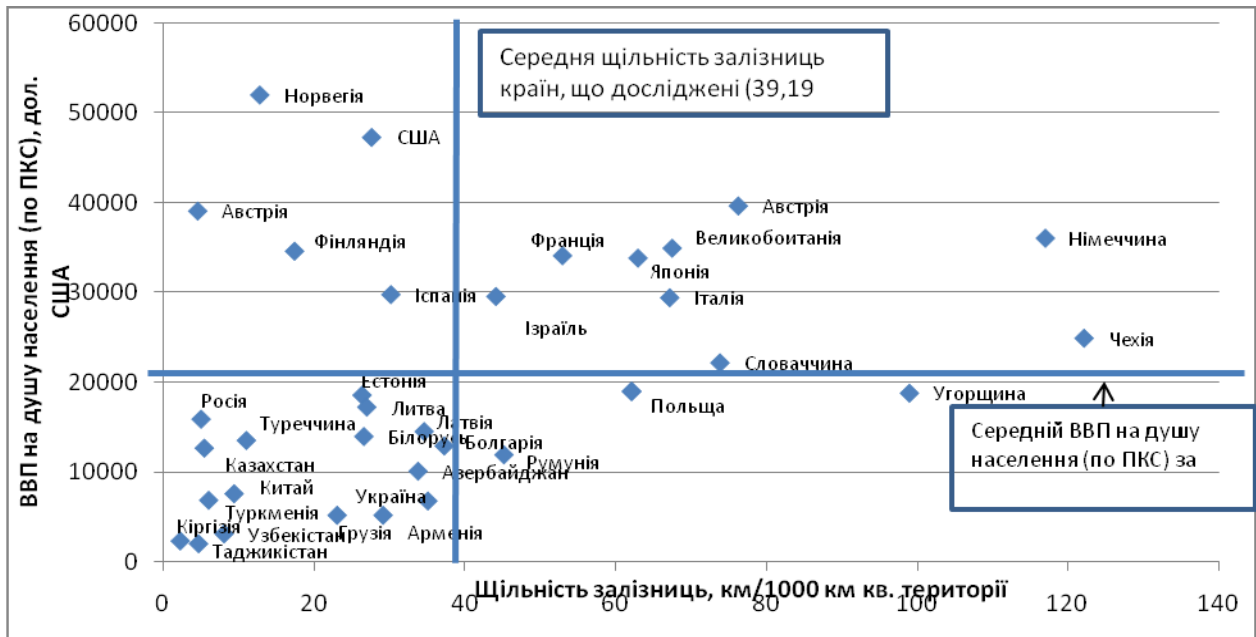


Рис. 2.9. Сегментування країн за рівнем ВВП на душу населення і щільності залізниць
 Джерело: розраховано автором на основі даних статистичної бази World Bank.

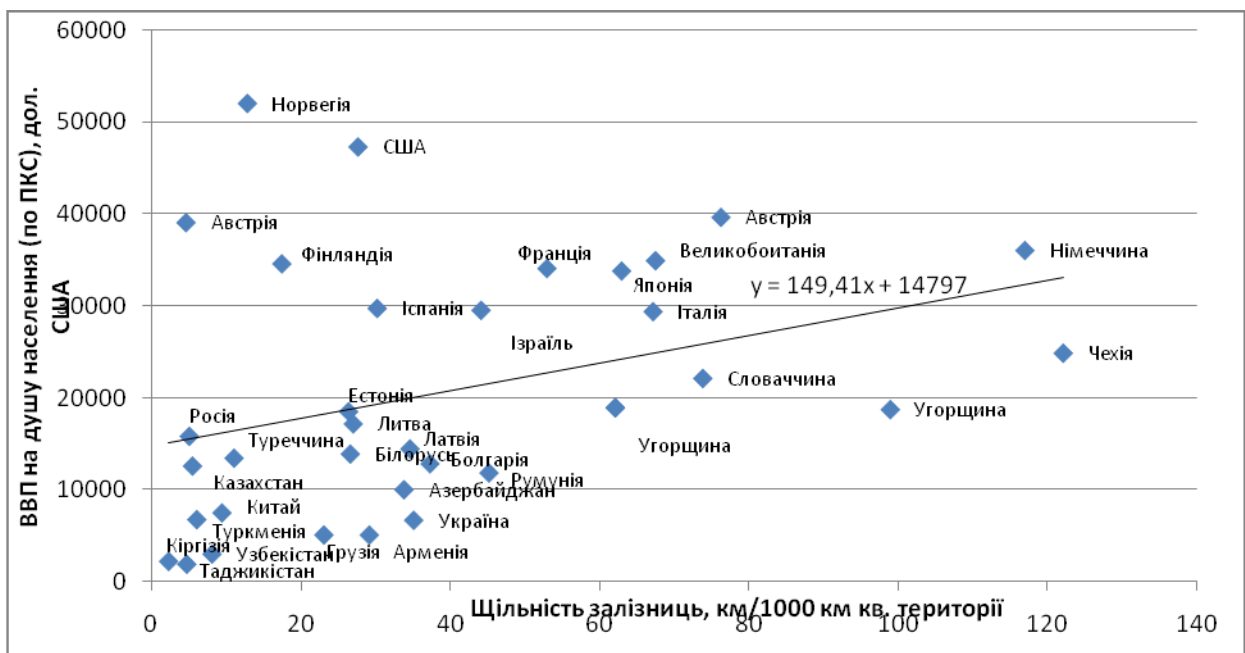


Рис. 2.10. Залежність між ВВП на душу населення та щільністю залізниць досліджених країн
 Джерело: розраховано автором на основі даних статистичної бази World Bank.

Структурні пропорції ринку залізничних перевезень порівняно з європейською моделлю значною мірою є об’єктивними і навряд чи коли-небудь значно зміняться. Це обумовлено як природними умовами України, так і

специфічною конфігурацією національного господарства, інтегруючим та комунікаційним каналом якого вдало можуть виступати залізниці. Проте зроблені нами оцінки щодо щорічних додаткових потреб фінансування транспорту та його інфраструктури свідчать про відкладений попит на реальні інвестиції й у залізничний транспорт зокрема, зважаючи на непрозорість управління та щорічне невиконання Укрзалізницею власних фінансових планів (рис. 2.11).



Рис. 2.11. Щорічні додаткові потреби фінансування транспорту і його інфраструктури України, млрд євро

Джерело: розраховано автором на основі даних Держстату.

Намагання реформувати залізниці України були зафіксовані у Концепції та Програмі реструктуризації на залізничному транспорті України на 1998–2003 рр., що затверджена рішенням колегії Мінтрансу від 18 червня 1997 р. № 14, а потім, через десять років, – Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, що затверджена Постановою КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1390 та викладена в новій редакції Постановою КМУ від 26 жовтня 2011 р. № 1106. Наступним етапом було ухвалення Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553), відповідно до якого з 1 грудня 2015 р. було утворене ПАТ “Укрзалізниця”.

У програмі структурної реформи планувались, але не були реалізовані деякі важливі заходи:

– не було створено агентство або нацкомісію з регулювання тарифів на залізницях;

– не застосовано механізм підвищення тарифів узгоджено із поліпшенням якості послуг, адже тарифи без урахування якості підвищуються монополістом щороку;

– не створено спеціалізовані компанії-перевізники (щоб займалися транзитними, інтермодальними, рефрижераторними перевезеннями);

– не набув розвитку інститут приватної власності в сегменті магістральних локомотивів;

– не розроблено правила недискримінаційного розподілу пропускної спроможності на залізничній інфраструктурі;

– не забезпечено беззбитковість пасажирських перевезень;

– не розвивається виробництво рухомого складу для перевезення пасажирів(вагонобудування);

– у сферу пасажирських перевезень не прийшли приватні компанії.

Основним викликом, що стоїть перед Україною, як уже згадувалося вище, є необхідність завершення реформування залізниць і підвищення якості обслуговування клієнтів та здійснення цих процесів у фарватері європейської ліберальної політики, що тісно пов’язана з імплементацією директив ЄС щодо залізничного транспорту Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, за якою у законодавство України необхідно імплементувати *дванадцять* нормативно-правових актів щодо залізничного транспорту: стосовно *доступу до ринку та інфраструктури* – три директиви та один регламент, *технічних умов, стандартів та техніки безпеки* – чотири директиви, *стандартизації рахунків та статистики* – одна директива (1969 р.), *комбінованих перевезень* – одна директива, *пасажирських перевезень* – два регламенти (див. додаток XXXI до

глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди). У зв'язку з цим було проведено аналіз цих директив та їх співставлення з чинним законодавством України і сформульовано застереження щодо їх імплементації, а також систематизовано позитивні та негативні наслідки цієї імплементації, що викладено в таких роботах автора⁹⁹.

Серед основних позитивних наслідків є посилення безпекової складової функціонування залізниць та підвищення нормативів щодо відшкодування пасажиром у разі загибелі чи при ушкодженні, а серед основних негативних наслідків є досить обмежений період впровадження директив – усього вісім років для залізничного транспорту, як прописано в Угоді, тоді як країни ЄС запроваджували першу директиву близько 20(!) років та уповільнення темпів модернізації через суттєве підвищення її вартості. До того ж важливим заходом є запровадження постійного моніторингу щодо відстеження законодавчих змін у самому ЄС та запровадження відповідності процесу реформування залізничного транспорту в Україні принципам лібералізації, а саме в розрізах: а) інституціонального забезпечення; б) дослідження ринків перевезень; в) дослідження операційної продуктивності залізничного транспорту України. Це, у свою чергу, дозволить розробити пропозиції щодо впровадження адекватної та ефективної політики лібералізації на залізничному транспорті України.

2.4. Теоретико-методологічні основи прискорення залізничних перевезень

Сучасні реалії потребують, щоб системи управління залізничним транспортом та його послуги відповідали вимогам ринку та клієнтури. Щоб гідно конкурувати з іншими видами транспорту, необхідно постійно працювати над підвищенням якості продукції, розширенням спектра робіт і послуг. Для

⁹⁹ Никифорок О.І. Імплементація Директив ЄС по залізничному транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки. *Економіст*. 2013. № 10. С. 15–20. Никифорок О.І., Карпов В.М., Кудрицька Н.В. Імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду Східної Європи / ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Розділ 4: Залізничний транспорт. Київ, 2015. С. 20–22, 73–77. Никифорок О.І., Кудрицька Н.В., Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Імплементація угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні наслідки та нові можливості / ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Розділ 4: Транспорт України в умовах імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Київ, 2016. С. 127–138.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

транспортних підприємств якість – це насамперед швидкість, вчасність та мобільність доставки. В основу *нових підходів щодо прискорення* доставки вантажів та пасажирів повинна бути покладена інноваційність. Система процесу прискорення доставки має ґрунтуватися як на інноваційному потенціалі, так і на сукупності наявних ресурсів, які можливо мобілізувати з метою досягнення стратегічної інноваційної мети, використовуючи адекватний організаційно-правовий механізм. Основними елементами інноваційного потенціалу є ресурсний (людські, фінансові, матеріально-технічні, інформаційні ресурси), організаційно-управлінський (організаційна та ділова культура, досвід менеджерів, цінності організації тощо) і функціональний (передовий досвід виробництва, результати маркетингових досліджень тощо).

Інноваційність передбачає впровадження новітніх зразків транспортної техніки та використання прогресивної технології (спеціалізованого рухомого складу, об'єктів інфраструктури, перевантажувальних механізмів, систем зв'язку, сигналізації та блокування тощо); забезпечення високого рівня координації та узгодженості складових транспортного процесу на основі реалізації логістичних переваг та посилення інформаційного обміну; сучасних адаптивних методів управління транспортним виробництвом, що базуються на реформуванні залізничної галузі з метою створення конкурентного середовища, розвитку системи операторів рухомого складу.

Упровадження інноваційних підходів у діяльності підприємств починається з інноваційності мислення, сучасних методів управління, серед яких – здатність до нестандартних рішень, багатоаспектність та альтернативність вирішення проблем, гнучкість та адаптивність, перехід до системи управління змінами, створення сприятливого середовища для подальшого впровадження нових технологій та підходів.

Інноваційність усіх складових процесу доставки вантажів і пасажирів передбачає повну узгодженість технічних, технологічних та економічних складових на рівні системної взаємодії та координації.

Так, технічна узгодженість (спряженість) базується на погодженості та відповідності (наближеності) параметрів транспортних засобів, технологічна – на застосуванні єдиної технології транспортування, мінімізації втрат часу в елементах взаємодії окремих модулів, а економічна спирається на науково-обґрунтовану систему планування, тарифоутворення тощо.

При цьому між технікою, технологією та економікою існує причинно-наслідковий зв'язок. У системі прискорення доставки вантажів і пасажирів визначальне значення має саме техніка (технічні засоби) – використання швидкісного рухомого складу, колій, автоматизованих систем.

Технічна узгодженість формує стале удосконалення виконання окремих операцій транспортного процесу: скорочення простою вагонів у початково-кінцевих пунктах при виконанні вантажних та інших операцій за рахунок використання сучасного обладнання терміналів, комплексного підвищення рівня автоматизації.

Організаційно-технологічна узгодженість полягає у підвищенні рівня взаємодії та взаємозв'язку між окремими етапами та операціями транспортного процесу. Єдність технологічного процесу, цілеспрямованість модулів, які його формують, базуються на чіткому виконанні окремих операцій транспортного процесу, саме тому порушення строків виконання будь-якої операції негативно відбивається на загальному строку доставки.

Економічна узгодженість базується як на технічній, так і на організаційно-технологічній. Крім того, важливою є взаємодія з іншими галузями економіки та узгодженість із законодавчою, фінансовою, інвестиційно-кредитною системою державного управління.

Незбалансованість розвитку цих сфер, обтяжена загальнокризовим станом економіки країни, таку взаємодію ускладнює. Проте інноваційний підхід передбачає ряд інструментів, дія яких спрямована на подолання суперечностей взаємодії. Серед останніх – стандартизована система економічних показників, виважена тарифна політика, залучення комплексних джерел інвестування,

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

економічне обґрунтування пріоритетності ресурсного забезпечення, реалізації тієї чи іншої схеми транспортування тощо.

Також узгодженість прискорення доставки вантажів та пасажирів включає процес взаємодії людей (учасників транспортного процесу) та засобів праці (рухомого складу, постійних пристроїв тощо), які необхідні для здійснення просторового переміщення вантажів і пасажирів. Головною його складовою є технологічний процес як сукупність дій щодо зміни місця розташування предмета праці (вантажу чи пасажирів), що направлені на досягнення загальної мети – здійснення доставки. Інноваційність передбачає впровадження новітніх зразків транспортної техніки та використання прогресивної технології (спеціалізованого рухомого складу, об'єктів інфраструктури, перевантажувальних механізмів, систем зв'язку, сигналізації та блокування тощо); забезпечення високого рівня координації та узгодженості складових транспортного процесу на основі реалізації логістичних переваг та посилення інформаційного обміну; сучасних адаптивних методів управління транспортним виробництвом, що базуються на реформуванні залізничної галузі з метою створення конкурентного середовища, розвитку системи операторів рухомого складу.

З огляду на зазначене метою на цьому етапі дослідження було визначення пріоритетних напрямів змін у організаційно-управлінській, економічній та техніко-технологічній сферах діяльності залізничного транспорту для підвищення швидкості перевезень вантажів та її впливу на ефективність діяльності галузі та національної економіки.

Теоретико-методологічною основою щодо обґрунтування необхідності прискорення швидкості перевезення вантажів стали такі чинники.

1. Прискорення потребує та є стимулом техніко-технологічного розвитку суміжних галузей у сфері машинобудування (створення більш потужних локомотивів, інноваційних вагонів, розвиток залізничної інфраструктури, удосконалення механізмів взаємодії залізничної галузі з іншими галузями національної економіки).

Потреби залізничного транспорту в інноваційній продукції:

- машинобудування, електроніки, ІТ технологій;
- вагобудування;
- залізничної інфраструктури

2. Вимоги глобалізації економічних процесів як мотивуючий чинник прискорення доставки вантажів та пасажирів.

Віддаленість ресурсних та складових процесу виробництва продукції вимагає прискорення транспортного зв'язку між ними, що дає змогу зберегти єдину систему «виробник – транспорт – споживач». Прискорення доставки вантажів на основі впровадження інновацій в організаційно-управлінській, економічній та техніко-технологічній сферах повинно забезпечувати безперервність зв'язків між суб'єктами ринкових відносин.

На цьому етапі чинниками сприяння прискорення доставки є врегулювання митного законодавства, узгодженість цінової політики, створення умов безпеки перевізного процесу, оптимізації вагообігу, розвиток контрейлерних та мультимодальних перевезень, уніфікація системи взаєморозрахунків учасниками перевізного процесу вантажовідправниками та споживачами.

3. Автоматизація виробничих процесів й інформатизація.

4. Зростання вартості продукції і заміна структури на користь продукції з високою додатковою вартістю (як чинник спонукання до прискорення доставки вантажів).

Обґрунтуємо ці теоретико-методологічні основи необхідності прискорення швидкості перевезень вантажів заходами щодо підвищення швидкості перевезення/доставки вантажів.

1. Організаційно-управлінські заходи:

- нові та удосконалені механізми взаємодії залізничної галузі з іншими галузями національного господарства;
- нові та удосконалені механізми управління галузями та структурними підрозділами;

- нові механізми запровадження ринкових принципів на залізничному транспорті;
- нові та удосконалені методи та форми організації перевізного процесу (організаційні форми взаємодії між видами транспорту).

2. Техніко-технологічні заходи:

- нові технології збільшення швидкості перевезень;
- нові та удосконалені форми обслуговування споживачів;
- нові та удосконалені форми логістичного обслуговування;
- нові та удосконалені форми сервісного обслуговування перевізного процесу.
- нові та модернізовані основні фонди інфраструктури (верхня будова залізничного полотна, рейки, стрілочні переводи, шпали, кріплення та ін.);
- нові та удосконалені засоби ремонту та технічного обслуговування рухомого складу (особливо в час технічних зупинок);
- новий та модернізований рухомий склад (вантажні та пасажирські вагони, локомотиви, дефектоскопи колії та ін.);
- нові та удосконалені форми інформаційного забезпечення перевізного процесу.

3. Економічні заходи:

- зростання конкурентоспроможності галузі;
- нарощення транзитного та транспортного потенціалу галузі;
- зростання продуктивності праці
- зменшення витратомісткості галузі
- збільшення рентабельності.

Усі ці заходи спрямовані на вирішення проблем підвищення ефективності залізничного транспорту шляхом техніко-технологічної, організаційної та управлінської діяльності за рахунок узгодженості підвищення ефективності вантажопідйомності та вантажопотужності рухомого складу з його використанням за часом та пробігом.

Формалізація процесу вантажних перевезень та системи показників їх ефективності

Загалом продуктивність вагону, що визначається кількістю продукції (т-км), що перевозить у середньому кожен вагон робочого парку за добу, визначається за формулою:

$$E_{\text{в}} = P_{\text{дин}} \cdot S_b$$

де $P_{\text{дин}}$ – динамічне навантаження робочого вагону;

S_b – середньодобовий пробіг вагона.

Продуктивність вантажних вагонів оцінюються в двох вимірах:

- ефективність використання вагонів за вантажопідйомністю;
- ефективність використання вагонів за часом та пробігом.

Ефективність використання вагонів за вантажопідйомністю подана на рис 2.12.

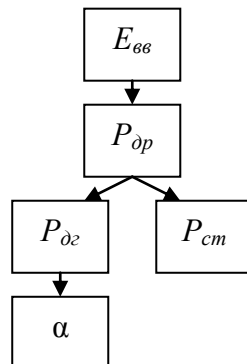


Рис. 2.12. Продуктивність вантажних вагонів за вантажопідйомністю

$E_{\text{вв}}$ – продуктивність вантажних вагонів за вантажопідйомністю;

$P_{\text{др}}$ - динамічне навантаження завантаженого вагону робочого парку;

$P_{\text{дг}}$ – динамічне навантаження завантаженого вагону;

$P_{\text{ст}}$ – статистичне навантаження завантаженого вагону;

α – частка порожнього пробігу від завантаженого.

Таким чином, на ефективність використання вагонів за вантажопідйомністю впливають:

- динамічне навантаження завантаженого вагону робочого парку ($P_{\text{др}}$);
- статистичне навантаження завантаженого вагону ($P_{\text{ст}}$);

– частка порожнього пробігу від завантаженого (α);

Динамічне навантаження робочого вагону визначається за формулою:

$$P_{дин} = \frac{\sum pl}{\sum nS} = \frac{\sum pl}{\sum nS_2S + \sum nS_1S_1}$$

де $\sum pl$ – сума т-км, виконаних на залізниці;

$\sum nS$ – сумарний пробіг, вагоно-км;

n – робочий парк вагонів.

За цією формулою, чим вище показник виконаної роботи залізниці у сумарних т-км тим вище ефективність вагонів за вантажопідйомністю.

Водночас, з математичної точки зору, показник сумарного пробігу вагонів, що стоїть у знаменнику формули при своєму зростанні негативно впливає на ефективність динамічного навантаження n вагонів. Але, розглядаючи цей показник в економічному ракурсі, необхідно акцентувати увагу на складові показника, а саме на сумарний порожній пробіг вагонів, який негативно впливає на продуктивність вагонів за вантажопідйомністю.

Підвищення продуктивності динамічного навантаження вагону можна розглядати через вирішення проблеми зниження співвідношення сумарного порожнього пробігу вагонів до завантаженого. Співвідношення визначається коефіцієнтом (%) порожнього пробігу (α) та розраховується за формулою:

$$\alpha = \frac{L_{нп}}{L_{зп}}$$

Таким чином, чим менше коефіцієнт α , тим вища ефективність використання вагонів за вантажопідйомністю.

Важливою складовою ефективності вагонів за вантажопідйомністю є підвищення статистичного навантаження вагонів, що характеризується кількістю тонн вантажу, що в середньому припадає на один вагон.

Статистичне навантаження вагонів має суттєвий вплив на підвищення їх ефективності (продуктивності) через:

- зниження часу формування поїздів на маневрових станціях;
- зменшення простою внаслідок вантажно-розвантажувальних операцій;

- скорочення довжини поїзда та зайнятих під'їзних колій;
- зменшення часу простою на технічних станціях внаслідок технічних операцій.

Ефективність використання вантажних вагонів за часом та пробігом

В основі визначення продуктивності вантажних вагонів за часом та пробігом ($E_{в.ч.п}$) лежить показник середньодобового пробігу вагонів ($S_в$), який, у свою чергу, залежить від похідних показників.

У загальному вигляді залежність продуктивності вагонів за часом та пробігом подана на рис. 2.13.

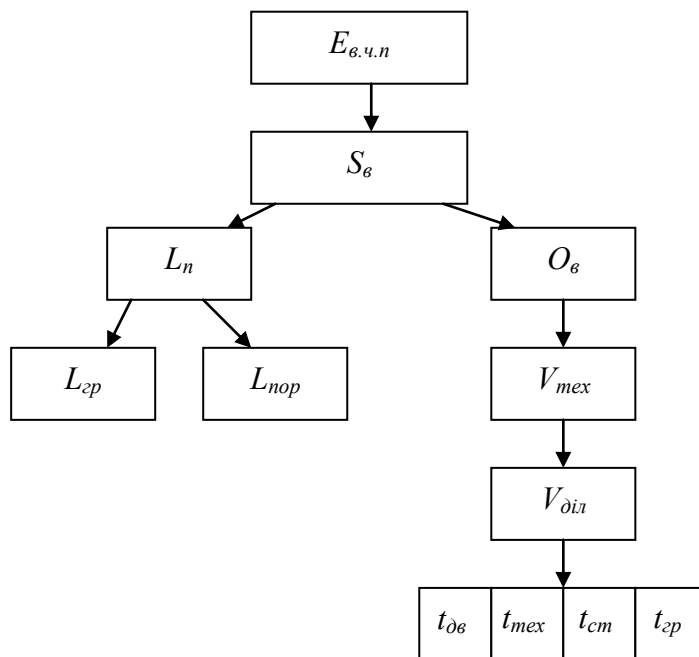


Рис. 2.13. Продуктивності вагонів за часом та пробігом

L_n – повний рейс вагона;

$L_{зр}$ – навантажений рейс вагона;

$L_{пор}$ – порожній рейс вагона;

$O_в$ – обіг вагона;

$t_{д.в}$ – час перебування вагона у русі;

$t_{пр.см}$ – час перебування на проміжній станції;

$t_{мех}$ – час перебування вагону під технічними операціями;

$t_{зр}$ – час перебування вагона під вантажними операціями.

Середньодобовий обіг вагона характеризує ступінь рухомості вагона та обчислюється у кілометрах та визначається за формулою:

$$S_{\sigma} = \frac{L}{O_{\sigma}},$$

де L – повний рейс вагона у км;

O_{σ} – обіг вагона у добах.

Основним чинником підвищення ефективності вагонів за цією формулою є час обігу вагона, який безпосередньо впливає на економію вагоно-годин та вивільненню парку вагонів унаслідок скорочення їх обігу.

У цьому контексті слід приділити особливу увагу показнику «обіг вантажного вагону», що характеризує час повного циклу роботи вагона від початку одного завантаження до початку наступного.

Значення обігу вагона залежить від якості усіх суб'єктів єдиного перевізного процесу, включаючи якість взаємодії між ними, а також від взаємодії компаній-операторів з вантажовідправниками та вантажоотримувачами, і від організації роботи останніх на коліях та під'їзних коліях підприємств.

Водночас обіг вагонів має пряму залежність від часу їх перебування в русі, на порожніх станціях, внаслідок технічних операцій, навантаження та розвантаженням.

Показники продуктивності локомотивів та їх залежність від показників використання локомотивного парку.

Продуктивність локомотивів оцінюється в тих же вимірах, що й вагонного парку, а саме:

- використання локомотивів за потужністю;
- використання локомотивів за часом та пробігом.

Продуктивність локомотива є комплексним показником використання локомотивного парку та розраховується за формулою:

$$E_{\sigma} = \frac{\sum QL}{M},$$

де QL – т-км бруто у середньому за добу;

M – робочий парк локомотивів.

Також для визначення продуктивності локомотива використовується формула:

$$E_l = Q_{\text{бр}} \cdot S_l(1-\beta),$$

де $Q_{\text{бр}}$ – середня вага вантажного поїзда, брутто;

S_l – середній пробіг локомотива;

β – коефіцієнт допоміжного пробігу локомотива.

Ефективність використання локомотивів за потужністю схематично надана на рис. 2.14.

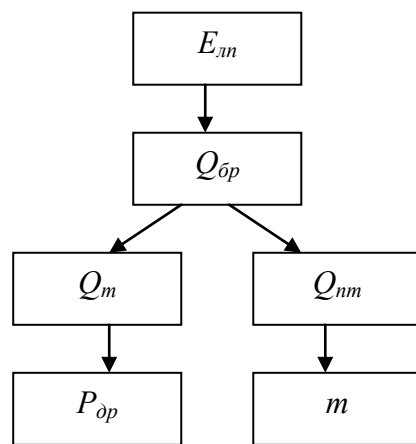


Рис. 2.14. Залежність продуктивності локомотива від показників використання локомотивного парку

E_l – продуктивність локомотива за потужністю;

$Q_{\text{бр}}$ – вага поїзда, брутто;

Q_m – вага тари;

$Q_{\text{нм}}$ – вага поїзда, нетто;

$P_{\text{дп}}$ – динамічне навантаження вагонів робочого парку;

M – середній склад поїзду.

Середня вага ($Q_{\text{бр}}$) показує, яка кількість тонн припадає в середньому на кожний потяг, що пройшов по дільниці. Середня вага поїзда брутто визначається за формулою:

$$Q_{\text{бр}} = \frac{\sum QL}{\sum NL},$$

де $\sum QL$ – т-км брутто за певний період часу;

$\sum NL$ – поїздо-км за той же період.

Середній склад поїзду є показником, який дає можливість оцінити ступінь використання сили тяги локомотива з урахуванням легковагових і порожніх вагонів, і визначається за формулою:

$$m = \frac{\sum nS}{\sum NL},$$

де $\sum nS$ – пробіг вагонів у вагоно-км;

$\sum NL$ – пробіг поїзда у поїздо-км.

Динамічне навантаження вагонів робочого парку розраховується аналогічно до показника P_{op} для визначення ефективності використання вагонів за вантажопідйомністю.

Ефективність використання локомотивів за часом та пробігом.

В основі розрахунків ефективності за часом та пробігом ($E_{лчп}$) лежить показник S_l – середньодобовий пробіг локомотива.

Показники впливу на його розмір надані на рис. 2.15.

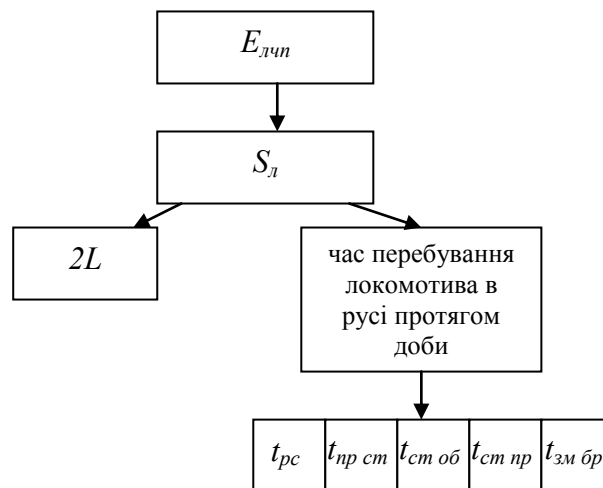


Рис. 2.15. Залежність середньодобового пробігу локомотива від показників часу

S_l – середньодобовий пробіг локомотива;

$2L$ – подвоєна відстань в русі;

$t_{об}$ – час у русі;

$t_{нр ст}$ – час перебування на проміжній станції;

$t_{стоб}$ – час перебування на станціях обороту;

$t_{cm\ np}$ – час перебування на станціях приписки;

$t_{зм\ бр}$ – час зміни локомотивних бригад.

Середньодобовий пробіг локомотива показує, яку кількість кілометрів у середньому кожний локомотив проходить за добу, та визначається за формулами:

$$S_l = 2L \frac{24}{O_l} = 48 \frac{L}{O_l},$$

де L – довжина тягового плеча, км;

O_l – обіг локомотива в рік.

$$S_l = \frac{\sum MS}{\sum M},$$

де $\sum MS$ – кількість локомотивів на добу;

M – робочий парк локомотивів.

З викладеного вище можна зробити висновок, що за формалізованою схемою показників продуктивності рухомого складу їх можна поділити на дві групи:

– показники використання рухомого складу за потужністю або за вантажопідйомністю;

– показники використання рухомого складу за часом та пробігом.

Зважаючи на те, що метою роботи є визначення впливу прискорення швидкості перевезень вантажів на продуктивність рухомого складу, подальше дослідження здійснювалося у площині дослідження показників використання рухомого складу за часом та пробігом.

Розрахункова частина дослідження дає можливість оцінити вплив прискорення швидкості на ефективність перевезень та економіки загалом.

Ефективність підвищення швидкості доставки вантажів проявляється у:

– збільшенні обсягів доставки за рахунок привабливості залізничного транспорту;

– зменшенні вартості вантажної маси у транспортуванні, що є передумовою зниження транспортної складової в кінцевій ціні продукції;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– зниженні обігової кількості матеріальних запасів для виробничої діяльності.

Економія поточних витрат відбувається за рахунок зменшення вагоно-годин роботи і, як наслідок, скорочення робочого парку вагонів.

Основними елементами, що є складовими прискорення обігу вагонів, є:

– зростання технічної та дільничної швидкостей;

– збільшення часу вагонів у русі;

– зменшення простою:

на проміжних станціях,

під вантажними операціями,

на під'їзних коліях підприємств,

на технічних станціях.

Аналіз динаміки структури повного обігу вагонів подано за період 2000–2014 рр., за цими ж даними були проведені експериментальні розрахунки (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

**Структура повного обігу вагонів по Південно-Західній залізниці
(2000–2014 рр.)**

Роки	Час у русі		Час простою						Повний обіг вагону		
			проміжна станція		під навантаженням		технічна станція				
	години	%	години	%	Години	%	години	%	години	%	діб
2000	15,9	18,2	2,5	2,8	19,7	22,7	48,7	56,0	86,9	100	3,62
2005	12,9	18,2	1,6	1,6	20,2	28,5	36,1	50,9	70,8	100	2,15
2011	11,7	17,4	1,7	1,7	19,3	28,2	36,2	52,9	68,4	100	2,85
2012	11,9	15,8	1,3	1,7	21,7	28,9	40,2	53,5	75,1	100	3,13
2013	11,5	13,7	1,2	1,4	32,7	38,4	38,9	46,4	83,8	100	3,49
2014	11,3	13,7	1,3	1,2	67,7	78,0	8,2	9,5	86,6	100	3,61

Джерело: За даними ПАТ «Укрзалізниця».

1.1. Ефективність від змінення дільничної швидкості

$$E_3 = 16736 \text{ ваг.} \cdot \left(\frac{3901 \text{ км}}{39,7 \text{ км/год}} - \frac{3901 \text{ км}}{39,5 \text{ км/год}} \right) 0,45 \text{ грн} =$$

$$16736 \text{ ваг.} (98,2 \text{ год} - 98,7 \text{ год}) = 16736 \text{ ваг.} (-0,5) \text{ год}$$

при дільничній швидкості 39,7 км/год вагон буде в середньому в обігу 98,2 год.

При дільничній швидкості 39,5 вагона в середньому перебуватиме в обігу 98,7 год.

Таким чином зменшення часу обігу вагона скоротиться на $98,7 - 98,2 = 0,5$ год.

Робота залізниці в середньому на добу становить 16736 ваг. При зменшенні часу вагону в обігу на 0,5 год економія вагонів становитиме:

$$16736 \text{ ваг.} \cdot 0,5 \text{ год} = 8365 \text{ ваг./год.}$$

Повний рейс вагона становить 98,7 год.

Економія часу $8365 \text{ ваг./год} : 98,7 \text{ год} = 84,8 \text{ ваг. на добу}$. Витратна ставка 1 вагоно-год. = 0,45 грн. Економія у вартісному виразі за добу становить:

$$8365 \text{ ваг./год.} \cdot 0,45 \text{ грн.} = 3764 \text{ грн за добу в цілому по Укрзалізниці.}$$

Річна економія при збільшенні дільничної швидкості на 0,2 км на годину дасть річний ефект $3764 \text{ грн.} \cdot 365 \text{ діб} = 1373860 \text{ грн.}$

Південно-Західна залізниця 2014 р.

$$E_3 = 5141 \text{ ваг.} \cdot \left(\frac{6657}{47,3_{2014}} - \frac{6657}{47,7_{2013}} \right) \cdot 0,40 \text{ грн} =$$

$$5141 \text{ ваг.} (140,7 - 139,6) 0,40 \text{ гр.} = 140,7 - 139,6 = 1,1 \text{ год.}$$

скорочення часу обігу вагона становить 1,1 год.

Економія вагонів становитиме:

$$5141 \text{ ваг.} \cdot 1,1 \text{ ваг.} = 5655 \text{ вагоно-годин.}$$

Повний рейс вагона становить 140,7 год.

Економія часу $5655 \cdot 140,7 \text{ год} = 40,2 \text{ ваг. на добу}$. Витратна ставка 0,40 грн.

Економія у вартісному виразі за добу становить $5655 \text{ вагоно-годин} \cdot 0,40 \text{ грн} = 2260 \text{ грн./добу}$

Річна економія – $2260 \text{ грн/добу} \cdot 365 = 824900 \text{ грн/рік}$ за рахунок скорочень обігу вагонів.

1.2. Ефект від прискорення (зменшення) обігу вагонів

$$E_{ov} = \Delta O v U e_{в.г.} 24,$$

де $\Delta O v$ – прискорення обігу, вагона, діб.

Південно-Західна залізниця

2013 р. – обіг вагона – 3,49 доби,

2014 р. – обіг вагона – 3,61 доби,

Тобто у 2014 р. обіг вагона збільшився на $3,61 - 3,49 = 0,12$ доби,
або на 2,8 год.

Добова чисельність робочого парку вагонів $U e_{в.г.}$ 5141 од.

Ефективність від змінення обігу вагонів становитиме:

$$E_{о.в.} = 0,12_{д\bar{o}} \cdot 5141_{од.} = 1159 \text{ год.}$$

При обліковій ставці 0,40 грн на вагоно-год. витрати на добу порівняно з 2014 р. становитимуть $1159 \cdot 0,40 = 463$ грн.

За 2014 р. збиток за рахунок збільшення обігу вагонів порівняно з 2013 р. становитиме $463 \text{ грн на добу} \cdot 365 \text{ д\bar{o}} = - 168999$ грн.

1.3. Ефект від змінення простою вагонів на технічній станції

Південно-Західна залізниця

Ефект визначається через середні розміри вивільнення вагонного парку шляхом врахування економії вагоно-годин на одній станції, кількості технічних станцій та витратної ставки однієї вагоно-години за формулою:

$$E_{mex.} = \Delta t_{mex.} K_{mex} U e_{в.г.} \cdot e_{в.г.},$$

де Δt_{mex} – скорочення простою вагонів на одній технічній станції;

K_{mex} – кількість технічних станцій;

$U e_{в.г.}$ – витратна ставка однієї вагоно-годин.

Для розрахунку Δt_{mex} необхідно розрахувати різницю між простоєм вагонів на одній технічній станції у 2013 та 2014 рр.

Простій вагонів на одній технічній станції становить $8,14_{\text{год. у 2013}} - 8,19_{\text{год. у 2014}} = 0,5$ год.

Для визначення кількості технічних станцій можна розрахувати кількість простою у годинах на одній технічній станції, наприклад Південно-Західній залізниці, – 8,19 поділену на кількість вагонів за добу, що пройшли через одну технічну станцію. На одній технічній станції вагон стоїть 8,19 год. Але за повний обіг вагону він стоїть на усіх технічних станціях 38,9 год. Таким чином можна з якоюсь часткою імовірності розрахувати кількість технічних станцій, на яких зупиняються вагони. А саме – $38,9 \text{ год} : 8,19 = 4,74$ тех. станції.

Розрахунок ефективності від зміни простою вагонів на технічних станціях

$E_{\text{тех.}} = \Delta 0,5 \text{ год} \cdot 4,74 \text{ тех.ст.} \cdot 5141 \text{ ваг} = 12184 \text{ ваг/год} \cdot 0,45 \text{ грн.} = 4872 \text{ грн/год.}$

Інтерпретуючи цей розрахунок, можна зробити висновок, що при зменшенні простою на 0,5 год на технічних станціях робочого складу вагонів за добу ефект може становити 4872 грн. Річний ефект $4872 \text{ грн} \cdot 365 \text{ діб} = 1779 \text{ тис. грн.}$

Сукупність наведених розрахунків ефективності прискорення швидкості перевезення вантажів за окремими елементами процесу перевізного процесу є базовою основою для подальшої деталізації необхідних організаційно-управлінських та техніко-технологічних заходів розвитку залізничного транспорту.

2.5. Пріоритети розвитку та економічний механізм управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту

Нинішній стан справ у залізничній галузі обумовлює необхідність чіткого визначення пріоритетних напрямів її розвитку на найближчу перспективу задля ефективного функціонування та послідовного розвитку.

Складність перетворень спрямованих на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту у тому, що паралельно з ними необхідно забезпечувати безперебійне залізничне сполучення, а також безперешкодну доставку вантажів та пасажирів тощо.

До пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України на найближчу перспективу, враховуючи теперішню політику Міністерства інфраструктури України в галузі залізничного транспорту, можна віднести такі як: *лібералізація, модернізація та інтеграція* (рис. 2.16).

Одночасне перебування залізничної галузі у процесі реформування та приведення її діяльності у відповідність до вимог директив та регламентів ЄС вимагає того, щоб всі процеси були структурованими та узгодженими між собою, з огляду на нестабільну політико-економічну ситуацію в Україні, що

додатково ускладнює діяльність залізничного транспорту при адаптації до роботи в нових умовах.

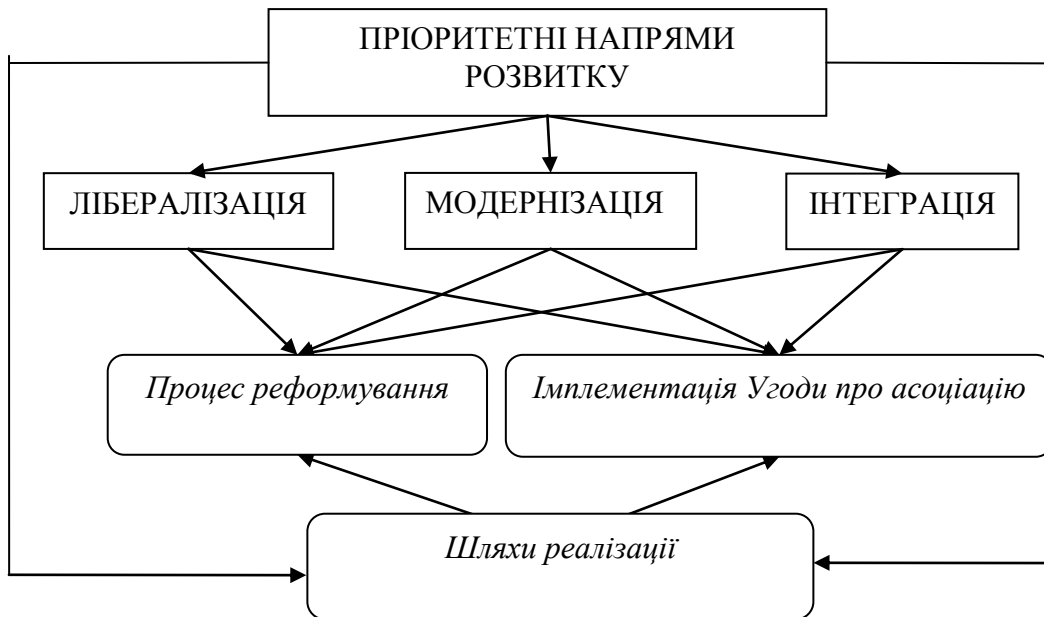


Рис. 2.16. Схема пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України в перспективному періоді

Джерело: складено автором.

Адаптація національного законодавства в галузі залізничного транспорту до законодавства ЄС сприятиме поглибленню *інтеграції української залізничної галузі до ринку залізничних перевезень ЄС*, що сприятиме розвитку експорту та ефективнішому використанню транзитного потенціалу, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному транспортному ринку.

Розвиток конкурентного середовища та запровадження ринкової моделі функціонування залізничного транспорту можливі шляхом поступової зміни державного регулювання на ринкові відносини між суб'єктами господарювання, які займаються конкурентними видами діяльності. Для цього необхідно створити ефективний механізм внутрішньогалузевої конкуренції на основі політики лібералізації доступу до потенційно конкурентних секторів, відштовхуючись від зарубіжного досвіду та реалізуючи європейський *принцип розділення інфраструктури і перевезень*, який покладено в основу реформування залізниць України, враховуючи при цьому всі ризики

лібералізації (вибір маршрутів, структуру тарифів, державну допомога, інвестиції тощо).

Одним із надзвичайно важливих завдань під час реформування залізничної галузі має бути проведення системи модернізаційних перетворень: 1) організаційної та 2) техніко-технологічної модернізації з метою динамічного розвитку та нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Розглядаючи економічний механізм управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту в рамках визначених пріоритетних напрямів, слід зауважити, що він покликаний, з одного боку, забезпечити ефективне функціонування на внутрішньому ринку та доступ до міжнародних ринків, а з іншого – задовольнити потреби споживачів у якісних послугах за доступною ціною.

Економічний механізм управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту складається також із взаємопов'язаних блоків (рис. 2.17): нормативно-правового, організаційного, ресурсного та стратегічного, схильних до впливу зовнішніх і внутрішніх факторів, що утворюють певну цілісність, базовим принципом якої є забезпечення розв'язання проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок створення конкурентних переваг та стійкого розвитку, а також посилення позицій на внутрішньому та міжнародному ринках перевезень.

До інструментів економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту варто віднести такі: трансфертні (дотації, субсидії, субвенції), ціноутворення і податки (ціна, прибуток, податки, економічні пільги та санкції), кредитну політику (відсоткові ставки, ризики, кредитний тендер), тарифну політику (структуру тарифу, базову і транзитну ставки, додаткові збори і плати), амортизаційна політика (методи, схема нарахування), інвестиційно-інноваційні (проекти, джерела, зв'язки між наукою і виробництвом).

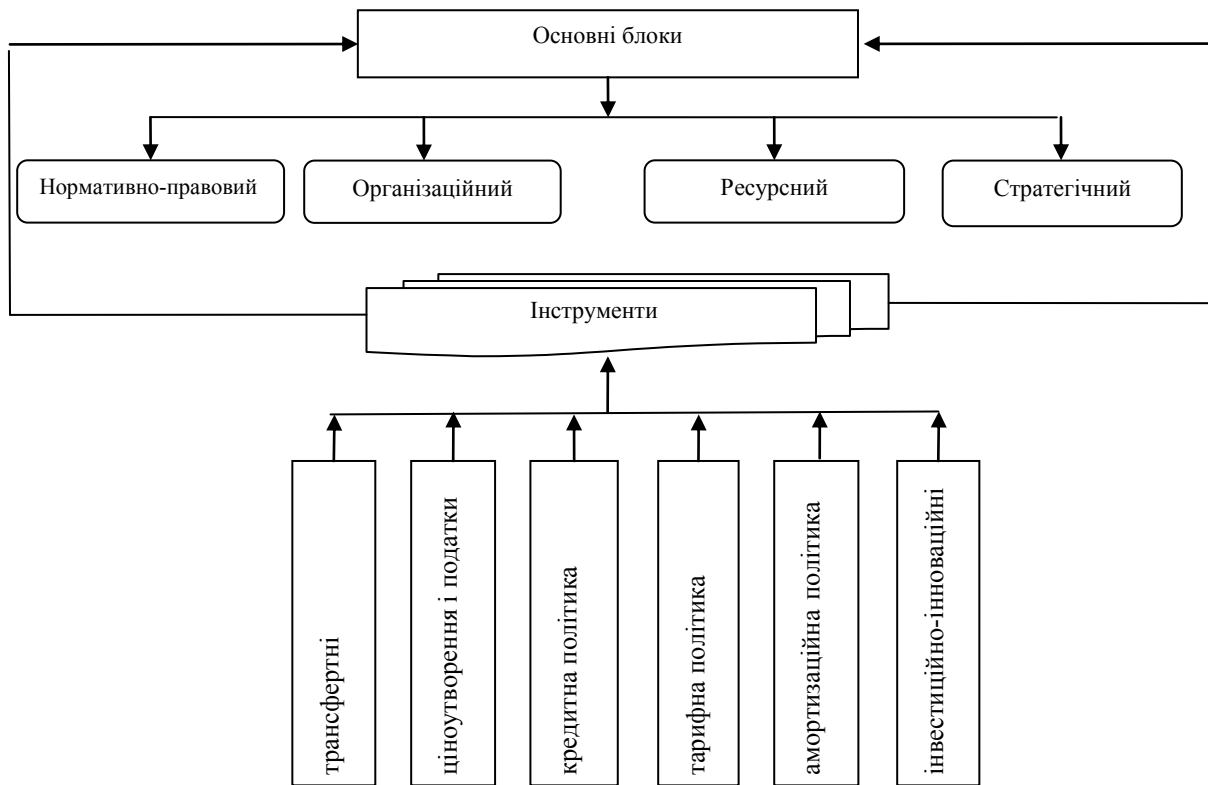


Рис. 2.17. Елементи економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту

Джерело: складено автором.

Нижче наведено пропозиції щодо вдосконалення економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту в рамках пріоритетних напрямів розвитку залізничної галузі. Зазначимо, що розроблені пропозиції вписуються в основні блоки економічного механізму управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту, що насамперед зазнають впливу зовнішніх та внутрішніх факторів конкурентоспроможності в контексті пріоритетних напрямів розвитку економіки, а саме:

1. Нормативно-правовий блок. Якщо процеси реформування залізничного транспорту тривають уже понад 10 років, то постійне перебування в умовах нестабільності не може тривати нескінченно довго.

Потрібно здійснити аналіз нормативно-правової бази, що регламентує діяльність залізничного транспорту на предмет її відповідності законодавству ЄС з метою внесення необхідних поправок задля узгодження нормативно-правової бази реформування та діяльності залізничного транспорту з

основними положеннями відповідних директив та регламентів ЄС, визначених в Угоді про асоціацію України та ЄС.

Ключовим і найбільш всеохоплюючим для залізничного транспорту повинен стати Закон України “Про залізничний транспорт”, проект якого 14 квітня 2016 р. був відкликаний і 05.05.2016 р. цей же законопроект знову подано до Верховної Ради та зареєстровано під №4593, а 11.05.2016 р. передано на розгляд комітету Верховної Ради з питань транспорту.

Ухвалення Верховною Радою *оновленої редакції* Закону України «Про залізничний транспорт» можливе після його *доопрацювання* з урахуванням вимог директив та регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, зокрема, в частині термінологічного кореспондування та зауважень представників бізнесу щодо тарифної політики, механізмів інвестування в об’єкти інфраструктури тощо для відпрацювання спірних питань, що створить передумови для лібералізації ринку залізничних перевезень та залучення інвестицій, запровадить у практику поняття “замовлення на соціальні перевезення” і нові принципи формування тарифів.

Закон повинен однозначно регламентувати чіткі, прозорі умови для здійснення діяльності (без допомоги підзаконних актів), не потребувати випуску додаткових інструктивних і методичних документів і не допускати довільного чи подвійного тлумачення.

Цей закон – основа для розроблення системи правових актів, що створять юридичні підстави для діяльності залізничного транспорту. Затягування вирішення спірних питань і, як наслідок, невчасне ухвалення закону гальмують процес реформування галузі. Головне, що в цьому законодавчому акті необхідно передбачити як, з одного боку, відповідність директивам та регламентам ЄС з огляду на підписану Угоду про асоціацію між Україною та ЄС, так, з іншого – реалії економічної та політичної ситуації в Україні, в яких працює залізничний транспорт, його структурні перетворення та стратегічну роль для нашої економіки.

2. Організаційний блок. Організаційна структура залізничного транспорту, яку становив один галузевий орган державного управління, поєднуючи функції господарської діяльності та державного регулювання, перешкоджала розвитку конкурентного середовища, була неефективною через свою непрозорість, незрозумілою з точки зору інвестора, оскільки збільшувала його ризики і автоматично призводила до підвищення ставок за кредитами або взагалі відмови фінансових інститутів надавати позики¹⁰⁰.

Розділення традиційної організаційної структури залізничного транспорту України на два сектори – управління інфраструктурою та управління перевізним процесом, яке в ЄС уперше було визначено в директиві 91/440/E40 і означало важливий крок уперед, змушує запроваджувати нові правила й принципи управління залізницею для організації цих специфічних сфер діяльності, встановлення відповідних вимог до власного майна, проведення власних розрахунків, тобто визначення власних фінансових показників.

Реформування галузі, що здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390, у рамках якого з 1 грудня 2015 р. організовано діяльність публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», створеного на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств залізничного транспорту на виконання рішення Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та відповідно до Програми діяльності уряду на 2015 рік, а також з урахуванням зобов'язань України відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію **дозволить здійснити такі інституційні перетворення галузі:**

- розмежувати функції державного та господарського управління галуззю;
- кардинально змінити організаційну структуру управління;

¹⁰⁰ Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>

Розділ 2. Лібералізація та європеїзація як пріоритетні напрями реформування...

- передати функції державного управління до незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту;
- передбачити створення Агенства з доступу до інфраструктури (відповідно до директив ЄС);
- створити сучасну систему управління з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця»;
- підвищити ефективність управління залізничним транспортом.

Для цього **необхідно**:

1) переглянути Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. з метою коригування термінів реформування відповідно до директив ЄС для поступового вирішення накопичених у галузі проблем, спрямованих на підвищення ефективності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та технічне оновлення;

2) ухвалити Закон України «Про державне регулювання у сфері транспорту», що, відповідно до розробленого законопроекту, передбачає створення державного незалежного органу Національної комісії, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту;

3) розробити та затвердити постанову КМУ «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», що дозволить суб'єктам господарювання забезпечити рівноправний доступ до залізничних колій для здійснення діяльності із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

4) забезпечити відкритість та рівноправність доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури, залишаючи державне регулювання ринку лише для тих елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки;

5) завершити роботи щодо організації діяльності публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», зокрема структурні перетворення, з метою

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця», що підвищить ефективність управління залізничним транспортом.

3. Ресурсний блок (технічний стан, фінанси, кадри). Відсутність необхідного фінансування для забезпечення процесів простого відтворення основних фондів протягом тривалого періоду незалежності (крім власних коштів залізниць) у поєднанні з неефективним управлінням, постійним субсидуванням збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, неефективною тарифною політикою призвели до критичної зношеності основних фондів залізничного транспорту та вичерпання його технічного ресурсу:

1) фізичне зношування залізничної інфраструктури (табл. 2.8) перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 %. Потребує заміни 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи), понад 11% дефектних мостів та інших штучних споруд потребують реконструкції.

Таблиця 2.8

Технічна оснащеність залізничної мережі у 2000–2016 рр., км

Показник	Роки					
	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Експлуатаційна довжина колії	22300	22000	21700	20900	21000	21000
у т.ч. в дві колії і більше	7279,1	7150,7	7333,9	7312,0		
Експлуатована довжина електрифікованих дільниць	9169,8	9407,2	9877,1	9990,00	10000	10000
у т.ч. на змінному струмі	4510,2	4716,6	5112,6	5506,09	-	-
Експлуатаційна довжина ліній, обладнаних автоблокуванням та диспетчерськ. централізацією	13491,5	13378,3	13402,2	12829,89	-	-
Розгорнута довжина головних колій	30328,8	29848,1	29661,1	28886,9	-	-
Протяжність колій на залізобетоні	18885,6	21532,5	24730,2	25066,1	-	-
Протяжність безстикової колії	171189,7	19242,7	21387,0	21663,3	-	-

Джерело: складено за даними Державної служби статистики.

Рівень електрифікації залізничної інфраструктури досить високий – 47% до загальної протяжності залізниць, що становить 10 тис. км та охоплює всі

основні напрямки перевезень. Але електроживлення мережі здійснюється на основі постійного та змінного (26%), струму, що ускладнює експлуатаційну роботу. Інфраструктурне вирішення цієї проблеми дуже затратне, адже саме на цих електрифікованих ділянках і відбувається найбільша частина залізничних перевезень. Складними ділянками щодо оснащення залишаються прикордонні пункти пропуску, де переважно продовжується використання локомотивної тяги.

Згідно з Глобальним індексом конкурентоспроможності 2015–2016 рр., за показником якості залізничної інфраструктури оцінка України знизилась на 3 позиції – до 28-го місця¹⁰¹.

2) фізичне та моральне зношування рухомого складу та невідповідність його техніко-економічних характеристик сучасним вимогам (табл. 2.9).

За період 2000–2016 рр. експлуатований парк тягового рухомого складу скоротився на 17% (782 од.), вантажних вагонів – на 44% (81,5 тис. од.) і пасажирських вагонів на 50% (4,5 тис. од.), тобто безперервно знижується кількісний склад та збільшується експлуатаційний термін служби (рис. 2.18), тоді як у розвинених країнах світу, для прикладу, за цей же період часу змінилося вже 2–3 покоління тягового рухомого складу.

Таблиця 2.9

**Інвентарний парк рухомого складу залізничного транспорту
у 2000–2016 рр., од.**

Рухомий склад за призначенням	Роки				
	2000	2005	2010	2015	2016
Тепловози	2741	2572	2539	2151	2151
Електровози	1796	1797	1861	1720	1720
Паровози	140	66	51	24	24
Вантажні вагони, тис. од.	185,7	150,3	120,6	107,9	104,2
з них:					
криті	21,0	18,3	12,0	7,1	6,3
платформи	16,2	12,5	8,6	5,5	5,3
напіввагони	82,5	64,4	59,6	48,5	46,8
цистерни	17,8	14,3	9,6	9,5	9,1
рефрижератори	4,1	1,1	0,3	0,5	0,5

¹⁰¹ Как выглядит транспортная инфраструктура Украины на фоне других стран: The Global Competitiveness Report. URL: http://cfts.org.ua/articles/kak_vyglyadit_transportnaya_infrastruktura_ukrainy_na_fone_drugikh_stran_the_global_competitiveness_report_919

Рухомий склад за призначенням	Роки				
	2000	2005	2010	2015	2016
Пасажирські вагони, тис. од.	9,0	7,9	7,3	5,2	4,5
з них:					
м'які	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
не купейні	4,6	3,9	3,6	2,7	2,2
купейні	2,7	2,5	2,5	1,9	1,6
міжобласні	0,3	0,6	0,4	0,2	0,2
вагони-ресторани	0,3	0,2	0,1	0,1	0,05
багажні, поштово-багажні	0,2	0,1	0,1	0,04	0,04

Джерело: складено за даними Державної служби статистики.

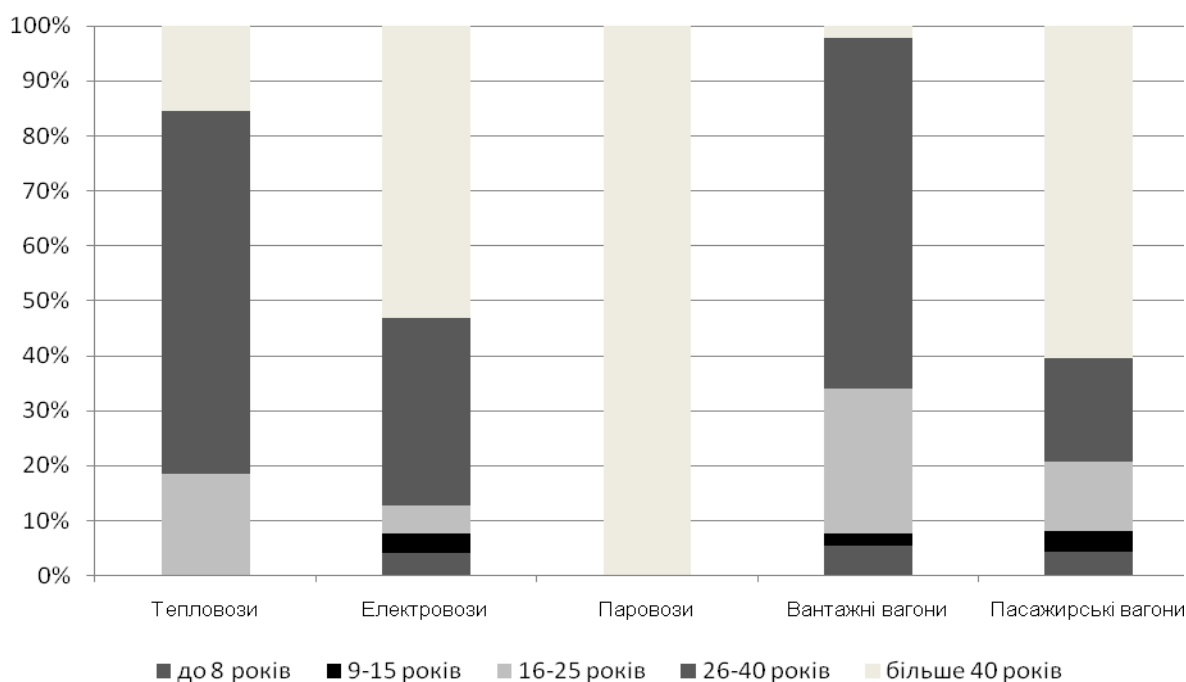


Рис. 2.18. Рухомий склад залізничного транспорту за роками випуску на кінець 2016 року, %*

Джерело: побудовано на основі даних Державної служби статистики.

Зважаючи на практично повне зношування парку тягового рухомого складу, проблему його оновлення сьогодні необхідно негайно вирішувати.. Ступінь зношування локомотивів перевищує 91%, середній вік тепловозів – 33 роки, а електровазів – 42 роки. Найбільший ступінь зношування магістральних та маневрових тепловозів – 99 та 96% відповідно. За оцінками ПАТ «Укрзалізниця», дефіцит локомотивів на сьогодні становить 100 одиниць¹⁰².

¹⁰² УЗ оцінила текущий дефіцит локомотивов. URL: http://cfts.org.ua/news/2016/10/27/uz_otsenila_tekuschiy_defitsit_lokomotivov_37213

З огляду на це *підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту допоможе:*

– **забезпечення** безпечної та стабільної роботи технічних засобів залізничного транспорту в найближчий період, у першу чергу за рахунок оновлення та впровадження нових технологічних процесів та технологій, впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій та устаткування, проведення їх модернізації, реконструкції, проведення капітальних ремонтів з подовженням термінів експлуатації;

– **електрифікація** найбільш перспективних (з високою інтенсивністю руху поїздів) напрямків залізничної мережі та усунення «вузьких» місць в інфраструктурі залізничного транспорту **через** 1) забезпечення стійкого програмно-цільового розвитку залізниць як на довгостроковій, так і короткостроковій основі, що є дієвим заходом з оновлення та розвитку інфраструктури, особливу увагу приділивши Стратегії розвитку галузі та короткостроковим програмам, спрямованим на модернізацію та капітальний ремонт рухомого складу та інфраструктури; 2) розділення залізничної мережі для окремого використання пасажирським та вантажним залізничним сполученням на стратегічних залізничних дорогах з визначенням ліній для обслуговування пасажирських перевезень, які зв'яжуть швидким сполученням обласні центри з Києвом та між собою, сприятимуть підвищенню мобільності населення, кращій інтеграції сусідніх міст, дозволять створити швидкісний західний коридор, а також підвищити рівень сервісу для пасажирів та лінії для вантажних перевезень, що дозволить наблизити швидкісні показники роботи залізничного транспорту до європейських, покращити безпеку на залізничних шляхах та рівень сервісу для вантажовласників;

– **модернізація** інфраструктури транзитних перевезень. Для цього **потрібно:**

1) ініціювати розроблення нових програм (у рамках стратегії) щодо підтримки розвитку транзитного потенціалу та проєктів модернізації транзитної залізничної інфраструктури з метою повернення частки втраченого

залізничного транзиту і подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні, що створить сприятливі умови для транзитного переміщення територією країни. Необхідно вибудувати послідовну державну політику щодо розвитку транзитного потенціалу України;

2) впровадити автоматичну систему переходу залізничного рухомого складу із ширини колії 1520 на іншу – 1435, що сприятиме інтеграції залізниць України до європейської залізничної інфраструктури, зменшить час пасажирів у дорозі, підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту¹⁰³;

– **модернізація** рухомого складу залізничного транспорту:

1) відновлення локомотивного парку залізничного транспорту на основі:

а) інноваційних зразків, що відповідають сучасним вимогам дадуть можливість підвищити продуктивність рухомого складу із одночасним зменшенням енергозатрат, та активне впровадження розробок вітчизняних підприємств;

б) застосування якісно нових технічних рішень, що суттєво підвищують економічність локомотива і подовжують термін його служби з подальшим сервісним обслуговуванням модернізованих машин;

в) відмови від ремонту тепловозів з метою їх радикальної модернізації із суттєвим покращенням характеристик;

г) різних видів ремонту, в т.ч. проведення капітальних ремонтів в умовах депо та на спеціалізованих заводах з метою збільшення міжремонтних пробігів; вивчення можливості подовження терміну служби ряду моделей локомотивів;

2) оновлення вантажних вагонів для більшого забезпечення заявлених до перевезення вантажів;

3) оновлення пасажирського рухомого складу шляхом формування замовлень для завантаження національних виробничих потужностей рухомим складом нового покоління із подальшою локалізацією виробництва рухомого складу на вітчизняних підприємствах та надання підтримки українському

¹⁰³ Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту. URL: <http://new.mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>

виробнику через сприяння розвитку швидкісних пасажирських поїздів на вітчизняних вагонобудівних заводах, а також виробництво двосистемних локомотивів, які працюють на постійному і змінному струмі з урахуванням вартості витрат у ході життєвого циклу локомотива.

Вирішення інформаційно-комунікативних проблем, зокрема таких, як відсутність єдиної бази даних, розрізненість діючих інформаційних систем, об'єднання всіх інформаційних потоків лю в рамках однієї структури з метою одержання в одному місці інформації по організації перевезень вантажів покладено на контакт-центр із вантажних перевезень¹⁰⁴. Практичним застосування ІТ-технологій у галузі сьогодні є перехід на електронний документообіг, який розпочався із впровадження системи місячного планування перевезень «Місплан»; електронної накладної (електронної вантажної накладної); інтерактивної довідки наявності вільних порожніх вагонів, що сприяє прискоренню оформлення перевізних документів.

Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності та існуюча система тарифоутворення¹⁰⁵ призвели до зменшення доходів та низького рівня фінансової стійкості та, як результат, наявності дефіциту фінансування в т.ч. через збільшення боргового навантаження та витрат на його обслуговування, тому **необхідним** є:

– розділення управління кожним окремим видом бізнесу, зокрема:

- 1) розділення фінансових рахунків кожного виду діяльності в Укрзалізниці;
- 2) забезпечення можливості визначення ефективності кожного виду діяльності;
- 3) визначення видів діяльності, які є для Укрзалізниці непрофільними;
- 4) проведення аналізу витрат кожного виду діяльності та розроблення реальних методик розрахунку кожної складової тарифу;
- 5) розуміння реальної суми перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а,

¹⁰⁴ Контакт-центру по грузовым перевозкам «Укрзалізниці» исполнился год. *Транспорт*. 2015. № 2 (851). С. 42–45.

¹⁰⁵ Новая тарифная политика УЗ: как найти баланс с национальной экономикой. URL: http://cfts.org.ua/articles/novaya_tarifnaya_politika_uz_kak_nayti_balans_s_natsionalnoy_ekonomikoy_928

отже, забезпечення державної підтримки збиткових видів перевезень та ліквідація перехресного субсидування¹⁰⁶;

– активізація інвестиційної діяльності через: 1) запуск національних інвестиційних проектів із залученням усіх можливих джерел фінансування; 2) дотримання пріоритетності фінансування інвестиційних проектів; 3) розроблення чітких механізмів реалізації інвестиційних проектів та забезпечення їх правового підґрунтя; 4) поєднання державного фінансування розвитку інфраструктури з приватними інвестиціями (досвід країн ЄС); 5) продовження співробітництва з ЄБРР та ЄІБ.

Побудова нового рівня взаємовідносин Укрзалізниці з державою є однією з необхідних умов, оскільки Укрзалізниця свої обов'язки із перевезення за соціально низькими тарифами і на пільгових умовах виконує, а держава при цьому не фінансує оновлення рухомого складу, хоча це й законодавчо передбачено¹⁰⁷. Недостатня компенсація витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій – одна із причин збитковості пасажирських перевезень. Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує їх прибутковість, але й не відшкодовує витрат залізниць на здійснення цих перевезень. Норма законодавства про відшкодування різниці у тарифах, затверджених нижче від економічно обґрунтованого рівня, органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює¹⁰⁸.

Уведення в дію нових принципів формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги залізничного транспорту сприятимуть забезпеченню стійкого фінансового стану.

Новий підхід до тарифоутворення на залізничному транспорті запропоновано у новому проекті Закону України «Про залізничний транспорт»

¹⁰⁶ Реформи залізничного транспорту. URL: <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>

¹⁰⁷ Железнодорожный транспорт. *Транспорт*. 2015. № 3/1 (852). С. 55–56.

¹⁰⁸ Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>

№ 7316¹⁰⁹. Згідно із законопроектом на залізничному транспорті під час провадження господарської діяльності тарифи на роботи (послуги) визначаються за державними регульованими та вільними тарифами, а також тарифами, що визначаються відповідно до діючих міжнародних договорів України. Під час встановлення державних регульованих тарифів на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури до складу таких тарифів обов'язково включається інвестиційна складова, яка використовується за цільовим призначенням для забезпечення розвитку інфраструктури відповідно до затвердженої у встановленому порядку інвестиційної програми. Попереднім законопроектом №4593¹¹⁰, передбачалося, що тариф матиме конкретно визначені складові: інфраструктурну, до якої буде включено інвестиційну частину, що спрямовуватиметься на фінансування інвестиційних проектів із розбудови інфраструктури залізниці; вагонну та тягову. Розмір інфраструктурної складової тарифу буде регульованим та однаковим для всіх гравців ринку, а за її визначення та встановлення відповідатиме створена Національна комісія регулювання транспорту.

Важливими передумовами забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту є високий кваліфікаційний та освітній рівень персоналу, тому в питанні управління персоналом головними орієнтирами повинні бути:

– зміна кадрової політики, основні принципи якої – дотримання законодавства, управління персоналом у рамках загальнокорпоративних стандартів з урахуванням галузевої й регіональної специфіки та соціально відповідальне прийняття усіх рішень;

– упровадження нового підходу до роботи з персоналом шляхом підвищення престижності залізничних професій, мотивації до якісної праці та праці на результат, удосконалення принципів соціальної підтримки;

¹⁰⁹ Проект Закону «Про залізничний транспорт України». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=62929

¹¹⁰ Презентація нової редакції проекту Закону України «Про залізничний транспорт». URL: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/52129.html>

– уведення корпоративної системи оплати праці, що визначатиме рівень заробітної плати залізничників залежно від відповідальності, кваліфікації та значущості в перевізному процесі, гарантуватиме її конкурентний рівень на ринку праці.

– створення єдиної корпоративної системи управління охороною праці (СУОП) на основі аналізу існуючих систем управління охороною праці на залізницях, що дозволить запровадити нову політику у сфері охорони праці, підвищити рівень безпечності виконання робіт на підприємстві та безпечних умов праці на робочих місцях, зменшити та запобігти впливу небезпечних чинників на працівників.

4. Стратегічний блок. Засади стратегічного розвитку залізничного транспорту викладені в ряді стратегічних документів. На державному рівні затверджена Транспортна стратегія України на період до 2020 року від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, яку активно підтримував Європейський Союз (наприкінці 2015 р. закінчився проект технічної допомоги ЄС щодо підтримки реалізації транспортної стратегії України) шляхом укладення двосторонніх програм та участі у двосторонніх проектах, спрямованих на посилення потенціалу Міністерства інфраструктури у вирішенні широкого кола питань транспортного сектора.

Крім цього, на державному рівні затверджено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року від 16 грудня 2009 р. № 1555-р., основною метою якої є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту. Ця Стратегія є головним інструментом проведення державної політики у сфері розвитку залізничного транспорту.

Строки реалізації цих стратегічних документів – до 2020 р., тоді як терміни імплементації директив та регламентів ЄС, згідно з Угодою про асоціацію – до 2022 р. Тому в найближчій перспективі необхідно розробити і впровадити не лише короткострокові програм підтримки окремих сфер діяльності залізничного транспорту, а й переглянути галузеву Стратегію розвитку

залізничного транспорту з метою узгодження з іншими документами стратегічного розвитку залізничного транспорту шляхом пролонгації строку її дії на період до 2030 р., визначення стратегічних завдань розвитку, окреслення шляхів довгострокового розвитку для ефективного зростання та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 16 вересня 2014 р.¹¹¹ стала основою та дороговказом масштабних внутрішніх змін в усіх сферах економіки України, серед яких і транспортна сфера, в тому числі залізничний транспорт.

Співробітництво у сфері залізничного транспорту, згідно Угоди, передбачає імплементацію Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту¹¹² (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу 5 «Економічна і галузева співпраця»). Цей Регламент входить до Третього залізничного пакета, прийнятого в ЄС у 2007 р. з метою оновлення європейських залізниць через покращення послуг залізничних перевезень пасажирів, унормування прав користувачів та збільшення частки залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту.

Розвиток ринку перевезень та конкуренції на залізничному транспорті України у процесі його реформування також потребує підвищення стандартів якості послуг із пасажирських перевезень на основі європейських принципів і норм та реалізовуватиметься через імплементацію зазначеного Регламенту ЄС № 1371/2007 щодо пасажирських перевезень залізничним транспортом. Безумовно, його успішне впровадження не лише сприятиме покращенню якості та ефективності залізничних послуг, підвищенню стандартів щодо умов безпеки пасажирських перевезень залізничним транспортом, а також допоможе зберегти частку залізничного транспорту на ринку транспортних послуг

¹¹¹ Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 16 вересня 2014 р. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248387631

¹¹² Регламент № 1371 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 3/12/2007.

України, позитивно вплине та сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках¹¹³.

Разом із тим імплементация Регламенту ЄС № 1371/2007 щодо пасажирських перевезень залізничним транспортом має ряд особливостей¹¹⁴.

По-перше, серед переліку директив та регламентів ЄС з питань залізничного транспорту, які необхідно імплементувати в Україні, плани імплементации розроблено лише щодо трьох директив та Регламенту ЄС № 1371/2007, відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 р. № 1148-р¹¹⁵.

Нормативно-правові акти, в які відповідно до цього Регламенту потрібно внести зміни, є такими: Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР; Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР; Закон України «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 р. 1023-ХІІ; постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 «Про затвердження Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом»; наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 р. № 1196 «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 4 квітня 2007 р. за № 310/13577.

Окрім цього, згідно з планом імплементации цього Регламенту¹¹⁶,
необхідно:

¹¹³ Стасюк О.М. Рекомендації по імплементации регламенту ЄС №1371 щодо пасажирських перевезень залізничним транспортом у законодавство України; Пріоритети розвитку транспорту. *Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості* / ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". Київ, 2016. С. 129–131, 136–137.

¹¹⁴ Никифорок О.І., Стасюк О.М. Європейські принципи пасажирських перевезень залізничним транспортом та їх запровадження в Україні. *Економіст*. URL: <http://ua-ekonomist.com/15340-yeuropeysk-principi-pasazhirskih-perevezen-zalznichnim-transportom-ta-yih-zaprovadzhennya-v-ukrayin.html>

¹¹⁵ Розпорядження КМУ Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементации деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту № 1148 від 26.11.2014. URL: http://kodeksy.com.ua/norm_akt/source-KMU/type-Розпорядження/1148-26.11.2014.htm

¹¹⁶ План імплементации Регламенту № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом. URL: www.kmu.gov.ua/.../Action%20Plan_1371-2007_EU.Pdf

Розділ 2. Лібералізація та європеїзація як пріоритетні напрями реформування...

- розробити державну цільову програму забезпечення доступу осіб з обмеженими можливостями до залізничних перевезень;
- розробити стандарти якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом (враховуючи вимоги додатку III до цього Регламенту);
- запровадити систему управління якістю для підтримки якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом;
- визначити державний орган, відповідальний за контроль якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом.

Зазначимо, що Регламент уже частково впроваджено в законодавство України (згідно зі згаданим вище планом), зокрема щодо інформування пасажирів про залізничні перевезення; доступності квитків та їх бронювання; відповідальності підприємств залізничного транспорту та їх обов'язків щодо страхування пасажирів і їх багажу; зобов'язань підприємств залізничного транспорту перед пасажирами в разі запізнення.

Але, на нашу думку, важливо не просто імплементувати цей Регламент, ретельно адаптувавши його до законодавства України з урахуванням існуючих напрацювань та галузевої специфіки, а дати пасажирам змогу відчутти позитивні зміни щодо якості послуг на залізницях України.

По-друге, в Україні для імплементації цього Регламенту створено підґрунтя – це приєднання України до Конвенції про Міжнародні залізничні перевезення (COTIF)¹¹⁷, яке відбулося ще в 2003 р. з метою наближення України до ринку ЄС і передувало підписанню Угоди та імплементації цього Регламенту щодо пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Впровадження Укрзалізницею вимог Єдиних правил стосовно договору на міжнародне перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом у рамках приєднання до COTIF доповнюється цим Регламентом. Зокрема, Додаток 1 до Регламенту – це витяг з Єдиних правил стосовно договору на міжнародне перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом (CIV).

¹¹⁷ Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін (998_220) від 3 червня 1999 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_291

Як відомо, Україна приєдналася до Конвенції СОТІФ із певними застереженнями, залишивши за собою право, відповідно до §1 ст. 3 додатка А до Конвенції (Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (CIV)), не застосовувати положення цієї Конвенції до пасажирів, які постраждали у нещасних випадках, що сталися на території України, якщо ці пасажирів є громадянами України або мають звичайне місце проживання в Україні, що є, на нашу думку, дискримінаційним моментом.

Це насамперед обумовлено тим, що для Європи характерні більш жорсткі принципи і норми відшкодувань при загибелі чи пораненні пасажирів. Проте ці застереження можуть бути відкликані у будь-який час і для цього мають бути створені необхідні передумови, такі як високий рівень життя та сталий економічний розвиток.

Подібною є ситуація і з цим Регламентом. Згідно з графіком імплементації (додаток ХХХІІ), його положення мають бути впроваджені в законодавство України протягом 8 років з дати набрання Угодою чинності. Стосовно статей 13, 16 та 17 Регламенту Радою асоціації буде прийняте рішення щодо строку їх імплементації. Зазначені статті стосуються тих же питань, що і в Конвенції – *відповідальності залізничних підприємств перед пасажирами та сплати відшкодування в різних випадках*. Протягом 12 років вони в Україні не були вирішені, рішення щодо періоду їх імплементації ще не прийнято. Згідно з Регламентом звільнення від застосування його положень (окрім частини 3 ст. 2, що стосуються доступності квитків, відповідальності перед пасажирами, страхування, права на перевезення, повідомлення інформації особам з фізичними вадами та особам з обмеженими можливостями, особистої безпеки пасажирів) можливо в першу чергу лише стосовно внутрішніх послуг перевезення пасажирів залізничного транспорту (гл. 1, ст. 4), а також міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів (гл. 1, ст. 5) на період, що не перевищуватиме п'ять років, з правом на поновлення два рази на максимальний період п'ять років кожного разу.

Тому навіть, після імплементації цього Регламенту Україна може знову скористатися правом не застосовувати його окремі положення до внутрішніх послуг перевезення пасажирів залізничним транспортом протягом 15 років, таким чином відмовляючись від покращення послуг, задекларованого цим Регламентом саме для внутрішніх споживачів.

З іншого боку, згідно зі ст. 6 зобов'язання перед пасажирями, що виникають унаслідок застосування цього Регламенту, не можуть бути предметом обмеження або виключення, особливо шляхом відступу або обмеження, що повинно зазначатися в договорі про надання послуг із перевезення. Залізничні підприємства можуть, навпаки, покращувати та пропонувати більш вигідні договірні умови своїм пасажиром, ніж умови, закріплені в цьому Регламенті.

По-третє, сам документ невеликий – із шести пунктів, але він містить посилання на інші документи, імплементація яких поки що в Україні відтермінована, а саме на:

– Директив 95/46/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 24 жовтня 1995 р. «Про захист громадян стосовно обробки персональних даних та про вільне переміщення таких даних»;

– Директиву 95/18/ЄС Ради від 19 червня 1995 року «Про ліцензування залізничних підприємств»;

– Директиву 91/440/ЄЕС Ради від 29.07.1991 «Про розвиток залізниць у Європейському Співтоваристві» (для розмежування міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів залізничним транспортом застосовують визначення термінів, зазначених в цій Директиві);

– Директиву 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 р. «Про розподілення пропускнуої можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки»;

– Директиву 90/314/ЄЕС Ради від 13 червня 1990 р. «Про організовані туристичні подорожі, відпочинок під час відпустки і пакетні путівки» – ст. 2, п. 2-3;

– Директиву 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про сумісність транс'європейської високошвидкісної залізничної системи» – будуть застосовуватися Технічні умови експлуатаційної сумісності, зазначені в цій Директиві (повна імплементація поки що не передбачена).

До того ж цей Регламент не застосовується до транспортних послуг і до підприємств залізничних перевезень, які не отримали ліцензію відповідно до Директиви 95/18/ЄС, хоча стосовно цієї Директиви в Україні ще не розроблено навіть плану імплементації.

Це є свідченням того, що нормативно-правових документів ЄС, на які потрібно зважати, значно більше, ніж визначено Угодою про асоціацію. Більше того, в Україні поки що не створено системи моніторингу за змінами в європейському законодавстві і залізничному зокрема, хоча такий моніторинг на державному рівні має бути постійним.

До того ж, як вуге зазначалося, строк імплементації Регламенту, передбачений Угодою, – 8 років з дати набрання Угодою чинності. Але строк імплементації Регламенту, що встановлений в «Плані заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом на 2014–2017 роки»¹¹⁸ у частині розроблення дорожньої карти впровадження стандартів якості обслуговування пасажирів залізничним транспортом скорочено до трьох років – до 2017 р.

Натомість директиви та регламенти, які, на нашу думку, терміново належить впровадити в Україні, у країнах ЄС почали активно впроваджувати на початку 2000-х років, і зайняло це 10–15 років. Регламент, який розглядається, в ЄС було прийнято 23 жовтня 2007 р., а чинності він набрав після дати його

¹¹⁸ План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014–2017 роки (затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 р. № 847-р). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-p>

опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу – 3 грудня 2009 р., тобто лише через два роки.

На нашу думку, скорочувати терміни імплементації цього Регламенту в Україні до трьох років недоцільно, адже ст. 25 цього Регламенту передбачає можливість надавати тимчасові виключення із застосування положень цього Регламенту для внутрішніх пасажирських залізничних перевезень на довгі відстані державам-членам, в яких підприємства залізничного транспорту можуть стикатися з труднощами у процесі впровадження комплексу положень цього Регламенту в момент, коли він набере чинності.

Беручи до уваги відсутність рішення щодо строку імплементації статей 13, 16, 17 Регламенту та відтермінування впровадження інших директив і регламентів, посилення на інші європейські нормативні документи, що необхідно вивчити, кількість вітчизняних нормативно-правових актів, які потребують законодавчих змін, а також враховуючи повільні темпи реформування залізничного транспорту України, більш доцільним, на нашу думку, було би підписання детальної та масштабної Додаткової угоди щодо транспорту між Україною та ЄС¹¹⁹, яка б враховувала особливості вітчизняних реалій та включала пункт щодо перехідного періоду при імплементації директив та регламентів щодо залізничному транспорту, в т.ч. щодо цього Регламенту.

¹¹⁹ Це підтверджується також спеціалістами Агентства модернізації України (Австрія), які 7–8 липня 2015 р. провели у Києві круглий стіл «Можливості та виклики Угоди про асоціацію між Україною та ЄС» за участю громадськості та вчених, у т.ч. Інституту економіки та прогнозування НАН України. URL: <http://www.fru.org.ua/ua/events/international-events/zaproshuiemo-ekspertiv-do-diskusii-mozhlyvosti-ta-vyklyky-uhody-pro-asotsiatsiiu-mizh-ukrainoiu-ta-yes>

ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ ТА НОВІ ПІДХОДИ ДО ФІНАНСУВАННЯ АВТОДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

3.1. Основні тенденції розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Фінансово-економічна та політична криза в Україні негативно вплинули на розвиток автотранспортної інфраструктури призвівши до падіння обсягів роботи, подальшої втрати транзитного потенціалу, що значним чином пов'язано з ситуацією на Сході країни.

Роль транспортної інфраструктури можна проілюструвати таким історичним прикладом. У 1956 р. Президент США Д.Ейзенхауер ініціював ухвалення закону «The Federal Aid-Highway Act of 1956» (Федеральний закон про підтримку автодоріг 1956 року), який поклав початок величезного проекту будівництва автомагістралей загальною довжиною понад 70 тис. км. Відповідно до спеціального звіту 2006 р., присвяченого 50-річчю Системи національних хайвеїв у США, якість життя кожного без винятку американця поліпшилася, підвищення безпеки на дорогах сприяло збереженню життя понад 190 тис. осіб, економічний ефект перевищив 6 дол. на кожен 1 дол., що був інвестований у будівництво доріг, хайвеї посилили конкурентоспроможність країни, а також її внутрішню та зовнішню безпеку.

Автомобільний транспорт є важливою ланкою транспортної системи країни, при цьому його частка порівняно з іншими видами транспорту становить 70% усіх вантажних та 49% пасажирських перевезень.

Протягом 2012–2016 рр. простежується тенденція до зниження обсягів перевезення вантажів, як по транспорту загалом, так і по автомобільному зокрема (включаючи перевезення, виконані для власних потреб). Автомобільний транспорт і надалі продовжує займати перше місце за обсягами перевезенням вантажів (70% від загальних перевезень транспортом). Результатом роботи автомобільного транспорту в 2016 р. стало зниження обсягів перевезень вантажів порівняно з 2012 р. на 14% (у 2016 р. він становив

1086 млн т. Вантажооборот автомобільного транспорту у 2016 р. становив 58,0 млрд т*км, у тому числі автопідприємств – 21,8 млрд т*км.

У структурі перевезень вантажів автотранспортними підприємствами у 2016 р. перше місце займають руди металічні та інша продукція гірничодобувна і кар'єрних розробок; торф; уранові та торієві руди (40,4%), друге – продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та рибні продукти (12,8%).

За експортом та імпортом автомобільний транспорт значно поступається залізничному (частка автомобільного транспорту в загальній структурі перевезень становить 9%, або – 22% без урахування трубопровідного транспорту).

Серед причин, що негативно впливають на стан автомобільних перевезень, можна відзначити: кризовий стан в економіці, здороження пального, загострення ситуації на сході країни, а також стан автомобільних доріг.

Починаючи з 2010 р. спостерігається й динаміка падіння автомобільних перевезень пасажирів – з 3,7 до 2,0 млрд у 2016 р. Така ж тенденція спостерігається і по транспорту загалом. Перевезення пасажирів автомобільним транспортом займає перше місце серед інших видів транспорту і становить 42%, хоча його частка порівняно з 2010 р. знизилась – до 55%. Пасажиरोоборот автомобільного транспорту також демонстрував тенденцію до падіння і у 2016 р. становив 34,6 млрд пас. км, тоді як у 2010 р. він становив 52,0 млрд пас. км. За пасажиरोоборотом автомобільний транспорт посідає перше місце в порівнянні з іншими видами транспорту.

Автомобільний транспорт також лідирує в міжміському, приміському та внутрішньоміському сполученнях.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки, насамперед промисловості. Зниження обсягів виробництва реального сектора економіки, економічні втрати внаслідок анексії АР Крим, дестабілізація соціально-політичної ситуації на Донбасі і, як наслідок, деградація структури господарської системи двох східних регіонів призвели до

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

зміни конфігурації транспортних потоків та стратегічної номенклатури вантажів, а, відповідно, – до зменшення обсягів перевезень всіма видами транспорту. У цілому по пасажирським перевезенням спостерігаємо загальну тенденцію до скорочення обсягів пасажирообороту та обсягу перевезення пасажирів усіма видами транспорту, що насамперед обумовлено зазначеними вище подіями, а також пояснюється скороченням попиту на транспортні послуги населення внаслідок зменшення їхніх доходів та зростанням тарифів на проїзд.

Основним інфраструктурним елементом розвитку будь-якої країни є дорожнє господарство. При цьому треба зазначити, що довжина автомобільних доріг загального користування в Україні залишається без змін останні 20 років і становить 163,0 тис. км – порівняно з країнами Європи досить невеликий показник (у Франції – 950 тис. км, Німеччині – 644 тис. км, Італії – 424 тис. км, Польщі 412 тис. км). До того ж, наразі довжина автомобільних шляхів зменшилася через анексію Криму та військові дії на Донбасі.

За критерієм якості всі дороги розподіляються на п'ять категорій. Хоча на сьогодні мережа автодоріг в Україні загалом сформована, поки що вкрай недостатньо автошляхів вищих категорій (шляхи першої (що мають 4 полоси руху) становлять 1,7%), другої – 7,7%). Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям удосконалений тип покриття (цементобетоном, асфальтобетоном, чорні шосе) мають 76,7%, решта – перехідні типи (білі щебеневі та гравійні, бруківки). Тобто протяжність швидкісних трас, що відповідають національним стандартам, із загальної довжини доріг загального користування в Україні взагалі вкрай мала – 2,8 тис. км (тоді як у Німеччині вона становить 12,4 тис. км, у Франції – 10,8 тис. км, в Італії – 6,5 тис. км). А довжина автобанів європейського рівня становить усього 16 км (частина траси Київ – Бориспіль).

Згідно з Глобальним індексом конкурентоспроможності автодорожньої комплекс оцінюється якістю автошляхів, яка в Україні перебуває в вкрай незадовільному стані (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Оцінка сектора інфраструктури України у Глобальному індексі конкурентоспроможності

Показник	Ранг у 2009– 2010	Ранг у 2011– 2012	Ранг у 2013– 2014	Ранг у 2014– 2015	Ранг у 2017– 2018
2,01 Якість інфраструктури в цілому	79	71 ↑	70 ↑	75 ↓	78 ↑
2,02 Якість автошляхів	125	138 ↓	144 ↓	139 ↑	130 ↑

Джерело: The Global Competitiveness Report 2009–2010, 2011–2012, 2013–2014, 2014–2015, 2017–2018.
URL: www.weforum.org

Оцінка автошляхів у Глобальному індексі конкурентоспроможності 2017–2018 порівняно із такими європейськими країнами, як Франція, Німеччина, Італія та Польща, засвідчує низький рівень якості інфраструктури України, яка за цим показником сьогодні перебуває на одних і останніх місцях у світі (табл. 3.2). Так, наприклад, Польща за показниками якості автошляхів випереджає Україну вдвічі.

Таблиця 3.2

Оцінка сектора інфраструктури України у Глобальному індексі конкурентоспроможності 2017–2018 у порівнянні з деякими країнами

Показник	Франція	Німеччина	Італія	Польща	Україна
2,01 Якість інфраструктури в цілому	8	10	58	61	78
2,02 Якість автошляхів	7	15	45	65	130

Джерело: The Global Competitiveness Report 2013–2014. URL: www.weforum.org

Окремо потребують особливої уваги дуже зношені штучні споруди та мостові переходи, адже більшість із них побудована за застарілими технічними нормами. Із 16 191 мосту тільки 46% відповідають діючим нормам та стандартам.

Низька якість автомобільних доріг, яка наразі не відповідає європейським стандартам, призводить до скорочення транзитних вантажопотоків, обмеження швидкості руху на них, що призводить до колосальних фінансових втрат та збільшення ступеня зносу основних засобів транспорту та зв'язку.

Окрім цього, за оцінками Міністерства інфраструктури України, збитки в результаті відновлення автотодорожньої інфраструктури Донецької та Луганської областей через неоголошену війну в Україні становлять 2153 млн грн (118,3 млн євро). Ці кошти необхідні для відновлення 962,1 км доріг.

Необхідність модернізації мережі автошляхів України диктується також стрімким зростанням кількості автотранспортних засобів (АТЗ) у країні, передусім легкових, що вимагає збільшення пропускної спроможності доріг. Як стверджують експерти, автомобільні шляхи України мають резерви пропуску потоків автотранспортних засобів, але для цього їх необхідно обладнати з урахуванням вимог міжнародних, передусім європейських, стандартів.

Наразі автомобільна транспортна система України налічує понад 9,2 млн транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, близько 1,3 млн вантажних автомобілів та понад 840 тис. од. мототранспорту.

У цілому на ринку комерційних перевезень нині здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які у своїй діяльності використовують понад 154 тис. транспортних засобів.

На сьогодні в Україні нараховується близько 240 підприємств, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. Маршрутна мережа єднає Україну з 23 іноземними країнами та налічує понад 400 регулярних автобусних маршрутів. На обслуговуванні цих маршрутів задіяно понад 1,5 тис. автобусів.

Через відсутність в Україні виробництва автобусів для міжнародних перевезень і високі ставки ввізного мита (20% від митної вартості + 20% ПДВ) парк автобусів українських перевізників на 80% становлять транспортні засоби віком понад 10 років, що негативно впливає і на комфортність перевезень, і на підтримку засобів перевезення у належному технічному стані, і на екологічний стан довкілля.

Основними проблемами функціонування автотранспортної інфраструктури є¹²⁰:

– низька якість автомобільних доріг, яка не відповідає європейським стандартам, що призводить до скорочення транзитних вантажопотоків, обмеження їх швидкості та колосальних фінансових втрат;

¹²⁰ Чмирьова Л.Ю. Проблемне поле функціонування та шляхи модернізації автотранспортної інфраструктури України. *Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2015*: матеріали X ювілейної міжнародної науково-практичної конференції (30 червня – 1 липня 2015 р., м. Одеса). Київ: ДЕДУТ, 2015. С. 164–165.

Розділ 3. Децентралізація та нові підходи до фінансування автодорожньої...

- відсутність будівництва нових автомобільних доріг;
- найбільший серед усіх видів економічної діяльності ступінь зносу основних засобів транспорту та зв'язку;
- недостатня кількість рухомого складу для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів транспортними засобами високих європейських технічних та екологічних стандартів;
- значне зростання інтенсивності руху внаслідок зростання кількості автотранспортних засобів;
- недотримання користувачами автодоріг норм і правил у сфері перевезення великогабаритних та великовагових вантажів;
- зношеність мостів, більшість з яких побудована за технічними нормами піввікової давнини (із загальної кількості мостів та шляхопроводів 456 споруд (4%) має обмежену несучу спроможність або перебуває в аварійному стані¹²¹);
- нерозвиненість дорожньої інфраструктури, мала кількість пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів тощо;
- те, що майже всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає міжнародним вимогам;
- значне недофінансування галузі через щорічне призупинення законами про бюджет формування дорожніх фондів та великий кредитний борг);
- недостатнє застосування інноваційних технологій, низька якість матеріалів та технологій будівництва дорожнього полотна;
- непередбачені збитки автодорожнього господарства Донецької та Луганської областей, спричинені неоголошеною війною з РФ.

Усі ці фактори призводять до подальшого руйнування дорожнього полотна, обмеження швидкості руху автомобільного транспорту, створення незручностей для найближчих населених пунктів, підвищення вартості перевезень,

¹²¹ Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2013 рік. URL: <http://www.minregion.gov.ua/zhkh/Blahoustri-terytoriy/analiz-stanu-sferi-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2013-rik--209444/>

незапланованих ремонтів автомобілів, збільшення витрат на перевезення, перевитрат палива та ін.

На сьогодні перед Україною постала низка **викликів та загроз**, які впливатимуть на подальший розвиток автотранспортного сектора.

По-перше, подальше **співробітництво з ЄС**, що насамперед пов'язане з ратифікацією у вересні 2014 р. Угоди про асоціацію України та ЄС, сприятиме подальшому розвитку та наближенню інтеграційних процесів розвитку вітчизняної автотранспортної системи до європейської, але поряд із цим матиме для України як позитивні, так і негативні наслідки.

По-друге, **зниження надійності України як бізнес-партнера**. Необхідність повернень боргових зобов'язань РФ та відмова останньої реструктуризувати ці борги безпосередньо впливає на імідж України.

По-третьє, **найбільші виплати** у 2014–2016 рр. **за раніше взятими кредитами** від МФО на фінансування інфраструктурних проектів, будівництво яких розпочато в 2011–2013 рр, суми виплат за якими перевищують суми нових запозичень.

По-четверте, **фізичний та моральний знос автотранспортної інфраструктури** та невідповідність її техніко-економічних характеристик сучасним вимогам, що спричинено щорічним дефіцитом коштів для оновлення.

По-п'яте, значне **руйнування транспортної інфраструктури Донецької та Луганської областей** внаслідок війни на сході країни, а також колосальні втрати та збитки не тільки для транспортного сектора, а й для економіки в цілому **внаслідок анексії АР Крим**.

По-шосте, **відсутність середньострокового та довгострокового стратегічного планування** розвитку транспортної галузі України, що негативно впливає на модернізаційні перетворення в економіці. В першу чергу це стосується основного стратегічного документа в цій галузі – Транспортної стратегії України на період до 2020 року, яка потребує актуалізації та пролонгації терміну дії, принаймні до 2030 р., а також розроблення окремої Стратегії розвитку автомобільного транспорту.

По-сьоме, підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що дозволить знизити рівень аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод і створити безпечні й комфортні умови руху транспортних засобів.

По-восьме, розроблення галузевих програм з охорони навколишнього середовища, з урахуванням європейських директив, які вимагають зміни підходів до екологічної безпеки на транспорті.

3.2. Методологічні підходи до розвитку автотодорожньої інфраструктури в Україні

Методологічні підходи, спрямовані забезпечити довгострокове економічне зростання в галузі автомобільного транспорту, особливо ж у контексті імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, можна розглядати з позиції організаційної та техніко-технологічної модернізації¹²².

Організаційна модернізація автомобільного транспорту України спрямована в першу чергу на реформування системи державного управління автомобільними дорогами; зміну моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні; підвищення рівня безпеки дорожнього руху та удосконалення стратегічного управління транспортним процесом.

Україна прагне наблизитися до європейських стандартів та активно реформує управлінські структури шляхом децентралізації влади. *Реформування автомобільного транспорту України* здійснюється відповідно до Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, затвердженої розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 432-р¹²³, яка спрямована на визначення основних напрямів реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування та вдосконалення механізму фінансового забезпечення дорожнього

¹²² Чмирьова Л.Ю. Організаційна та техніко-технологічна модернізація автомобільного транспорту України. *Вісник Інституту економіки та прогнозування*. 2016. № 4. С. 40–46.

¹²³ Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-p>

господарства, прозорості прийняття управлінських рішень при організації нового будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонту та експлуатаційного утримання таких доріг.

Головними здобутками реформи на автомобільному транспорті мають стати:

– передача автомобільних доріг загального користування місцевого значення з підпорядкування Укравтодору місцевим органам виконавчої влади¹²⁴, при цьому необхідно законодавчо закріпити повноваження за кожним з органів;

– реорганізація ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» шляхом оптимізації структури дочірніх підприємств та передачі частини їх майна, прав та обов'язків до сфери управління обласних адміністрацій;

– виконання робіт з розвитку мережі та утримання автомобільних доріг на конкурсних засадах з поступовим поширенням європейського досвіду щодо укладення довгострокових договорів (контрактів) про утримання автомобільних доріг державного значення за принципом забезпечення їх експлуатаційного стану відповідно до нормативно-правових актів, норм та стандартів, що дозволить залучити до виконання таких робіт приватні компанії, які мають більші виробничі потужності та матеріально-технічні ресурси, та забезпечити їх новою системою кількісних показників для оцінки результатів роботи підрядника.

Таким чином, згідно з новою структурою управління дорогами загального користування (рис. 3.1), Укравтодор відповідатиме за утримання доріг загального користування державного значення, а облдержадміністрації – за утримання доріг загального користування місцевого значення, при цьому будівництво, реконструкція та ремонт доріг як державного, так і місцевого значення залишаться за Укравтодором (рис. 3.2). Тобто з 169,6 тис. км доріг загального користування на баланс обласних адміністрацій буде передано близько 117,8 тис. км.

¹²⁴ Цей пункт закріплений розпорядженням Кабінету Міністрів України № 759-р 02.10.2013 р., яке наразі ще не набрало чинності.

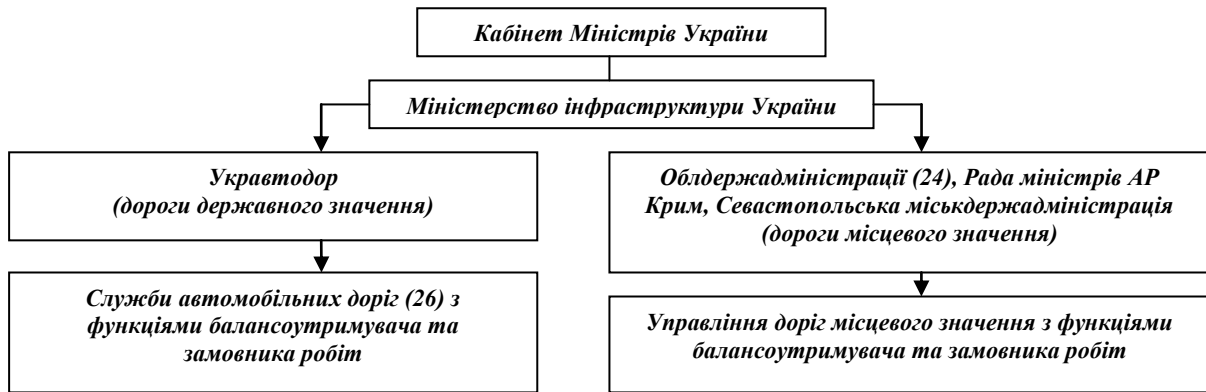


Рис. 3.1. Нова структура управління дорогами загального користування

Джерело: На європейському шляху до безпеки на наземному транспорті. *Перевізник UA*. 2013. № 9–10. С. 7.

Такий розподіл дорожньої мережі дасть змогу утримувати автотодороги загального користування місцевого значення як за кошти Дорожнього фонду, яких завжди обмаль, так і за гроші місцевих бюджетів. Керуючи дорожнім господарством безпосередньо на місці, можна більш об'єктивно визначати першочерговість виконання тих чи інших робіт на тій чи іншій дорозі з огляду на її значимість для регіону. Все це дозволить Укравтодору зосередитися на реабілітації існуючих автомобільних доріг державного значення, що є складовими міжнародних транспортних коридорів, а в перспективі – на будівництві нових автомагістралей¹²⁵.

Більше того, на думку експертів з Укравтодору, з усіх елементів витрат, на які раніше йшли кошти Державного дорожнього фонду (науково-дослідні та впроваджувальні роботи, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій, утримання галузевих медичних закладів та ін.), слід залишити лише перший і основний елемент, а саме пряме фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування.

Необхідне подальше впровадження заходів, визначених у Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, яка є передумовою формування загальної стратегії

¹²⁵ Офіційний сайт Укравтодору. URL: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_oblasni,-raionni-ta-silski-avtomobilni-dorogi-stanut-vlasnistyu-mistsevikh-organiv-radi.html

реформування, а також оперативне погодження нормативних та інших актів, що стосуються модернізації дорожньої галузі.

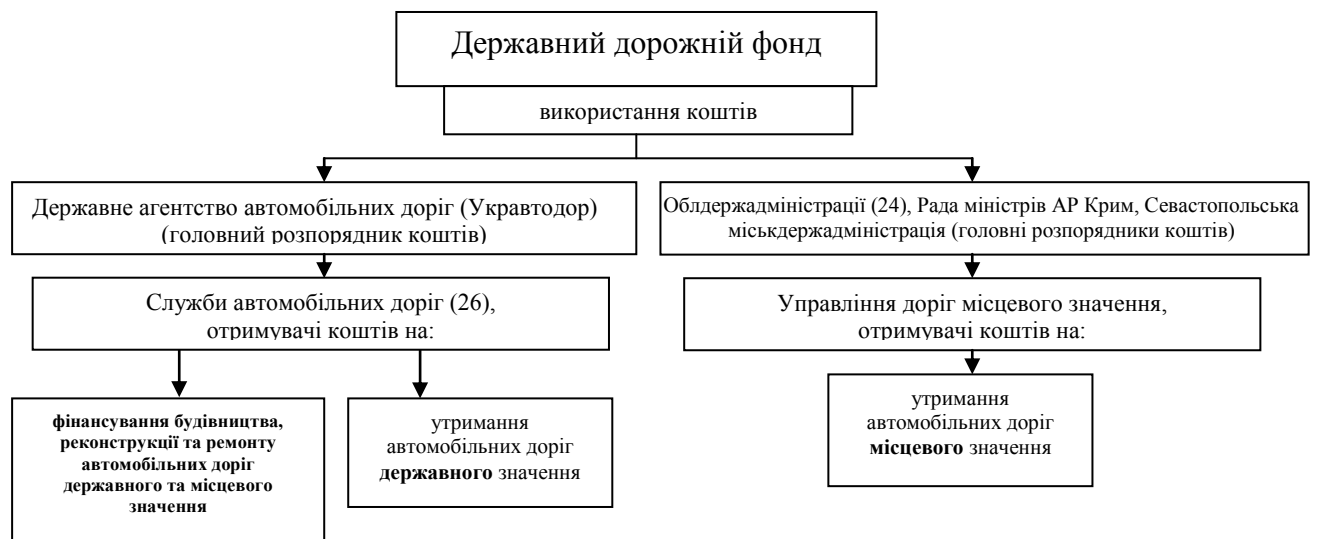


Рис. 3.2. Функції головних балансоутримувачів доріг загального користування за нової схеми фінансування автомобільних доріг загального користування

Джерело: На європейському шляху до безпеки на наземному транспорті. *Перевізник UA*. 2013. № 9–10. С. 7.

Важливим напрямом організаційної модернізації автомобільного транспорту виступає підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Щорічно у світі в результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП) гине від 1,3 млн осіб, а травмуються від 20 до 50 млн осіб. В Україні у 2016 р. кількість загиблих становила 3,4 тис. осіб. В Україні щорічно в ДТП травмуються від 40 до 60 тис. осіб, а за роки незалежності понад 1 млн громадян стали інвалідами або отримали травми в результаті ДТП. В Україні щорічно в результаті ДТП гине 11–12 осіб на кожні 100 тис. населення, при тому, що в Європі ця цифра становить лише 4 людини на 100 тис. населення. Щорічно збитки економіки України від дорожньо-транспортних пригод становлять близько 40 млрд грн, або близько 3% ВВП¹²⁶.

У Транспортній стратегії до 2020 р. одним із найважливіших напрямів визначено розроблення окремої Стратегії безпеки дорожнього руху. У 2011 р. розпорядженням КМУ N 480-р було схвалено «Стратегію підвищення рівня

¹²⁶ Збиток економіки України від ДТП оцінюється в 40 млрд грн на рік. URL: <http://ua.korrespondent.net/business/auto/1423435-zbitok-ekonomiki-ukrayini-vid-dtp-ocinyuetsya-v-40-mlrd-grn-na-rik>

безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р.», утім в Європі ця Стратегія здебільшого має часовий горизонт до 2020 року (*Додаток 3.1*). Одним з пунктів цієї Стратегії є розроблення та затвердження Методики оцінювання втрат від ДТП та обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху. Методика визначення соціально-економічних втрат від ДТП була розроблена ДерждорНДІ ще у 2011 р., але й досі вона не затверджена; Методика обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху взагалі не розроблена¹²⁷. У 2013 р. постановою КМУ від 25 березня 2013 р. № 294 було затверджено Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, яка достроково – у 2014 р. – втратила чинність в зв'язку з оптимізацією державних цільових програм та економії бюджетних коштів.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає імплементацію у національне законодавство 14 нормативно-правових актів стосовно автомобільного транспорту, з яких три директиви стосуються технічних умов, дві – умов безпеки, три регламенти та три директиви – соціальних умов, одна директива – податкових умов, одна директива – комбінованих перевезень, один регламент – пасажирських перевезень¹²⁸ (*Додаток 3.2*).

Але за своїм змістом більшість Директив та Регламентів Європейського Союзу щодо автомобільного транспорту спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, що загалом матиме позитивні наслідки для України. Особливо ці заходи стосуються: обмеження швидкості руху на автобусах та вантажних автомобілях, що вимагатиме врегулювання організації робіт, а також створення або визначення організацій щодо встановлення, налаштування, технічного обслуговування та ремонту пристроїв обмеження швидкості руху; перевірок із придатності до експлуатації автомобілів, що встановлює мінімальні вимоги до системи періодичної

¹²⁷ Аналіз виконання плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року. URL: www.pishohid.org.ua/.../strategiya_ie_rezultativ_nemaie_dlya_informaciyi.pdf

¹²⁸ Никифоруk О.І., Кудрицька Н.В., Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні викладки та нові можливості / НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Розділ 4: Транспорт України в умовах імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Київ, 2016.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

технічної перевірки придатності до експлуатації зареєстрованих транспортних засобів; підготовки водіїв та посилення контролю за режимом їх праці та відпочинку, шляхом уведення тахографів та посилення відповідальності за порушення правил щодо невстановлення тахографів; встановлення максимально дозваної ваги транспортних засобів 40 т включно, що сприятиме зменшенню вартості вантажних перевезень.

У свою чергу необхідним є: створення системи стратегічних документів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року з урахуванням імплементації відповідних директив та регламентів ЄС, що дозволить знизити рівень аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод і створити безпечні та комфортні умови для пересування транспортних засобів; внесення змін до законів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення законодавства України у відповідність до актів ЄС.

Техніко-технологічна модернізація автомобільного транспорту України
спрямована на підвищення якості автомобільних доріг загального користування та будівництво нових доріг (особливо швидкісних); підвищення транзитного потенціалу та використання передових інноваційних технологій.

Підвищення якості автомобільних шляхів – це один з найголовніших пріоритетів для автотранспортної галузі оскільки, економіка України щорічно втрачає великі кошти через неякісні дороги: це перевитрати пального та загальне зростання витрат на перевезення через зменшення швидкості, а також витрати на додатковий ремонт автомобілів. У 2002 р. ці витрати становили приблизно 20 млрд грн на рік, або 3,5% ВВП, а зараз зросли до 55 млрд грн на рік (4% ВВП). Втрати автотранспортних підприємств тільки через погану якість доріг становлять 6,806 млрд грн на рік, тобто на одне підприємство припадає в середньому 2 млн грн на рік¹²⁹.

Близько 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років у зв'язку з обмеженим фінансуванням. Відтак автомобільні дороги

¹²⁹ Автомобільні шляхи Європейського рівня в Україні: чи реально. *Перевізник*. 2015. № 8. С. 1.

загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%), так і за рівністю (51,1%).

Така ситуація насамперед пояснюється тим, що більшість наявних в Україні доріг були збудовані ще у 60–70 роках минулого століття, коли максимальне навантаження на одиницю транспорту було на рівні 8 т. За 30 років інтенсивність руху зросла в 10 разів та майже вдвічі збільшились осьові навантаження – до 11,5 т (а іноді фактичні навантаження становлять 13–15 т на вісь). Зокрема, 1,67% доріг I категорії побудовані після 2000 р. та розраховані на навантаження 11,5 т на вісь, 24,42% доріг II та III категорії побудовані після 1985 р. та розраховані на навантаження 10 т на вісь, 73,91% доріг побудовані до 1972 р. та розраховані на навантаження 6 т на вісь¹³⁰.

Зараз українськими дорогами рухається транспорт вагою понад 50 тонн, а вантажоперевізники не дотримуються норм і правил у сфері перевезення великогабаритних та великовагових вантажів, що призводить до руйнування дорожнього полотна. В Україні перевищення вантажоперевізниками допустимих норм перевантаження транспорту спостерігається в 50% випадків. Сума збитків дорожньому господарству через перевезення вантажів з перевищенням вагових параметрів становить близько 2 млрд грн на рік, що викликає необхідність організації належного габаритно-вагового контролю транспортних засобів шляхом використання системи зважування під час руху, створеної за допомогою технології камер і сенсорних датчиків, вмонтованих у асфальтобетонному покритті, та впровадження її на всій території України (наразі така система працює лише на дорозі державного значення Київ – Чоп (село Капітанівка Київської області)), що дозволить попередньо визначати вагові та габаритні параметри за допомогою автоматизованих дистанційних програмно-апаратних комплексів, які вимірюють і аналізують дані з подальшою передачею інформації на стаціонарні або пересувні пости, без впливу людського фактора і без втручання в процес дорожнього руху¹³¹;

¹³⁰ Габаритно-ваговий контроль: ще один крок розвитку. *Перевізник*. 2013. № 8.

¹³¹ На європейському шляху до безпеки на наземному транспорті. *Перевізник*. 2013. № 12. С. 2–3.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

а також створення мережі стаціонарних вагових комплексів для поосьового зважування в динаміці.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає імплементацію Директиви № 99/62/ЄС про стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур, що закладає певні правила, яких необхідно дотримуватись країнам, що планують вводити оплату за користування певною інфраструктурою: мито стягується залежно від пройденої відстані та типу транспортного засобу; збір із користувача розраховується залежно від тривалості користування інфраструктурою з урахуванням екологічного класу транспортного засобу; і мито, і збір із користувача можуть бути встановлені лише для користувачів магістралей або аналогічних магістралям багаторядних доріг, а також для користувачів мостів, тунелів і гірських перевалів; Директива не дозволяє встановлювати одночасно мито і збір із користувача, разом із тим мито може стягуватися у мережах, де вже встановлені збори з користувачів мостів, тунелів і гірських перевалів.

Для імплементації цієї Директиви необхідно: розробити проект закону щодо внесення змін до Бюджетного кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо впровадження плати за проїзд великовантажними транспортними засобами автомобільними дорогами загального користування.

В Україні планується введення додаткової плати за проїзд для вантажних автомобілів із максимальною дозволеною загальною масою 12 т і більше. Для цього Мінінфраструктури розробило проект закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за проїзд автомобілів для компенсації шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування». Для впровадження додаткової плати планується скористатися досвідом Білорусі з введення системи електронного збору плати за проїзд. На сьогодні, на думку

експертів, доплата з фур загальною масою до 40 т має становити близько 3 грн/км понад акциз.

В Україні майже не будуються нові автомобільні дороги і майже всі автомобільні шляхи проходять через населені пункти, що не відповідає міжнародним вимогам. Таку ситуацію спричинило призупинення дії ст. 40 Закону України "Про автомобільні дороги", якою передбачено фінансування нового будівництва та реконструкцію об'єктів дорожнього господарства із загального фонду державного бюджету. Також будівництву нових доріг заважає той факт, що більшість земель навколо доріг мають сільськогосподарське призначення та є розпайованими, тому постає проблема відведення земель або їх викупу під нове будівництво доріг.

У свою чергу розвиток транспортної мережі, особливо міжнародних транспортних коридорів, побудова нових магістралей і швидкісних доріг, виконання робіт з проектування, будівництва і реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг державного значення та підвищення капітальності дорожніх покриттів сприятиме створенню нових робочих місць та можливостей для бізнесу, розвитку транзитного потенціалу, що є особливо важливим для України.

Україна має великий потенціал для здійснення транзитних перевезень завдяки досить розгалуженій мережі автомобільних шляхів та проходженню через Україну трьох європейських транспортних коридорів (№ 3, № 5 і № 9), які співпадають з напрямками доріг загального користування державного значення. Але, незважаючи на це, протягом останніх років Україна втрачає позиції у міжнародних і навіть внутрішніх вантажних перевезеннях.

Автомобільний транспорт займав друге місце після залізничного за перевезенням транзитних вантажів (16,2% у 2014 р. без урахування трубопровідного транспорту). У 2014 р. автомобільним транспортом перевезено 5,9 млн т транзитних вантажів. Збільшення обсягів транзиту автомобільним транспортом відбувалося лише за рахунок перерозподілу транзиту з залізничного транспорту (починаючи з 2013 р. – 20%). Наразі статистика щодо транзиту не

розраховується. Попри те, що в останні декілька років спостерігається певне зростання обігу транзитних вантажів автомобільним транспортом, транзитні вантажопотоки дедалі частіше почали оминати її територію. За оцінками фахівців, сьогодні Україна посідає лише 130-те місце за ефективністю використання своєї транзитної можливості¹³².

Це пов'язано з незадовільним станом дорожнього покриття, що не відповідає європейським стандартам, знижує швидкість перевезень, не надає гарантій збереження вантажів та призводить до подорожчання процесу доставки товару, через що держава щороку втрачає значні надходження від перевезення вантажів та пасажирів. Ще одним фактором втрати транзиту Україною є також активна тарифна, інвестиційна та регуляторна політика Росії та Білорусії в розбудові своїх транспортних мереж, що створює конкуренцію для України, тоді як в Україні наразі спостерігається відсутність довгострокового бачення розвитку власного транзитного потенціалу. Дія двох програм (Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002–2010 рр. і Державної програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр.) закінчилася ще у 2010 р. Причому, за результатами аудиту Рахункової палати, 65,9% заходів Державної програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. взагалі не було виконано, тобто по суті програму було провалена¹³³.

Ще одна серйозна проблема для перевізників – це відсутність дорожньої інфраструктури. Україна приєдналася до Європейської угоди про режим праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні перевезення (ЄУТР), якою жорстко регламентується час праці та відпочинку водія. При цьому найменші порушення обкладаються значущими штрафами (порушення режиму роботи на 5 хвилин – штрафом у 1500 євро), тому що повноцінний відпочинок

¹³² Автомобільні шляхи європейського рівня в Україні: чи реально. *Перевізник*. 2015. № 8. С. 3.

¹³³ Як нищили транзитний потенціал. URL: http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/printable_article/16733143;jsessionid=AD837F6EB5F8FA115039CFD70547BBE5

водія – це запорука безпеки на дорозі¹³⁴. В Україні ж спостерігається відсутність стоянок для відпочинку водіїв, що відповідають європейським стандартам.

Також серед причин втрати транзиту можна відзначити високий рівень транспортних тарифів та необґрунтовані затримки з боку перевіряючих органів на кордонах України, а також недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів¹³⁵.

Розроблення довгострокової програми розвитку транзитного потенціалу України дозволить наблизити стандарти транзитних перевезень щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін до міжнародних вимог, а також залучити додаткові надходження до бюджетів усіх рівнів. У свою чергу розвиток дорожньої інфраструктури, пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів тощо сприятиме розвитку міжнародних автоперевезень, безпеці дорожнього руху, а також поліпшенню іміджу України як транзитної держави.

В умовах націленості України на європейський курс розвитку особливого значення набуває проблема інноваційного розвитку автомобільного транспорту.

Велику роль в управлінні інноваційною діяльністю мають відігравати подальше розроблення і послідовна реалізація «Транспортної стратегії України на період до 2020 року»¹³⁶, що наразі визначає лише основні пріоритети розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства, такі як: підвищення безпеки дорожнього руху та енергоефективності, забезпечення ефективності діяльності автомобільного транспорту, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг та посилення інноваційної складової у проектах розвитку дорожнього господарства і т.ін. Необхідно зауважити, що Стратегія, крім визначення напрямів, повинна включати також питання планування та прогнозування розвитку автомобільної галузі.

¹³⁴ Автомобільні шляхи європейського рівня в Україні: чи реально. *Перевізник*. 2015. № 8. С. 3.

¹³⁵ "Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг". Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>

¹³⁶ Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

Для розв'язання проблем у автомобільній галузі та впровадження інноваційних технологій починаючи з 2011 р. почала досить активно формуватися нормативно-правова база¹³⁷. Так, у 2011 р. було затверджено: «Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року» метою якої стала модернізація системи надання послуг автомобільного транспорту, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, підвищення рівня екологічності та енергоефективності транспортних засобів, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту¹³⁸, «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року», метою якої стало забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху¹³⁹, та ухвалено Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», який визначив пріоритетний напрям інноваційної діяльності автомобільного транспорту України на 2011–2021 роки¹⁴⁰. У 2013 р. було прийнято постанову Кабінету міністрів України «Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки»¹⁴¹. Але, незважаючи на велику кількість нормативно-правових документів, стан інноваційного розвитку на автомобільному транспорті знаходиться на дуже низькому рівні.

Одним із напрямів інноваційного розвитку є формування в Україні інтелектуальних транспортних систем (ІТС). Зараз він перебуває на початковому етапі (наразі розробляються стандарти, законодавча база, технології та загальні принципи системи). Поштовхом для розвитку ІТС в Україні має стати розроблення

¹³⁷ Чмирьова Л.Ю. Інноваційний розвиток автомобільного транспорту. *Інтеграційна система освіти, науки і виробництва в сучасному інформаційному просторі*: збірник тез. Тернопіль, 2014. С. 295.

¹³⁸ Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/732-2011-p>

¹³⁹ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-p>

¹⁴⁰ Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3715-17>

¹⁴¹ Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-p>

Стратегії розвитку інтелектуальних транспортних систем, які широко застосовуються в Європі.

Також необхідно використовувати провідні світові технології ремонту автодорожнього полотна, як, наприклад, технологія холодного ресайклінгу, яка дозволяє використовувати перероблені верхні шари старого дорожнього покриття і таким чином скоротити витрати на нові природні матеріали, зокрема, щебінь, піщано-щебеневі суміші та пісок і на їх доставку до місця виконання робіт (цю технологію застосовано на автомобільній дорозі Н-09 Мукачево – Рахів – Богородчани – Івано-Франківськ – Рогатин – Бібрка – Львів)¹⁴² та будівництва доріг з більш економічно вигідним типом покриття, як, наприклад, бетонних доріг.

У прив'язці до цін 2015 р. орієнтовна нормативна вартість 1 км асфальтової автодороги першої категорії становить від 70 до 100 млн грн, капремонт – 20–30 млн грн, поточного середнього ремонту – 8–12 млн грн¹⁴³, тоді як будівництво 1 км бетонних доріг становить близько 20–30 млн грн. Довжина доріг, які необхідно побудувати, становить близько 5 тис. км, строк реалізації такого проекту – близько п'яти років. Собівартість будівництва бетонних доріг в Україні на горизонті експлуатації 30 років на 30–40% нижча, ніж асфальтових, оскільки при будівництві асфальтових доріг використовується імпортований матеріал бітум (імпортовані складові в будівництві асфальтових доріг займають більш як 70%), а виробництво цементу в Україні дуже розвинене¹⁴⁴.

Україна має спеціалістів, які володіють досвідом будівництва бетонних доріг, але наразі не має необхідної спецтехніки для будівництва. Щоб зацікавити будівельні компанії у придбанні такої техніки (можливі варіанти: взяття її в оренду або придбати техніку, що була у використанні упродовж 5–10 років), їм потрібні горизонти в 3–5 років для впевненості в тому, що вони матимуть замовлення та

¹⁴² Провідну в світі технологію ремонту доріг застосовують на національній дорозі Львівщини / офіц. сайт Укравтодору. URL: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_providnu-v-sviti-tekhnologiyu-remontu-dorig-zastosovuyut-na-natsionalnii-dorozi-lvivshchini.html

¹⁴³ Стоимость строительства 1 км бетонных дорог составляет 20–30 млн грн. *Транспорт*. 2015. № 4/2 (857). С. 3.

¹⁴⁴ Бетонні дороги в Україні почнуть будувати з ділянки Херсон – Миколаїв – Кіровоград / УНІАН. URL: <http://economics.unian.ua/transport/1094404-betonni-dorogi-v-ukrajini-pochnut-buduvati-z-dilyanki-hersonmikolajivkirovograd.html>

зможуть цю техніку амортизувати. В Україні бюджет планується на один рік, що виключає можливість використовувати довгострокові кредити через відсутність гарантій держави. Але існує можливість використання довгострокових міжнародних кредитів, під які держава дає гарантії. При цьому виникає проблема відсутності сфери будівництва та експлуатації доріг у КВЕДах, за якими ці гарантії можна надавати¹⁴⁵.

Бетонні дороги найбільш доцільно будувати у припортових зонах, а також на більш великі відстані там, де багато сільгоспвиробників, які перевозять зернові до портів. Наразі такий варіант доставки зернових вантажів автомобільним транспортом є найбільш вигідним порівняно з перевезенням залізницею. Будівництво бетонних доріг у рамках експериментального проекту може бути розпочато на ділянці автодороги Херсон – Миколаїв – Кіровоград, а також на підходах до морських торгових портів України, що дозволить зменшити собівартість перевезень на 20–30%, витрати на утримання – до 50%, збільшити життєвий цикл таких доріг удвічі та досягти якомога більшого імпортозаміщення.

Тож технічне переоснащення дорожнього господарства, впровадження нових матеріалів і технологій, модернізація та розвиток виробничої бази, удосконалення методів проектування та будівництва автомобільних доріг дозволять підвищити ефективність перевезень, зменшити собівартість дорожніх робіт та підвищити конкурентоспроможність ринку автомобільних транспортних послуг.

Підвищення якості дорожніх робіт має проводитись на основі вдосконалення інженерного супроводу та моніторингу, удосконалення методів перспективного та оперативного планування дорожніх робіт на основі результатів функціонування системи управління та контролю станом покриття (наразі така система функціонує лише на трасі Київ– Бориспіль).

Велику роль у модернізації автомобільної інфраструктури відіграє перехід на екологічно чисті технології. Починаючи з 1992 р. Євросоюз почав запроваджувати на своїй території норми, які встановлювали гранично допустимий вміст токсичних

¹⁴⁵ Как будут строить бетонные дороги к портам – интервью с куратором реформы "Укравтодора" / Центр транспортних стратегій. URL: http://cfts.org.ua/articles/kak_budut_stroit_betonnye_dorogi_k_portam__intervyu_s_kuratorom_reformy_ukravtodora_921

речовин у вихлопних газах автомобілів. На сьогодні в Європі вже планується введення норми Євро-6. Тоді як Україна, згідно з чинним законодавством, з 1.01.2014 р. тільки перейшла на стандарти Євро-4, при цьому з 1.01.2016 р. неможливо вперше зареєструвати автомобіль, що відповідає екологічним нормам, нижчим за Євро-5. Перехід України на Євро-6 має відбутися з 2018 р., що врегульовано Законом України «Про окремі питання ввезення та реєстрації транспортних засобів на території України».

Що стосується українських автовиробників, наразі поставлені для України терміни неможливі для виконання, оскільки українські підприємства не встигнуть налагодити виробничий процес для випуску автомобілів, що відповідатимуть необхідним вимогам. У країнах Європи стандарт Євро-5 застосовується з 2009 р., тобто вже шість років. При цьому в розвинених країнах можна зареєструвати автомобіль з будь-якими нормами Євро, але розмір податків, що сплачуються з автомобіля, залежатимуть від викидів СО на 1 км (чим нижча норма Євро, тим вищим буде податок). Обов'язковими для виконання норми Євро є тільки для автозаводів¹⁴⁶.

З метою відтермінування цих строків до Верховної Ради внесено законопроект № 2085а, згідно з яким пропонується дозволити ввезення в Україну з 01.01.2016 автомобілів, які не відповідають нормам Євро-5, але відповідають стандарту Євро-4, за умови, що в них будуть діючі сертифікати відповідності Євро-4, видані до 31.12.2015 р.

В Україні зараз використовується понад 35 тис. автомобілів для міжнародних перевезень вантажів, з яких лише 15% відповідають вимогам ЄЕК ООН – стандартам Євро-4 та Євро-5¹⁴⁷.

Створення економічного механізму поповнення транспортними засобами високих європейських технічних та екологічних стандартів для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів Євро-5 та відтермінування строків введення

¹⁴⁶ Євро-5 в Україні: Фальстарт. URL: <https://auto.ria.com/news/events/220529/evro-5-v-ukraine-falstart.html>

¹⁴⁷ Мінінфраструктури та АсМАП України запровадять нові додаткові заходи щодо розвитку міжнародних автомобільних перевезень в Україні. *Перевізник*. 2013. № 4.

стандарту Євро-5 для якісної підготовки українських автовиробників до процесу випуску автомобілів, що відповідатимуть необхідним вимогам, сприятиме переходу України на більш високі стандарти.

3.3. Механізми фінансування автотранспортної інфраструктури в Україні

Правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання визначено насамперед Законом України «Про автомобільні дороги», а також законами України «Про дорожній рух», «Про інвестиційну діяльність», «Про планування і забудову територій», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» та іншими актами законодавства (Додаток 3.3).

За цільове використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування відповідає Укравтодор, який є головним розпорядником бюджетних коштів (рис. 3.3).

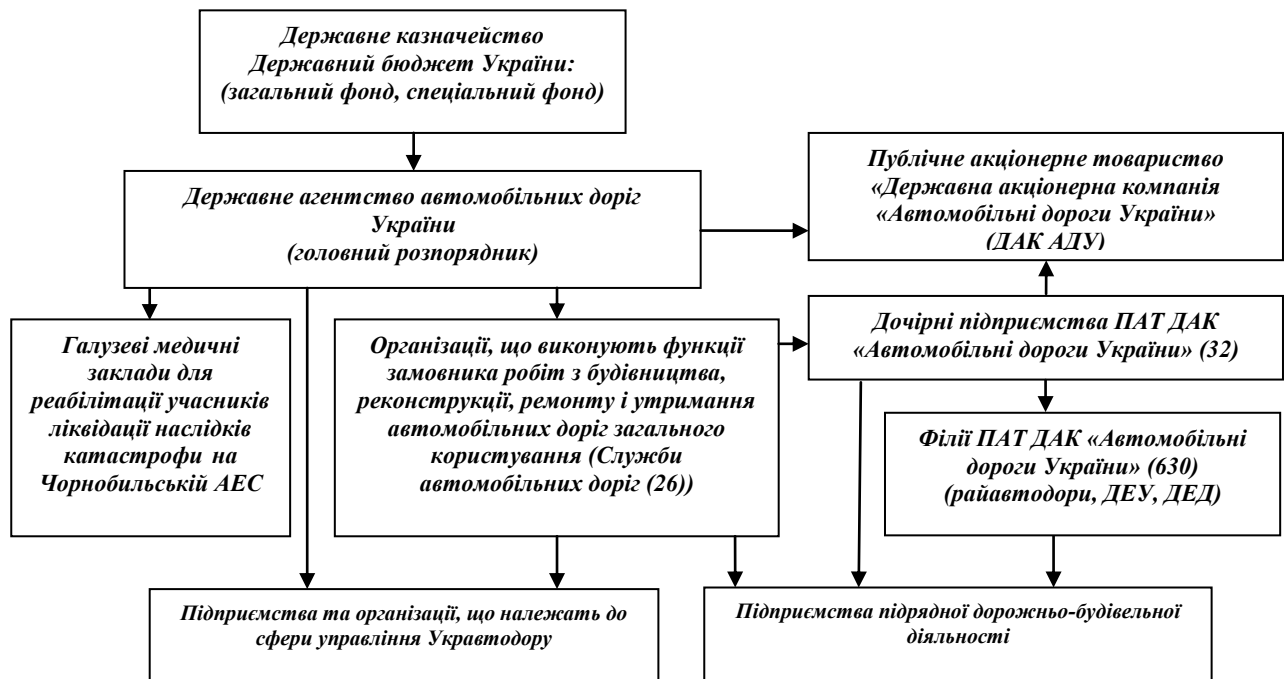


Рис. 3.3. Інституції, що задіяні у використанні бюджетних коштів спрямованих на розвиток та утримання доріг загального користування

Джерело: складено на основі даних офіційного сайту Рахункової палати України: URL: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/39301>

Схема фінансування видатків на розвиток та утримання доріг загального користування з Державного бюджету виглядає таким чином:

1. Зі спеціального фонду Державного бюджету України кошти виділяються *Державному агентству автомобільних доріг України (Укравтодору)* як головному розпоряднику коштів, що здійснює:

– капітальні видатки на розвиток мережі й утримання автомобільних доріг загального користування – ДАК АДУ, службам автомобільних доріг та підприємствам і організаціям підпорядкованим Укравтодору;

– поточні видатки – службам автомобільних доріг та галузевим медичним закладам для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС;

– видатки на фінансування договірних і підрядних робіт – підприємствам і організаціям підпорядкованим Укравтодору.

2. *Служби автомобільних доріг* здійснюють фінансування договірних і підрядних робіт – дочірнім підприємствам ДАК АДУ, підприємствам і організаціям, підпорядкованим Укравтодору та підприємствам підрядної дорожньо-будівельної діяльності недержавної форми власності.

3. *Дочірні підприємства ДАК АДУ:*

– відраховують кошти ДАК АДУ, що йдуть на утримання компанії;

– здійснюють фінансування договірних і підрядних робіт філіями дочірніх підприємств та підприємствами підрядної дорожньо-будівельної діяльності недержавної форми власності.

4. Філії дочірніх підприємств ДАК АДУ здійснюють фінансування договірних і підрядних робіт підприємствами підрядної дорожньо-будівельної діяльності недержавної форми власності.

Таким чином, бюджетні кошти, які мають спрямовуватись на розвиток та утримання доріг загального користування, витрачаються не тільки на автомобільні дороги, а й на інші цілі, зокрема, на галузеві медичні заклади для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС.

Фінансування *будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг загального користування місцевого значення відбувається за рахунок коштів місцевих бюджетів, а також на це можуть залучатись кошти зі спецфонду держбюджету – тобто кредитні кошти, та, відповідно до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ (ст. 4 «напрями спрямування коштів територіальних дорожніх фондів»), повинні йти дотації з Державного дорожнього фонду в територіальні дорожні фонди, що мають бути створені в місцевих бюджетах. У підсумку ми маємо, що джерелами фінансування мережі доріг загального користування місцевого значення наразі є кошти державного бюджету, місцеві бюджети та кредитні кошти від МФО (переважно отримані під державні гарантії).*

Фінансування *будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, визначається Законами України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV та «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ (ст. 4 «напрями спрямування коштів територіальних дорожніх фондів»). Джерелами фінансування вулиць і доріг міст та інших населених пунктів згідно зі ст. 41 Закону України «Про автомобільні дороги» є: а) *кошти бюджетів міст та інших населених пунктів, у межах яких повинні бути створені територіальні дорожні фонди, а також б) до липня 2015 р. субвенції з державного бюджету* рис. 3.4.*

Усвідомлюючи всю глибину проблем, що склалися в транспортному секторі України, розглянемо детальніше досвід Польщі із залучення у транспортні проекти зовнішніх і внутрішніх інвестицій, тим більше, що Польща й Україна – дві постсоціалістичні держави, що мали на початку трансформаційних перетворень майже однакові стартові позиції, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне становище та поляризовану політичну систему.

Польща починаючи з 1990-х років тримала курс на євроінтеграцію, що, на думку експертів, сприяло економічному зростанню (темп збільшення ВВП був

вищим за середньоєвропейські показники) і тим самим дозволило зменшити розрив у рівнях економічного розвитку Польщі та країн ЄС¹⁴⁸. Досягти таких результатів Польщі не в останню чергу допомогли прямі дотації з бюджету ЄС. Для цього було використано механізм фінансування, за якого європейські кошти надходили через фінансування операційних програм, підготовлених національними органами влади та узгоджених з органами управління ЄС. При цьому більша частина коштів – це капітальні витрати, які не можна спрямувати на інші цілі¹⁴⁹.



Рис. 3.4. Схема фінансування розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування (державного і місцевого значення) та вулиць і доріг комунальної власності

Джерело: складено авторами.

Інвестування польської економіки ЄС почалося ще у 2004 р., коли Світовий банк виділив 100 млн євро на будівництво доріг у країні¹⁵⁰. Зазначимо, що Польща є найбільшим одержувачем коштів за програмами допомоги ЄС, більша частина яких спрямовувалася на розвиток та

¹⁴⁸ Никифорок О., Чмирьова Л., Федяй Н. Перспективи фінансування транспортних проектів України в рамках міжнародної фінансової допомоги. *Економіка України*. 2015. № 4. С. 45–57.

¹⁴⁹ Интеграция в ЕС: опыт Польши и вызовы для Украины. URL: http://gazeta.zn.ua/macrolevel/integraciya-v-es-opyt-polshi-i-vyzovy-dlya-ukrainy-_.html

¹⁵⁰ Сотрудничество с международными организациями (официальная справочная информация). URL: http://www.polska.ru/polska/ekonomika/info_wspol.html

модернізацію інфраструктури, головним чином – на будівництво доріг. У 2004–2006 рр. Польща отримала понад 12 млрд євро в рамках Програми вирівнювання потенціалів бідніших країн і країн середнього рівня Європейського Союзу. Ці кошти було використано на будівництво автодоріг і залізниць, охорону навколишнього середовища, підтримку малого та середнього бізнесу, профорієнтацію безробітних. Протягом 2007–2013 рр. Польща одержала понад 60 млрд євро із спільного фонду, з яких 23 млн євро пішло на будівництво доріг і залізниць¹⁵¹. У ті роки Польща посідала перші місця серед країн ЄС за кількістю завершених автодорожніх проектів¹⁵². У 2008–2009 рр. у країні почалося будівництво масштабної мережі доріг та магістралей¹⁵³ що одразу позначилося на динаміці показників довжини та густоти доріг: за цей час було побудовано 1,5 тис. км швидкісних магістралей, а густина мережі збільшилася з 120,1 км/кв. у 2000–2002 рр. до 130 км/кв. км у 2010–2013 рр., тоді як в Україні показники довжини та густоти доріг вже 20 років залишаються незмінними. Тільки у 2012 р. Польща витратила на підготовку до проведення в країні фіналу чемпіонату Європи з футболу близько 27,6 млрд дол. США, 75% з яких було спрямовано на розвиток системи автомобільних доріг¹⁵⁴.

Крім прямих бюджетних дотацій, безпосередньою вигодою від приєднання до ЄС можна вважати зростання реальних прямих іноземних інвестицій. За даними офіційної статистики, динаміка ПІІ у підприємства транспорту та зв'язку Польщі та України демонструє також досить великий розрив: польський показник перевищував український у 10 разів у 2007 р. У 2011 р. розрив трохи скоротився (до 4 разів): 7,4 млрд дол. – у Польщі, 1,9 млрд дол. – в Україні.

¹⁵¹ Беата Бживчи: Перед вступом в ЄС поляків теж лякали безробіттям, банкрутством. URL: <http://vidomosti-ua.com/volyn/75578>

¹⁵² XV Międzynarodowy Zimowy Kongres Drogowy 2018. URL: <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2365/XV-International-Winter-Road-Congress-2018>

¹⁵³ Благодаря ЕС, в Польше превосходные дороги. URL: <http://podrobnosti.ua/podrobnosti/2013/10/13/935794.html>

¹⁵⁴ 75% витрачених грошей до Євро Польща закатала в асфальт. URL: <http://www.unian.ua/world/653241-75-vitrachenih-groshey-do-evro-polscha-zakatala-v-asfalt.html>

Протягом 2007–2011 рр. сукупний обсяг прямих іноземних інвестицій у підприємства транспорту та зв'язку Польщі становив 50,3 млрд дол., в Україні – усього 7,6 млрд дол., унаслідок чого не було побудовано жодного кілометра нових автомобільних доріг.

Таким чином, протягом 10 років Польща використала на транспортні проекти близько 45 млрд євро. У підсумку довжина її автомобільних доріг збільшилася до 412,0 тис. км (або на 39,9 тис. км), а швидкісних магістралей – до 2,5 тис. км.

У Польщі й надалі досить амбітні плани щодо нового будівництва. Так, розвиток транспортної інфраструктури до 2020 р. коштуватиме 46 млрд євро, при цьому Європейський соціальний фонд профінансує ремонт і будівництво польських доріг на 23 млрд євро (100 млрд злотих), з яких 11,5 млрд євро (50 млрд злотих) підуть на автодороги, а 11,5 млрд євро (50 млрд злотих) – на модернізацію інших транспортних шляхів: залізниць, портів та аеропортів. Для цього обрано 43 проекти доріг загальною довжиною 5300 км.

Отже, якщо детальніше розглянути успішність польських реформ у транспортному секторі, то стане зрозумілим, що це не тільки безвідсоткова фінансова допомога європейських фондів і прямі іноземні інвестиції в сектор, але й вдалий внутрішній інституційний механізм їх освоєння.

У Польщі одним із найефективніших задіяних фінансових механізмів був механізм Національного дорожнього фонду (НДФ), створеного для вдосконалення інвестиційного процесу будівництва доріг, а також підвищення ефективності використання державних коштів шляхом підтримки реалізації урядової програми будівництва доріг. Необхідно зазначити, що Національний дорожній фонд Польщі було створено в Банку національного господарства (БНГ) згідно із законом Республіки Польща від 27 жовтня 1994 р. «Про платні автомагістралі та республіканський дорожній фонд», проте запрацював він у структурах цього банку тільки з 2004 р.

Основним джерелом наповнення Фонду є грошові надходження в розмірі 80% від паливного збору, що стягується з користувачів моторного палива та

газу і обов'язок сплати якого покладений на виробників та імпортерів моторних палив (з відрахуванням суми 100 млн злотих щороку для передачі в Залізничний фонд Польщі до 2015 р.). Решта 20% цього податку наповнює Національний залізничний фонд Польщі.

Важливими джерелами наповнення фонду є також кредитні кошти, отримані Банком національного господарства і надані НДС, а також кошти від емісії облігацій, що проводиться БНХ для НДС. До фонду також надходять кошти від електронного збору плати за проїзд платними автострадами та інші надходження.

Проте одним із значущих джерел наповнення НДС Польщі є кошти в рамках програм ЄС, які спільно фінансуються з фондів ЄС і призначені для розвитку дорожньої інфраструктури.

Видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автодоріг в Україні щорічно передбачаються у держбюджеті згідно із Законом України від 18 вересня 1991 року № 1562-ХІІ¹⁵⁵ "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" відповідно до їх класифікації:

1) з використанням бюджетних коштів – на будівництву, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;

2) за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством, – на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

3) за рахунок юридичних або фізичних осіб – на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях;

4) а також на будівництво доріг за кошти інвесторів.

¹⁵⁵ Відповідно до цього закону КМУ затверджується «Перелік об'єктів та обсягів бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення». Див.: Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» / офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>

З цією метою у складі Державного бюджету України мав бути створений Державний дорожній фонд¹⁵⁶. Проте з 2000 р. дія ст. 3 цього Закону в частині формування дорожніх фондів щорічно призупинялася законами про державний бюджет. Державний дорожній фонд так і не був створений, а згідно з частиною другою ст. 2 Закону України від 25 березня 2005 року № 2505-IV «Про внесення змін до Закону України "Про Державний бюджет України на 2005 рік" та деяких інших законодавчих актів України» цю норму виключено.

На сьогодні про Державний дорожній фонд йдеться тільки в законі № 1562-ХІІ «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», тоді як у Бюджетному кодексі України йдеться лише про Спеціальний фонд, частина джерел наповнення якого така ж, як і для ДДФ.

Згідно із Законом України «Про Державний бюджет України на 2015 р.», а також останніх змін до Податкового та Бюджетного кодексів України, цільові джерела фінансування дорожнього господарства, що раніше акумулювалися в спецфонді держбюджету, були скасовані, а фінансування всіх витрат дорожнього господарства було запроваджено із загального фонду держбюджету. Це не дає уявлення щодо обсягів коштів, які будуть передбачені на наступний рік, а отже, виключає довгострокове планування робіт з урахуванням перспективи.

До того ж у листопаді 2003 р. було прийнято Постанову КМУ «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного бюджету, призначених для фінансування розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування» № 1731, за якою визначено одержувачів бюджетних коштів: організації, що виконують функції замовника робіт з будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополь; підприємства та організації, що належать до сфери управління Укравтодору та одержують кошти на розширення, реконструкцію і технічне переоснащення;

¹⁵⁶ Никифорок О.І. Чмирьова Л.Ю. Розподіл повноважень у новій моделі фінансування транспортної інфраструктури. *Розвиток бюджетної децентралізації в Україні* / НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2016. 70 с.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

галузеві медичні заклади для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС. Тобто цією Постановою визначено фінансування з Державного дорожнього фонду не лише за цільовим призначенням, а й на інші цілі, що не дає можливості зосередити кошти на цільовому використанні, а саме будівництві та утриманні автомобільних доріг.

Відповідно до Закону України № 1562-ХІІ джерелами наповнення ДДФ є: акцизний збір та ввізне мито на нафтопродукти; акцизний збір та ввізне мито на імпорتنі транспортні засоби та шини до них; плата за передачу доріг у концесію або в оренду; плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; плата за проїзд автомобільними дорогами України транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів іноземних держав; плата за проїзд платними автомобільними дорогами у порядку та за тарифами, встановленими Кабінетом Міністрів України; добровільні внески юридичних та фізичних осіб, у тому числі іноземних, об'єднань громадян, міжнародних організацій тощо; інші надходження, що не суперечать законодавству.

По факту більшість джерел надходження до ДДФ є досить формальними (так, наприклад, в Україні не стягується плата за проїзд платними автомобільними дорогами через відсутність їх високої якості). Такі моменти не сприяють наповненню Державного дорожнього фонду фінансовими ресурсами. Також у Законі України № 1562-ХІІ визначено, що одним із джерел наповнення ДДФ є плата за передачу доріг у концесію, а це суперечить світовій практиці.

При цьому загальноєвропейська практика стосовно наповнення Державного дорожнього фонду заснована на тому, що за дороги платять користувачі, тобто автомобілісти. В Україні цей принцип також застосовується шляхом стягнення акцизного податку при заправці транспортних засобів бензином чи дизпаливом. Оскільки українці споживають близько 10 млн т пального (бензину і дизельного пального) на рік, сплачуючи при цьому 2,6 грн акцизу з кожного літра бензину та 2 грн з 1 л дизпалива, то у ДДФ могли б

надходити кошти в розмірі 30–35 млрд грн на рік, що є мінімальною потребою дорожньої галузі.

Згідно з правками до чинного Податкового кодексу України, ухваленого 28 грудня 2014 р., з 1 січня 2015 р. були впроваджені транспортний податок, акцизний збір на автобуси, вантажний транспорт та електродвигуни, а також відновлено акцизний збір на переобладнані автомобілі. Відповідно до Кодексу, ставка транспортного податку встановлюється в розрахунку на календарний рік у розмірі 25 тис. грн, він стягується з автомобілів з двигунами понад 3 л, що перебувають в експлуатації не більше 5 років.

Невирішеним залишається питання децентралізованого фінансування, оскільки субвенції на збереження і розвиток комунальної дорожньої мережі скасовані, натомість уведено новий акцизний податок – 5% з роздрібного продажу підакцизних товарів: нафтопродуктів, іншого палива, який акумулюється в загальному фонді місцевих бюджетів. Досі немає чіткої норми, як наприклад, порядку використання субвенції на будівництво, реконструкцію та ремонт автомобільних доріг комунальної власності, що вимагав би від місцевої влади спрямовувати 100% зазначених надходжень виключно на дороги комунальної власності та місцевого значення, а не на інші потреби бюджету¹⁵⁷.

Але фактично, через відсутність цільового спрямування фінансових ресурсів, усі ці кошти до ДДФ не надходять і, відповідно, не використовуються на будівництво, ремонт та утримання автомобільних доріг.

Ще одна проблема стосується того, що кошти на дороги, як правило, виділяються наприкінці місяця за залишковим принципом, після того, як будуть задоволені потреби інших сфер економіки, що мають захищені статті або цільові джерела фінансування у спецфонді держбюджету. Це збільшує боргове навантаження через несвоєчасну виплату податків, що призводить до штрафів та пені, а разом з валютними коливаннями, від яких залежить ціноутворення на ті ж роботи та матеріали, створюється додаткове фінансове напруження в

¹⁵⁷ Автомобільний транспорт. *ТРАНСПОРТ-news*. 2015. №3/3 (854). С. 44. URL: www.transport-journal.com

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

галузі, збільшення боргів перед постачальниками за роботи і закупівлю матеріалів.

Оцінка механізмів фінансування автотранспортної інфраструктури в Україні показує, що задіяні тільки бюджетний (за рахунок спецфонду держбюджету) та кредитний (залучення міжнародних кредитів під транспортні проекти) механізми. Необхідно зазначити, що західними МФО, які протягом двох останніх десятиліть транспортні інфраструктурні проекти в Україні як у державному, так і у приватному секторі фінансують Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейський інвестиційний банк (ЄІБ).

Відповідно до заявлених планів ЄБРР та ЄІБ і надалі надаватимуть кредити Україні на попередньому рівні (наприклад, ЄБРР щороку спрямовує на різноманітні проекти близько 1 млрд євро).

Проте аналіз динаміки надходжень кредитних коштів (наприклад, за звітом «Укравтодору») показує, що на їх погашення щороку витрачається вдвічі-втричі більше коштів (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Залучення кредитів «Укравтодором», млн грн

Показник	Роки		
	2011	2012	2013
Кредитні ресурси ЄБРР та ЄІБ	1087,7 на ремонт дороги Київ – Чоп за Третім проектом «Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп»	101,7 на ремонт дороги Київ – Чоп за Третім проектом «Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп»	44,2 за роботи, виконані в минулому році з ремонту дороги Київ – Чоп за Третім проектом «Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп»
Кредитні ресурси МБРР	713,5 на ремонт дороги Київ – Харків – Довжанський за проектом «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху»	923,4 за двома проектами «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху»	1338,5 за двома проектами «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху»
Кредитні ресурси ЄБРР та ЄІБ	703,1 на реалізацію проекту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»	1520,3 на реалізацію проекту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»	1278,8 на реалізацію проекту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»
Усього надано кредитів	2504,3	2545,4	2661,5
Погашення та обслуговування кредитів	4162,0	3153,4	6200,0
Сальдо	-1657,7	-608,0	-3538,4

Джерело: складено на основі звітів Державного агентства автомобільних доріг України за 2011, 2012, 2013 роки: URL: www.ukravtodor.gov.ua

У 2009 р. частка боргових зобов'язань у загальному обсягу видатків Укравтодору становила 35,5%, у 2011 р. досягла 51,8%, а у 2013 р. – вже 82%. Зауважимо, що на погашення та обслуговування боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії, і на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування спрямовуються кошти спеціального фонду державного бюджету України. Така ситуація створює значне для навантаження на останній і не залишає ілюзій з приводу фінансування будівництва нових доріг. За такого великого обсягу щорічного погашення залучених кредитних зобов'язань Укравтодор має також непогашені зобов'язання за виконані підрядними організаціями у 2011–2013 рр. роботи на суму 3,589 млрд грн.

У 2014 р. обсяг надходження коштів до спецфонду держбюджету, з якого фінансується дорожня галузь, становив 16,9 млрд грн, з яких 11,1 млрд грн – погашення кредитних зобов'язань, а 2,5 млрд грн – субвенції місцевим органам влади. Таким чином, фактичний обсяг фінансування галузі дорівнював 3,2 млрд грн, з яких 440 млн грн – погашення кредиторської заборгованості перед підрядними організаціями за роботи, виконані за минулі роки, 100 млн грн – спільне фінансування проектів МФО за рахунок коштів держбюджету, 2,6 млрд грн – обсяг коштів, передбачений на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування¹⁵⁸. Але фактично дорожні роботи були профінансовані лише на 14% від запланованих. За експертними оцінками, для фундаментальної модернізації наявної мережі необхідно фінансування на рівні хоча б мінімальної потреби протягом 15 років.

Значне недофінансування галузі, що спричинено щорічним призупиненням законами про бюджет формування Державного дорожнього фонду, та великий кредитний борг стримують оновлення матеріально-технічної бази, негативно впливають на якість автомобільних доріг і споруд на них, не забезпечують швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і

¹⁵⁸ «Без Дорожнього фонду в Україні європейських доріг не буде», – громадськість і перевізники. URL: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/c_«bez-dorozhnogo-fondu-v-ukraini-evropeiskikh-dorig-ne-bude»%2C—gromadskist-i-perevizniki.html

вантажів автомобільним транспортом, та вимагають негайного перегляду системи фінансування галузі та пошуку нових джерел його наповнення, таких як державно-приватне партнерство та безвідсоткова фінансова допомога з країн – донорів ЄС.

З метою залучення інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти Україні необхідно створити умови для якнайшвидшого приєднання до європейських фінансових механізмів, до яких свого часу залучилася Польща. Йдеться про механізми, до яких наразі допускаються тільки країни – члени ЄС, такі як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд, що мають характер фінансової безвідсоткової допомоги.

Але для цього країни ЄС повинні проголосувати за зміни правил надання допомоги країні, що не є членом ЄС. Це викликає певний скепсис. Адже навіть у Вербальній ноті (щодо часткового застосування на тимчасовій основі положень Угоди про асоціацію)¹⁵⁹, наданій Україні Генеральним секретаріатом Ради Європейського Союзу, зазначено, що розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод щодо пропускну здатності та розвитку неповної інфраструктури, не створює будь-яких фінансових зобов'язань для держав – членів ЄС.

Тому, на нашу думку, необхідно перейти від фінансування транспортних інфраструктурних проектів в Україні за рахунок бюджетних коштів (за залишковим принципом) та кредитних коштів МФО на збалансовану модель фінансування із залученням внутрішніх активів, у тому числі приватних інвесторів. Ідеться про сприятливі для вітчизняної економіки державно-приватні механізми фінансування, які дозволяли б стимулювати внутрішній ринок, а не нарощували зовнішній борг.

¹⁵⁹ Вербальна нота (щодо часткового застосування на тимчасовій основі положень Угоди про асоціацію) Ради Європи від 30.09.2014 р. № SGS14/12029. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_b50/paran2#n2

Відповідно до визначення Європейської Комісії, державно-приватне партнерство зводиться до передавання приватному сектору частини повноважень, відповідальності та ризиків щодо реалізації інвестиційних проектів, які фінансувалися публічним сектором.

За даними Світового банку, існує чотири типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства (рис. 3.5).

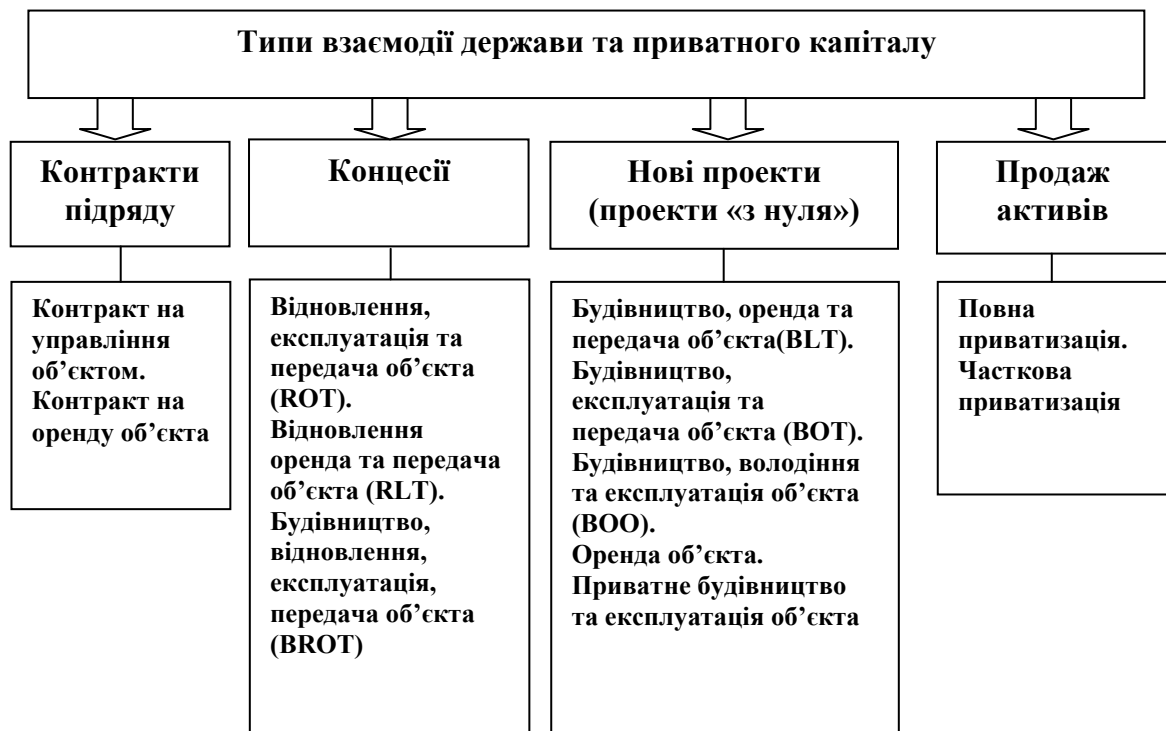


Рис. 3.5. Типи взаємодій держави та приватного сектора у транспортній галузі

Джерело: складено на основі: Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. *Ефективна економіка*. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241#_ftn4

25 країн світу застосовують механізм ДПП у галузі автомобільного транспорту¹⁶⁰. Найбільш активно, порівняно з іншими видами транспорту, ДПП застосовується у сфері автотранспортного господарства (табл. 3.4), його частка в загальній кількості проектів становить 55,9%, а в загальному обсязі інвестицій у транспортну галузь – 51,4%.

¹⁶⁰ Чмирьова Л.Ю. Механізм державно-приватного партнерства як інструмент розвитку автомобільного транспорту та дорожньої інфраструктури. *Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2016*: матеріали XI міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ: ДЕГУТ, 2016.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Протягом 2005–2015 рр. цими 25 країнами було реалізовано 524 автотранспортні проекти, в які інвестовано 180,681 млн дол. США. Із загальної кількості проектів із застосуванням ДПП 30 (6% від загального обсягу інвестицій) анульовані або невдалі. Більшість невдалих проектів було анульовано через те, що розрахунковий трафік був занадто оптимістичним, а фактичний не міг задовольнити потреби приватного партнера в грошовому потоці. Така ситуація часто спричинена небажанням споживачів платити за користування дорогами за умови наявності альтернативного безоплатного шляху. Наприклад, на більшій частині платних мексиканських доріг трафік не перевищив 50% від запланованого, а шлях М1/М15 у Болгарії в перший рік експлуатації не зміг набрати 60% від запланованої кількості користувачів. У деяких випадках саме готовність держави взяти на себе ризик обсягу трафіку призвела до недостатньої уваги з боку приватного партнера до якості прогнозів щодо майбутньої завантаженості дороги. Майже половина з анульованих проектів отримали потужну політичну та суспільну опозицію через свою недостатню прозорість¹⁶¹.

Таблиця 3.4

Проекти з використанням ДПП у транспортній галузі протягом 1990–2015 рр., млн дол. США

Об'єкт	Проекти ДПП		Інвестиції		Анульовані проекти та ті, що зазнали невдач	
	Кількість проектів	Частка проектів	Усього інвестицій	Частка інвестицій	Кількість проектів	Частка проектів
Аеропорти	173	10,5	65828	13,6	14	11,9
Залізничні дороги	128	7,7	91710	19,0	19	16,1
Автомобільні дороги	924	55,9	248356	51,4	73	61,8
Морські порти	428	25,9	77564	16,0	12	10,2
Разом	1653	100	483458	100	118	100

Джерело: складено на основі даних Світового банку..

Динаміка розвитку ДПП у сфері автодорожнього господарства протягом 1990–2015 рр. демонструє тенденцію до активного залучення інвестицій, пік інвестування припав на період 2010–2014 рр. (рис. 3.6).

¹⁶¹ Крилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013>



Рис. 3.6. Динаміка розвитку ДПП у сфері автодорожнього господарства
Джерело: складено на основі даних Світового банку.

Регіоном із найбільшою часткою інвестицій (табл. 3.5) стали країни Латинської Америки та Карибського басейну: на них припадає 44% усіх проектів ДПП, друге місце займає Південна Азія.

Таблиця 3.5

Обсяги інвестицій у проекти державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство, млн дол. США, 1990—2015 рр.

Регіон	Концесії	Продаж активів	Проекти «з нуля»	Контракти підряду	Усього
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	8,800	3,789	31,702	0	44,291
Європа та Центральна Азія	3,900	0	11,131	0	15,031
Латинська Америка та Карибський басейн	88,146	0	25,353	0	113,499
Південна Азія	64,617	0	8,319	0	72,936
Африка та південь від Сахари	1,981	0	0,618	0	2,599
Разом	167,444	3,789	77,123	0	248,356
%	67,4	1,5	31,1	0	100

Джерело: складено на основі даних Світового банку.

Країнами з найбільшими інвестиційними вкладеннями в автодорожні проекти стали: Мексика (4,167 млн дол. США), Росія (3,900 млн дол. США),

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Індія (3,381 млн дол. США), Бразилія (3,369 млн дол. США та 3,042 млн дол. США, 2,425 млн дол. США, 2,222 млн дол. США), Туреччина (2,900 млн дол. США та 2,800 млн дол. США), Китай (2,300 млн дол. США).

Найбільш поширеним типом ДПП в автодорожньому господарстві є концесії, їх частка в загальному обсязі інвестицій становить 74%, у проектах – 77%, друге місце посідають проекти «з нуля» і взагалі не вкладаються кошти в контракти підряду (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Переваги ДПП для інфраструктурної сфери

Основні переваги для держави	Основні переваги для компаній	Основні переваги для суспільства
максимальна віддача від вкладених коштів; підвищення ефективності управління інфраструктурою; зняття проекту з балансу держави; заміна значних за обсягом попередніх капіталовкладень виплатою щорічних бюджетних внесків для підтримання інфраструктури (розподіл фінансового навантаження на державний бюджет у часі); концентрація інвестицій у ключових для населення проектах у публічному секторі; передача частини ризиків приватному сектору; більш швидка реалізація інфраструктурних проектів за рахунок залучення коштів приватного інвестора; запозичення у приватного сектору кращих практик управління власністю та оптимізація структури управління; стимулювання розвитку інновацій через конкуренцію	доступ до закритих сфер економіки (транспортна інфраструктура, житлово-комунальне господарство і т.д.); розширення можливостей для отримання кредитів під проект від вітчизняних та іноземних фінансових установ на основі державних гарантій; сприяння взаємодії бізнесу з органами влади (у т.ч., із питань отримання ліцензій, дозволів, висновків наглядових органів і т.і.) за рахунок участі у проекті; підвищення статусу проекту за рахунок участі у ньому держави; створення позитивного іміджу компанії.	підвищення ефективності державних антикризових програм (збільшення кількості зайнятих, підтримка платоспроможного споживчого попиту, стимулювання інвестиційного попиту); формування середовища довіри й відкритості, як передумови розвитку громадянського суспільства; наращування потенціалу впливу підприємств на розмір та якість людського капіталу підприємств, регіонів, територій; поліпшення якості послуг населенню, у т.ч. щодо розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечує зв'язки між цілими регіонами, а також сприяє посиленню безпеки на транспорті, включно із безпекою користування автомобільними дорогами; зниження фінансового навантаження на платників податків; формування позитивних економічних екстерналій внаслідок розвитку інфраструктури; зниження обсягів споживання паливно-енергетичних ресурсів; відповідність створених об'єктів вимогам санітарно-гігієнічних, радіаційних, екологічних, архітектурних та інших норм, встановлених законодавством України.

Джерело: складено на основі: Крилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013>

В Європі функціонує Європейська асоціація концесіонерів платних автодоріг і об'єктів (ASECAP), що об'єднує 17 країн-членів та п'ять асоційованих членів (Німеччину, Марокко, Чехію, Росію та Словаччину) та охоплює понад 48 тис. км автомагістралей, мостів та тунелів. Метою цього

об'єднання є захист та розвиток системи автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури¹⁶².

Одним з видів оплати платних доріг є віньєтка – документ, що підтверджує оплату за проїзд дорогою. Одна його частина клеїться на лобове скло автомобіля та сканується контрольними приладами на автомагістралі. Вартість віньєтки залежить від кількості днів її дії (зазвичай не менше семи) та покриває всю територію країни. Придбати віньєтки можна на прикордонних заправках або у відповідних пунктах продажу, які також знаходяться біля кордону, крім того, в деяких випадках існує можливість замовити їх через Інтернет. У Європі використовують віньєтки Молдавія, Угорщина, Румунія, Болгарія, Австрія, Чехія, Швейцарія, Словенія, Словаччина.

Платні дороги з іншими системами оплати є у Франції (платними є всі швидкісні шосе, при цьому проїзд ними найдорожчий з усіх країн Європи), Сербії, Хорватії, Данії, Швеції, Голландії, Італії (де система оплати працює за принципом «пункт на в'їзді і пункт на виїзді»), Іспанії, Португалії (всі магістралі Португалії, крім міських шосе в Порто і Лісабоні, передбачають платний проїзд), Греції, Македонії, Англії, Ірландії. Більшість з цих країн використовує систему оплати залежно від пройденого кілометражу, при цьому системи відрізняються залежно від того, де знімається плата – на початку шляху чи в кінці, є системи повністю автоматизовані, а є такі, де задіяні працівники (що створює додаткові робочі місця).

У Литві та Латвії оплачують проїзд тільки вантажні автомобілі. До країн Європи, що не стягують дорожній збір і поки не планують це робити, відносяться: Андорра, Боснія і Герцеговина, Кіпр, Ліхтенштейн, Люксембург, Мальта, Монако, Фінляндія та Естонія¹⁶³.

В Польщі з 2012 р. застосовується система електронного збору оплати за проїзд платними автомагістралями *viaTOLL* на деяких ділянках доріг. Ця

¹⁶² Чмирьова Л.Ю. Автомобільний транспорт України: які зміни несе імплементація угоди про асоціацію України з ЄС. *Економіст*. URL: <http://ua-ekonomist.com/10846-avtomobluiy-transport-ukrayini-yak-zmni-nese-mplementacya-ugodi-pro-asocasyu-ukrayini-z-yes.html>, 2015

¹⁶³ Платні дороги в Європі. URL: <http://ep.rv.ua/2015/01/platni-dorogi-v-evropi/>

система використовується тільки на тих ділянках платних доріг, які належать державі, а ділянки автомагістралей, якими управляють приватні суб'єкти на основі концесії, використовують існуючі норми, що визначають самі концесіонери (ці умови прописані на окремих веб-ресурсах платних доріг)¹⁶⁴. У Польщі система оплати доріг вводиться тільки на новозбудованих магістралях.

В Білорусі платні дороги введено з 2013 р., при цьому використовується система електронного збору плати за проїзд BelToll. Оплата за проїзд становить від 0,04 до 0,12 євро за 1 км, оплаті підлягають усі легкові, а також вантажні автомобілі. Для користування системою платних доріг водієві необхідно на найближчому сервісному пункті, краще на кордоні, укласти договір (zareєструватися, отримати рахунок) у системі BelToll, внести заставу (20 євро) та отримати бортовий пристрій, який потрібно розмістити під лобовим склом згідно з інструкцією; а також поповнити рахунок (приймається поповнення щонайменше на 25 євро). Система збору даних та оплати за проїзд повністю автоматизована, вона заснована на роботі спеціалізованого радіозв'язку на коротких відстанях, що дозволяє користувачам оплачувати проїзд у режимі вільного багатосмугового руху, без зупинки транспортних засобів у пунктах збору оплати. Власником системи є ДУ «Белавтострада», управляє роботою BelToll компанія-оператор ІООО «Капш Телематик Сервісиз», до завдань якої входить забезпечення належного функціонування системи і здійснення всіх необхідних функцій, пов'язаних з її діяльністю, а контроль за дотриманням користувачами платної дороги порядку справляння плати за проїзд здійснює ДУ «Транспортна інспекція». На початок застосування системи мережа платних доріг Білорусі становила 815 км, тоді як зараз – вже понад 1,5 тис. км¹⁶⁵.

Білорусь отримує від користування платними дорогами близько 100 млн дол. на рік, з яких 20% належить компанії BelToll, 20% іде на погашення кредиту та 60% спрямовується до бюджету. Суттєву частину доходів становить

¹⁶⁴ Сеть дорог системы viaTOLL. URL: <https://www.viatoll.pl/ru/legkovye-transportnye-sredstva/karta/set-dorog-sistemy-viatoll>

¹⁶⁵ Система електронного збору плати за проїзд в Республіке Беларусь. URL: <http://www.beltoll.by/index.php/news/863-on-toll-road-extension>

не плата за проїзд, а штрафи. З серпня 2013 по жовтень 2014 р. було сплачено понад 19 млн євро, а з 1 липня 2014 р. по 30 червня 2015 р. тільки українці сплатили штрафів понад 2 млн євро¹⁶⁶. Це пов'язано здебільшого з певними недоліками в роботі системи, такими як: справляння оплати проїзду лише в білоруських рублях, тоді як обмінники на кордоні часто не працюють, при цьому якщо платна дорога починається від кордону, то порушення стає неминучим, а штрафи можна сплачувати в будь-якій валюті; як правило, відсутність розвороту перед знаками «платна дорога»; робота пунктів оплати не цілодобово та необхідність шукати ті, що розміщені на самій дорозі; незадовільна робота пристроїв, що зчитують інформацію тощо. Особливістю є й те, що водій спочатку повинен сплатити весь штраф, а потім вирішувати спірні питання в судовому порядку¹⁶⁷.

Однак з метою запобігти таким незручностям і підвищити комфорт та якість обслуговування на платних дорогах, білоруські чиновники вживають певних заходів. Наприклад, прес-конференції компанії-оператора BelToll у Києві для інформування українців про правила користування платними дорогами на території республіки Білорусь, роз'яснення правил користування системою на офіційному сайті Посольства України в Республіці Білорусь.

В Україні прагнення широкого впровадження ДПП засвідчило ухвалення Закону України «Про державно-приватне партнерство» (далі – Закон) у 2010 р. та численних відповідних підзаконних актів. При цьому впровадження державної політики у сфері ДПП характеризується непослідовністю, несистематичними кроками у напрямі формування умов розвитку ДПП, нечіткістю визначення функцій органів державної влади, залучених до розвитку ДПП, неефективною координацією діяльності відповідних органів державної влади, відсутністю узгодженості між механізмами та інструментами

¹⁶⁶Українці за рік сплатили понад 2 млн євро за порушення на платних дорогах Білорусі. URL: <http://www.rbc.ua/ukr/news/ukraintsy-god-zaplatili-mln-evro-narusheniya-1437399099.html>

¹⁶⁷ Диктатура на дорозі: як працює система платних доріг Білорусі. URL: http://cfts.org.ua/articles/diktatura_na_doroge_kak_rabotaet_sistema_platnykh_dorog_bielarusi_912

державного управління у зазначеній сфері¹⁶⁸. Удосконалення механізму державно-приватного партнерства вимагає прозорих і зрозумілих для концесіонерів умов інвестування в дорожнє будівництво.

Однією з найбільш вдалих дій щодо фінансування автодоріг стало ухвалення Закону №666-VIII від 3 вересня 2015 р. "Про внесення змін до розділу IV "Заключні та перехідні положення Бюджетного кодексу України відносно експерименту в Одеській, Волинській, Львівській та Чернівецькій областях по фінансовому забезпеченню реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення", що дозволяє половину коштів, зібраних митниками понад встановлений план, направляти в спецфонди обласних бюджетів, звідки вони спрямовуватимуться на реконструкцію та поточний ремонт п'яти доріг (на ці заходи вже виділено 115 млн. грн.)¹⁶⁹.

За такою системою фінансуватиметься транзитний коридор між сходом та заходом, у напрямку Румунії та Молдови – траса Одеса-Рені. Вже розпочато будівництво об'їзної дороги навколо міста Рені, а наступним етапом стане ремонт магістральних мостів. Також уже розроблено проект реконструкції всієї траси, який становлять 50 лотів, при цьому кожна автобудівельна компанія може претендувати на 5 км автостради. Для роботи в цьому проекті залучаються як державні, так і приватні компанії, в тому числі іноземні (турецькі, азербайджанські, італійські).

Ефективним механізмом має стати запровадження звітування перед громадськістю щодо цільового використання коштів дорожнього фонду на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, що дозволить зменшити корупцію та підвищити ефективність державних інвестицій в інфраструктуру. В Україні у 2015 р. стартував міжнародний проект щодо контролю витрат «Укравтодору»,

¹⁶⁸ Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні 2012–2017 роки / USAID. 2012. С. 15.

¹⁶⁹ Кто построит трассу Одесса-Рени и сколько это стоит / ЛІГА.net. URL: www.liga.net/opinion/254755_kto-postroit-trassu-odessa-reni-i-skolko-eto-stoit.htm

профінансований міжнародними донорами у вигляді гранту на 125 тис. дол. У рамках проекту контролюватимуть витрати за чотирма дорожніми проектами, такими як: виконання робіт на дорозі Н-01 Київ – Знам'янка, проектом реконструкції дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава, проектом «Дороги Карпатського краю», а також виконання ремонтних робіт на дорогах загального користування в 2015 р.¹⁷⁰. При цьому було відкрито інформацію про: вартість укладених контрактів, учасників та переможців тендерів, індикатори змін до контрактів підряду, зміну вартості контрактів та причини цих змін.

Тож нова система фінансування автомобільних доріг України (рис. 3.7) передбачає диверсифікацію фінансових джерел, упорядкування питань, пов'язаних з відновленням Державного дорожнього фонду, передачу доріг загального користування місцевого значення (вже існуючих) на місцевий рівень в управління та утримання.

Головним акцентом при цьому є створення захищеного Державного дорожнього фонду (ДДФ) і розширення доходної частини спеціального фонду Держбюджету, реалізація якого дозволить задовольнити потреби дорожнього господарства України в повному обсязі.

Створення (а по суті – відновлення) Державного дорожнього фонду у складі Спеціального фонду державного бюджету України:

по-перше, дасть можливість акумулювати всі визначені законодавством джерела фінансування дорожнього господарства в єдиному фонді у складі Державного бюджету;

по-друге, це гарантія цільового використання коштів виключно на розвиток і утримання автомобільних доріг;

по-третє, це чітке визначення всіх джерел фінансування фонду і стабільне фінансування дорожнього господарства, особливо зважаючи на сезонний характер робіт. І по-четверте, це можливість використання залишків коштів

¹⁷⁰ В Украине стартует международный проект по контролю расходов "Укравтодора" / Центр транспортних стратегій. URL: http://cfts.org.ua/news/v_ukraine_startuet_mezhdunarodnyy_proekt_po_kontrolyu_raskhodov_ukravtodora_30095

поточного бюджету на покриття відповідних витрат у наступному бюджетному періоді¹⁷¹.

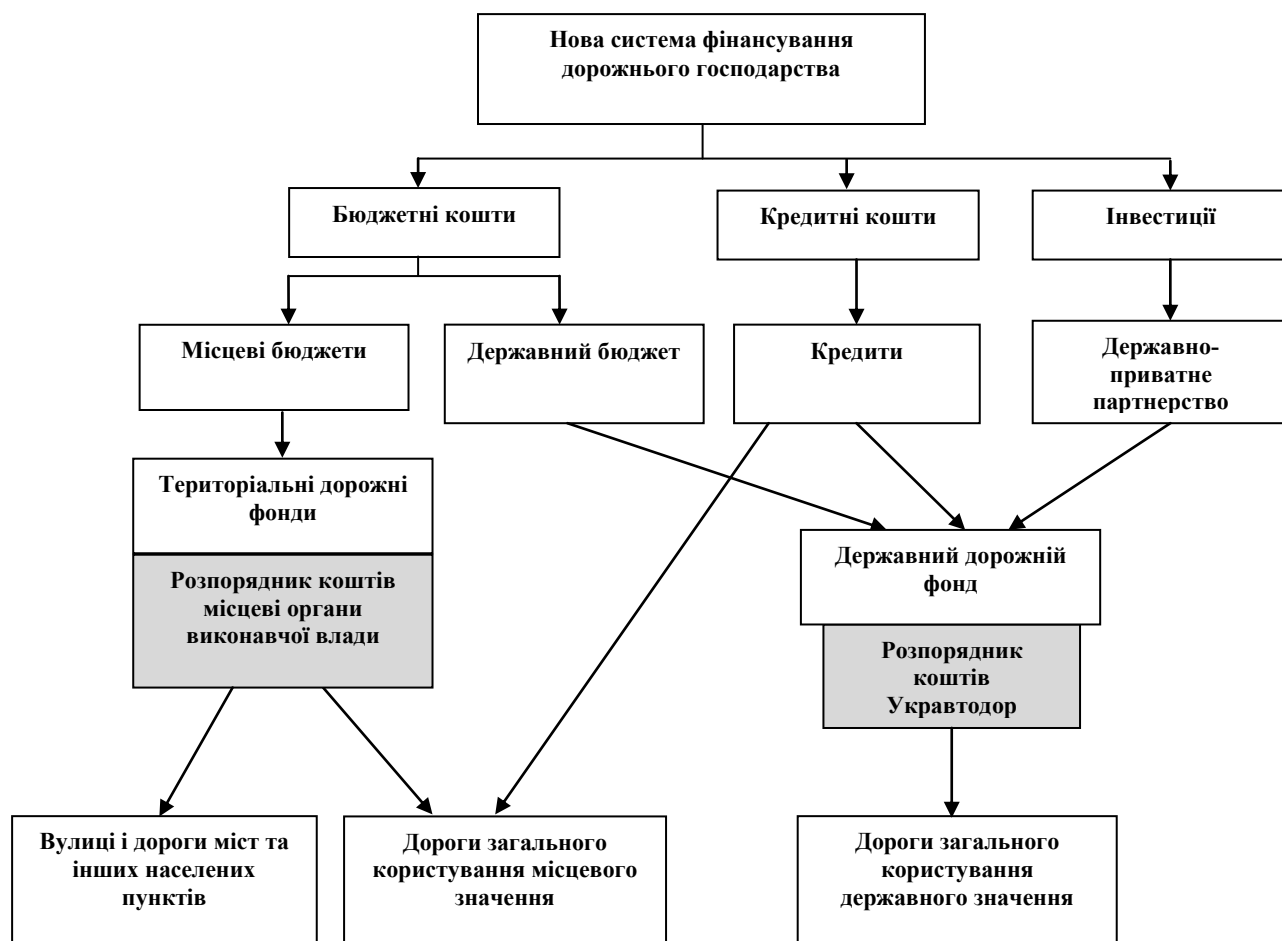


Рис. 3.7. Нова схема фінансування автомобільних доріг загального користування (державного і місцевого значення) та вулиць і доріг комунальної власності

Джерело: складено авторами за¹⁷².

Тож, реформування передбачає диверсифікацію джерел фінансування, шляхом створення умов для активізації інвестування за рахунок:

- 1) видатків з державного бюджету, що акумулюватимуться в Державному дорожньому фонді;
- 2) кредитів міжнародних фінансових організацій;
- 3) недержавних інвестицій на основі державно-приватного партнерства;

¹⁷¹ Мінінфраструктури та Укравтодор презентували народним депутатам законопроект щодо створення Державного дорожнього фонду / офіц. сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/uk/news/38271.html>

¹⁷² Никифорок О., Чмирьова Л. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2014. № 4. С.38–56.

4) створення умов, для отримання Україною фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми, як інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд;

5) подальше застосування закону щодо фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення за рахунок наднормових надходжень з митниці, до інших прикордонних областей.

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

4.1. Актуальні виклики для водного транспорту України

4.1.1. Основні проблеми та фактори інноваційного розвитку водного транспорту України

Україна визначила інноваційний шлях розвитку національної економіки: інноваційна спрямованість вирішує сьогодні не тільки проблему виходу на сучасний рівень соціально-економічного та науково-технологічного процесу, а й визначає стратегію подальшого технологічного зростання. Розвиток науково-технічної та інноваційної діяльності виступає ключовим фактором, який має забезпечити входження України до кола економічно-розвинених держав. Технологічний рівень країни визначається розвитком базових галузей економіки, чільне місце серед яких займає транспорт.

Сучасний водний транспорт – як найважливіша складова транспортної інфраструктури України – є складною виробничо-економічною системою, що становить сукупність взаємопов'язаних об'єктів: флот, порти, судноплавні компанії та судноремонтні заводи.

Умови функціонування морського транспорту України найбільше ускладнилися у 2014 р., коли п'ять морських торговельних портів, розташованих на тимчасово окупованій території, перейшли під юрисдикцію Російської Федерації. До списку незаконно націоналізованих Державною радою самопроголошеної Республіки Крим об'єктів морського транспорту увійшли: Керченська поромна переправа, Керченський морський торговельний порт, Керченський морський рибний порт, Феодосійський морський торговельний порт, Ялтинський морський торговельний порт, Севастопольський морський торговельний порт, Севастопольський морський рибний порт, Євпаторійський морський рибний порт, майно державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та державної установи «Держгідрографія». Відзначається

ускладнення роботи українських морських торговельних портів, розташованих на узбережжі Азовського моря (Маріуполь та Бердянськ) унаслідок напруженості в цьому регіоні, пов'язаної з воєнними діями, невизначеністю статусу Керченської протоки та можливим підвищенням російською стороною плати за її прохід.

Проте слід зазначити, що у загальному обсязі переробки вантажів портів України питома вага портів Криму не була вирішальною – у 2013 р. становила лише 7,7% загального обсягу переробки вантажів портів України. Серед кримських портів найбільшу питому вагу (у загальному обсязі переробки вантажів портів України) мав Севастопольський порт, найменшу – Ялтинський та Євпаторійський. Втрачали свої позиції Керченський, Євпаторійський та Феодосійський порти. Лише Севастопольський порт неухильно нарощував обсяги вантажопотоків¹⁷³. Зазначене визначає необхідність дослідження незадіяного ресурсного потенціалу інших, розташованих на території України морських портів.

За даними інвестиційно-консалтингової групи Informall Business Group, обсяг кримського контейнерного вантажопотоку щодо імпорту та експорту становив, відповідно, 10405 TEU¹⁷⁴ та 3430 TEU. Унаслідок втрати Криму Україна, за підсумками 2014 р., втратила 2,76% імпортного та 1,33% експортного, або 2,18% загального контейнерного вантажопотоку. Доходи, які недоотримали контейнерні термінали України через втрату вантажопотоків, які прямують до/з Криму, за оцінками, становлять 1,7 млн дол. США¹⁷⁵.

Економічні збитки України внаслідок втрати портів Криму може мінімізувати розвиток приватних терміналів та портових комплексів, які за останній період стають альтернативою державним портам.

¹⁷³ Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії АР Крим. Аналітична записка / НІСД. URL: <http://od.niss.gov.ua/articles/546>

¹⁷⁴ TEU – двадцятифутовий еквівалент (англ. – Twenty-foot equivalent unit) – умовна одиниця виміру місткості вантажних транспортних засобів. Використовується при описі місткості контейнеровозів і контейнерних терміналів. Заснована на обсязі 20-футового (6,1 м) інтермодального ISO-контейнера – металевої коробки стандартного розміру, яка може транспортуватися різними видами транспорту: автомобільним, залізничним та морським.

¹⁷⁵ Влияние крымских событий на динамику контейнерных грузопотоков Украины. URL: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=52727>

Наразі портовий комплекс в Україні налічує 13 морських портів, здатних переробити до 230 млн т вантажів на рік. Третину наявних потужностей становлять потужності державних стивідорних компаній, знос основних фондів яких сягає 80%. Щорічно вони втрачають вантажопотоки на користь приватних стивідорних компаній та терміналів – у 2015 р. державними стивідорними компаніями оброблено тільки 33,9% від загального обсягу вантажопереробки у морських портах України¹⁷⁶.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС відкриває перспективи розвитку вітчизняного морського та внутрішнього водного транспорту, наближує умови їх функціонування до рівня європейських стандартів. Виконання положень Угоди потребує проведення значного обсягу роботи з адаптації законодавства України у сфері функціонування морського транспорту на принципах лібералізації надання транспортних послуг, необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі шляхом виконання положень Директив ЄС. У підпункті с) статті 369 глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди важливим напрямом адаптації транспортної системи України визначено «розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проектах»¹⁷⁷. Одним із шляхів реалізації стратегії є «обмін передовим досвідом з питань фінансування проектів (інфраструктурні та горизонтальні заходи), у тому числі державно-приватного партнерства, відповідного законодавства і справляння плати за користування»¹⁷⁸.

Інноваційний розвиток галузі відображається на зростанні основних показників його діяльності. Аналіз показує, що у 2014–2016 рр. відбулося

¹⁷⁶ Об'єми перевалки грузів в портах сохранились. *Порты Украины*. 2016. № 1(153). С. 52.

¹⁷⁷ Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. URL: [http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_\(body\).pdf](http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_(body).pdf)

¹⁷⁸ Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. URL: [http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_\(body\).pdf](http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_(body).pdf)

значне скорочення чисельності рухомого складу річкового транспорту та зростання кількості суден морського транспорту (табл. 4.1). Це засвідчило обстеження технічного стану суден, яке проводиться раз на три роки Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекцією) та Державним рибним господарством України, яке виявило, що у статистичні дані рухомого складу річкового транспорту були включені судна, непридатні до експлуатації.

Таблиця 4.1

**Динаміка чисельності рухомого складу водного транспорту України
у 2007–2016 рр.**

Вид транспорту	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Річковий транспорт, од.	1962	2064	2064	2064	2040	2040	2040	1261	1321	1312
Морський транспорт, од.	1177	1084	1084	1084	910	910	910	2414	2485	2491

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Динаміка показника допоміжних транспортних послуг морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів (табл. 4.2) свідчить, що у 2014 р. відбулося падіння обсягів переробки вантажів у морських портах, що пов'язано з воєнними діями на сході країни, анексією Криму та напруженістю ситуації в районі Азовського моря. На жаль, тенденція до падіння обсягів обробки вантажів морськими портами зберігалася й у 2016 р.

Аналіз динаміки показника помісячних обсягів допоміжних транспортних послуг морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів водного транспорту України у 2013–2015 рр. (рис. 4.1) показує значні коливання підсумків функціонування річкових портів у зимовий період, що пов'язано із сезонним характером робіт цього виду транспорту.

Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів

Показник	2013	2014				2015				2016			
		3 місяці	I пів-річчя	9 місяців	рік	3 місяці	I пів-річчя	9 місяців	рік	3 місяці	I пів-річчя	9 місяців	рік
Перероблено вантажів-всього, млн т	153,5	37,9	69,2	106,8	147,5	36,2	73,2	111,0	149,2*	32,6*	64,8*	100,4*	136,0*
у т.ч., морськими портами	149,5	37,4	67,4	102,9	142,4	35,5	71,4	107,3	144,0	31,9	63,1	96,7	131,0
річковими портами	4,0	0,5	1,8	3,9	5,1	0,7	1,8	3,7	5,2*	0,7*	1,7*	3,7*	5,0*

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> та Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty/pokazateli-raboty-2016> ; * - експертна оцінка

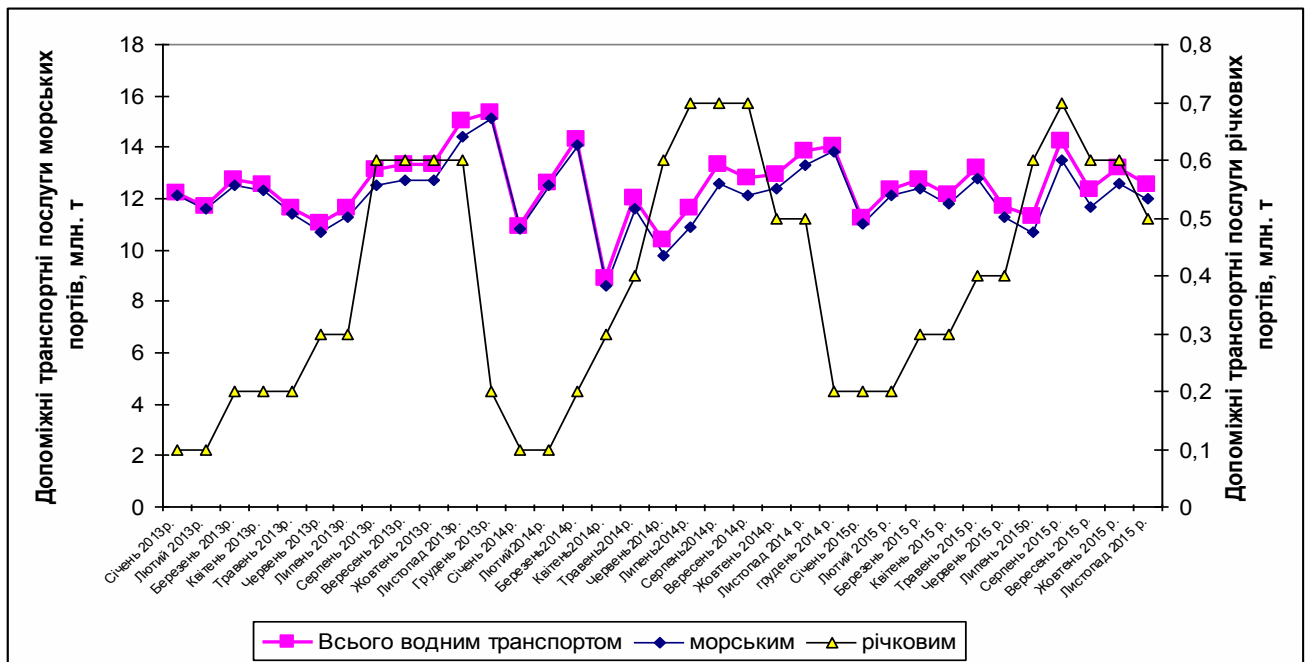


Рис. 4.1. Динаміка помісячних обсягів допоміжних транспортних послуг морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів у 2013–2015 рр., млн т

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Динаміка обсягів перевезення вантажів водним транспортом України за 2016 р. (табл. 4.3) демонструвала тенденцію до незначного зростання (на 4,7%) порівняно з 2015 р., проте обсяги вантажообороту значно знизилися внаслідок падіння транзитних перевезень. Слід відзначити, що Україна має проблеми для транзиту вантажів водним транспортом через невідповідність економічним та технічним вимогам щодо морських портів, внутрішніх водних шляхів, судноремонту, повнокомплектного суднобудування.

Серед причин погіршення підсумків функціонування морського транспорту України можна назвати переорієнтацію вантажів на російські порти та ринкові процеси. Приміром, транзитний вантажопотік казахської нафти, який переробляв Одеський порт, був переорієнтований на порт Тамань – через високу транспортну складову порівняно з російським портом. Знизилися обсяги перевалки руди російського виробництва через Іллічівський порт унаслідок переорієнтації вантажопотоку на внутрішнє споживання, погіршення ситуації на ринку чорних металів у результаті падіння попиту. Внаслідок зниження світового попиту на мінеральні добрива постраждав Керченський порт, який переробляв вантажі такого роду¹⁷⁹.

Таблиця 4.3

Підсумки роботи водного транспорту України у 2013–2017 рр.

Показник	2013	2014				2015				2016				2017		
		3 місяці	1 півріччя	9 місяців	рік	3 місяці	1 півріччя	9 місяців	рік	3 місяці	1 півріччя	9 місяців	рік	3 місяці	1 півріччя	9 місяців
Перевезення вантажів, млн т	6,3	0,9	2,3	4,3	6	0,9	2,4	4,8	6,4	1,0	2,5	4,8	6,7	1,0	2,3	4,2
Вантажооборот, млрд т*км	4,6	0,8	2,9	4,3	5,5	1,2	2,6	4,1	5,4	0,8	1,7	2,9	4,0	0,9	2,0	3,3

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Незважаючи на втрату Україною п'яти морських портів, у першому півріччі 2015 р. спостерігалось поживавлення роботи морського транспорту, що відобразилося у збільшенні обсягів імпорту та перевезень вантажів у внутрішньому сполученні морським та імпорту вантажів річковим транспортом.

Обсяг переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за перше півріччя 2015 р. становив 73,2 млн т, що на 5,7% більше, ніж за перше півріччя 2014 р. За цей період перероблено 50,1 млн т експортних вантажів (68,4% загального обсягу), 9,9 млн т – імпортних (13,5%), 9,9 млн т – транзитних (13,5%) і 3,4 млн т – вантажів внутрішнього сполучення (4,6%). Порівняно з першим півріччям 2014 р. переробка вантажів внутрішнього

¹⁷⁹ Портовая реформа: откровенный разговор об успехах и пробелах ее реализации. URL: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portovaya-reforma-otkrovennyij>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

сполучення збільшилася майже у 4,0 рази, імпорتنих вантажів – на 33,3%, експортних – на 1,0%. Переробка транзитних вантажів скоротилася на 13,8% (табл. 4.4).

Таблиця 4.4

Переробка вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за перше півріччя 2015 р.

Показник	Усього вантажів	У тому числі			
		експортних	імпорتنих	транзитних	внутрішнього сполучення
Переробка вантажів у морських і річкових портах (причалах) України, тис. т					
Усього	73223,8	50070,1	9927,6	9862,3	3363,8
Морські порти (причали)	71418,6	48872,0	9742,8	9856,3	2947,5
торговельні	63305,5	44317,2	6937,8	9346,7	2703,8
рибні	783,3	223,1	540,0	20,2	–
причали інших підприємств	7329,8	4331,7	2265,0	489,4	243,7
Річкові порти (причали)	1805,2	1198,1	184,8	6,0	416,3
річкові порти	1501,0	962,9	124,2	6,0	407,9
причали інших підприємств	304,2	235,2	60,6	–	8,4
Темпи зростання (зниження) переробка вантажів у морських і річкових портах (причалах) України, % до першого півріччя 2014 р.					
Усього	105,7	101,0	133,3	86,2	398,0
Морські порти (причали)	105,9	100,6	133,6	86,3	2211,2
торговельні	106,2	101,0	150,8	85,2	2440,3
рибні	120,8	162,3	106,2	808,0	–
причали інших підприємств	102,1	95,6	103,9	109,7	1083,1
Річкові порти (причали)	96,4	121,3	116,4	45,5	58,5
річкові порти	92,5	109,0	251,4	52,2	60,2
причали інших підприємств	121,8	225,1	55,4	–	24,6

Джерело: за даними Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Порівняно з першим півріччям 2014 р. переробка вантажів у морських портах (причалах) збільшилася на 5,9%, у тому числі переробка вантажів внутрішнього сполучення – у 22,1 рази, імпорتنих вантажів – на 33,6%, експортних – на 0,6%. Переробка транзитних вантажів скоротилася на 13,7%.

Переробка вантажів у річкових портах (причалах) за відповідний період скоротилася на 3,6%, в тому числі транзитних – на 54,5%, внутрішнього

сполучення – на 41,5%. Переробка експортних вантажів зросла на 21,3%, імпортних – на 16,4%.

Україна експортувала найбільші обсяги вантажів у Китай (15,4 млн т), Туреччину (6,0 млн т), Єгипет (4,1 млн т), Італію (3,5 млн т), Нідерланди (2,9 млн т), Іспанію (1,9 млн т).

Імпорт вантажів в Україну надходив з Гвінеї, США (по 1,7 млн т), Гватемали (0,8 млн т), Китаю (0,7 млн т), Туреччини, Гани, Гайани (по 0,4 млн т) та інших країн світу.

Найбільшими відправниками транзитних вантажів є Російська Федерація (6,4 млн т), Білорусь (1,9 млн т) та Казахстан (0,7 млн т). Найбільші обсяги транзиту вантажів призначалися для Туреччини (2,3 млн т), Італії та Китаю (по 0,9 млн т), США (0,7 млн т), Японії та Марокко (по 0,4 млн т)¹⁸⁰.

Обсяг експорту послуг морського транспорту України у 2016 р. становив 661,6 млн дол. США, обсяг імпорту – 141,2 млн дол. США, відповідно експорт послуг річкового транспорту України становив 29,9 млн дол. США, імпорту – 0,4 млн дол. США.

Обсяги капітальних інвестицій підприємств водного транспорту України у 2010–2016 рр. наведено у табл. 4.5.

Таблиця 4.5

Капітальні інвестиції підприємств водного транспорту України

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Водний транспорт, <i>млн грн</i>	178,5	149,3	117,3	132,6	204,8	302,5	233,8

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Наразі постало питання про відродження внутрішнього водного (річкового) транспорту України, інфраструктура якого налічує 11 портів. До розпаду Радянського Союзу річковий транспорт України здійснював масові перевезення вантажів та пасажирів, проте за роки незалежності України

¹⁸⁰ Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України за I півріччя 2015 р. / Держстат України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

відбувся його занепад. Україна, підписавши Угоду про асоціацію з ЄС, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розроблення у співробітництві з ЄС стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту на основі національної транспортної політики, включення у систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів, імплементації до національного законодавства норм європейського права.

У 2014 р. Верховна Рада України ратифікувала Будапештську конвенцію про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (Закон України № 1229-VII від 17.04.2014 р.). Ратифікація конвенції сприятиме уніфікації правил міжнародних перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами, що дозволить усунути перешкоди у здійсненні українськими перевізниками міжнародних вантажних перевезень та розширити їх участь у судноплаванні на європейських річках, зокрема на річці Дунай.

У цьому контексті Україна повинна активізувати співробітництво з ЄС у рамках роботи Дунайської комісії, яка в листопаді 2014 р. затвердила майстер-план щодо відновлення та обслуговування фарватеру Дунаю та його судноплавних заток, а також Генеральний план щодо відновлення і підтримання фарватерів на період до 2018 р. Країнам, які потребують фінансової підтримки (якою є Україна), Євросоюз може допомогти забезпечити джерела фінансування для виконання генплану та майстер-плану в рамках європейських структурних та інвестиційних фондів та Інструменту об'єднання Європи. Крім того, можливе співфінансування від ЄС, для чого необхідно опрацювати та представити на розгляд Дунайської комісії та інших європейських інституцій план входження українських ділянок річок Дніпро і Дунай у систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T, а також актуалізувати інфраструктурні пріоритетні проекти української ділянки р. Дунай.

Доцільною є участь України у реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху E-40, який дозволить використовувати

транзитний потенціал Дніпра, з'єднавши Чорне та Балтійське моря, та сприятиме відновленню вантажоперевезень з України в Білорусь. Міжнародна водна магістраль Е-40 пролягає територією Польщі, Білорусі та України, з'єднуючи порти Гданська і Херсона по річках Вісла, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро. Участь у цьому проекті принесе транспортному сектору України додаткові доходи, зумовить скорочення логістичних витрат, створить можливості для експорту української продукції на нові ринки та дозволить залучити інвестиції в інфраструктуру¹⁸¹.

Однією з основних проблем функціонування водного транспорту є *значне старіння основних фондів*. Середній рівень зносу основних фондів підприємств морського і річкового транспорту України становить близько 55,2%, зокрема, гідротехнічних споруд – 45,1%, портових кранів – 61,7%, вантажних суден – 69,3%, пасажирських суден – 82,8%. Фактичний середній вік флоту становить 14,2 року, суден «ріка – море» – 8,3, більшість суден віком 16–25 років. Середній вік швидкісних теплоходів – 15 років. За даними Державної служби статистики України, 81,9% річкових та 84,8% морських суден перебувають в експлуатації понад 20 років¹⁸².

Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще в минулому сторіччі (за винятком Іллічівського, Южного, Ольвії та Усть-Дунайського) не здійснено необхідної реконструкції. Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані перебуває лише приблизно 70%. До 30% причалів, які мають незадовільний технічний стан та експлуатуються з обмеженими технологічними навантаженнями, потребують капітального або профілактичного ремонту. Близько 2% довжини причального

¹⁸¹ Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>

¹⁸² Транспорт і зв'язок 2013. Статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2014. 222 с.

фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується. Потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі відкритих складських площадок, у першу чергу – в портах, які здійснюють перевантаження багатотоннажних контейнерів і навалочних вантажів відкритого зберігання. Бракує закритих складів зі спеціальним обладнанням для зберігання харчових продуктів, а також хімічних вантажів тощо.

Технічні засоби забезпечення безпеки мореплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) також потребують ремонту і модернізації. Радіозв'язок функціонує задовільно, але необхідна заміна застарілого обладнання.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) за нинішнього технічного стану здебільшого також потребує профілактичного і капітального ремонту.

Інтенсивність перевантаження контейнерів на спеціалізованих терміналах у портах Іллічівськ, Одеса, Маріуполь у два і більше разів нижча, ніж у закордонних портах. Головними причинами цього є:

- відсутність стабільного вантажопотоку;
- низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт;
- недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою;
- відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення судових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього;
- відсутність належної взаємодії із суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим).

Українська морська транспортна інфраструктура не повною мірою може задовольнити запити національної економіки. Особливо гостро ця проблема виявилася в період піку економічного зростання. Досить часто реалізація

металопродукції на експорт гальмувалася *обмеженою пропускною спроможністю портів*. Крім того, вітчизняні промислові підприємства для своєї діяльності потребували дедалі більше сировини, а саме – вугілля, залізної та марганцевої руди тощо, проте українські порти не могли забезпечити обробку цих вантажів у достатній кількості. Ресурси екстенсивного розширення експортної пропускної спроможності морських портів практично вичерпані. Це обумовлено як природними чинниками, так і дефіцитом фінансових ресурсів. Дуже часто вагони приходять у порт і простоюють на підходах. За розвиток портів і під'їзних шляхів до них відповідають різні структури (відповідно – Укрморречінспекція та Укрзалізниця), тому ці проблеми вирішуються надто повільно.

Законом України «Про морські порти України» врегульовано правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах України, що сприятиме модернізації існуючих та будівництву нових потужностей у морських портах, а також залученню значних приватних інвестицій. У зв'язку з цим додатково виникає *необхідність збільшення території морських портів*. У міжнародній практиці це відбувається за рахунок штучно створених земельних ділянок на водних об'єктах та земельних ділянок, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури.

Проект Закону України «Про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах у межах акваторії морських портів» дозволить, з одного боку, врахувати суспільні та державні потреби у розвитку територій, з іншого – забезпечить збільшення залучення інвестицій у розвиток портової інфраструктури.

Однією з найважливіших проблем інноваційного розвитку водного транспорту є *екологічна небезпека*, яку становлять дві складові – експлуатаційна та аварійна. Забруднення, що виникають у процесі експлуатації суден, портів і судноремонтних підприємств, утворюються і скидаються постійно, хоча й у відносно невеликих кількостях. При аварійних розливах

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

відбуваються залпові скидання великої кількості забруднювачів, але вони обмежені районом аварії та прилеглими територіями. При аварійному скиданні спостерігається масова загибель мешканців моря, а при експлуатаційних забрудненнях відбувається хронічне отруєння всього моря¹⁸³. Усі судна, побудовані після набрання чинності міжнародною Конвенцією МАРПОЛ 73/78, повинні задовольняти її вимогам у частині охорони навколишнього середовища; судна, побудовані до цієї дати, повинні бути модернізовані з метою приведення їх у відповідність до положень Конвенції МАРПОЛ 73/78 і національних правил з охорони навколишнього середовища. Постановою КМУ від 21.09.1993 р. № 771 Україна ратифікувала приєднання до Міжнародної Конвенції із запобігання забрудненню з суден¹⁸⁴.

До основних заходів попередження забруднення водного басейну транспортними суднами слід віднести:

- заборону скидання забруднюючих відходів з суден у внутрішніх водоймах;
- прийняття міжнародних угод про припинення скидання з суден усіх видів відходів і зливу нафтових вантажів та забрудненої ними води у відкритих морях і океанах у межах встановлених зон;
- обладнання суден додатковими засобами та установками з утилізації або знищення відходів;
- розробка нових конструкцій суден, які більшою мірою гарантували б збереження нафтових вантажів у аварійних ситуаціях.

Таким чином, основними проблемами інноваційного розвитку водного транспорту є:

- наднормативний рівень зносу основних фондів та усіх видів суден;
- недостатній рівень контейнеризації;

¹⁸³ Семанов Г.Н. Морской транспорт и экологическая безопасность. URL: http://www.internevod.com/rus/academy/sci/04/mor_tr.shtml

¹⁸⁴ Постанова КМУ від 21.09.1993 р. № 771 «Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок 1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 року до неї». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/771-93-p>

– відсутність у нормативно-правовій базі положень, які б зобов'язували власників судноплавних компаній застосовувати новітні технології забезпечення безпеки проведення робіт і запобігання забрудненню водного середовища;

– недостатня оснащеність об'єктів гідротехнічним обладнанням інфраструктури портів, де здійснюється перевантаження небезпечних вантажів, у тому числі нафтопродуктів, технічними засобами моніторингу та документування швартовних і вантажних операцій;

– необхідність створення інтелектуальної інформаційної системи морського і річкового транспорту, орієнтованої на кінцевого користувача транспортних та супутніх ним послуг;

– відсутність в Україні портів третього покоління (міжнародних логістичних центрів);

– необхідність впровадження спеціалізації портів за видами вантажів, які вони переробляють, що дозволить підвищити ефективність їх роботи;

– недостатня підготовка кваліфікованого кадрового персоналу воднотранспортного профілю.

Визначення внутрішніх і зовнішніх чинників інноваційного розвитку водного транспорту України

З огляду на сучасні умови функціонування національного господарства України, тенденції розвитку світогосподарських зв'язків, нагальною проблемою є визначення цільових напрямів інноваційного розвитку водного транспорту як важливої складової транспортної системи, розроблення концептуальних основ удосконалення механізму державного регулювання та шляхів підвищення його ефективності.

У галузі водного транспорту інновації пов'язані насамперед зі структурною перебудовою та реорганізацією системи управління відповідно до Закону України від 17.05.2012 №4709-17 «Про морські порти України», а також

із реалізацією великих інвестиційних проектів розбудови інфраструктури портів.

Актуальність проблем інноваційного розвитку морського транспорту підтверджується Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 р., затвердженою Розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р, якою визначено, що стратегія дасть змогу «провадити морськими портами інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшити негативний вплив на навколишнє природне середовище»¹⁸⁵.

Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013–2021 рр. був розроблений ще у 2012 р., хоча досі проблеми цього виду транспорту не вирішується, гальмується ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та проведення тендеру на днопоглиблення Дніпра¹⁸⁶.

Водний транспорт України – це складна техніко-економічна система, функціонування та інноваційний розвиток якої відбувається під впливом зовнішніх та внутрішніх факторів.

До зовнішніх факторів слід віднести:

– політичну нестабільність у країні, анексію Криму, внаслідок якої Україна втратила п'ять морських портів (Керченський, Феодосійський, Ялтинський, Севастопольський, Євпаторійський), небезпечне становище в районі портів Маріуполь та Бердянськ;

– транспортну політику Російської Федерації, спрямовану на модернізацію власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України;

– зміну кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та

¹⁸⁵ Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>

¹⁸⁶ Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку. URL: <http://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/>

якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

– трансформацію та інтеграцію національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема, прискорений розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів;

– розширення ЄС та зростання конкуренції на міжнародному ринку надання послуг із перевезення вантажів та пасажирів морським і річковим транспортом. Активний розвиток поперед усього країнами Чорноморського басейну та Балтії своїх портів підвищує конкуренцію з їх боку. Завершення будівництва російських портів Тамань та Новоросійськ значно впливає на транзитний вантажооборот, який зараз обслуговує Україна. Значним конкурентом для вітчизняних морських портів є румунський порт Констанца;

– переорієнтацію вантажопотоків з портів України на порти сусідніх країн (Румунії, Болгарії, а також Туреччини, країн Балтії, які проводять активну наступальну політику, спрямовану на розвиток додаткових потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику);

– процеси щодо удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем. Україна готова брати участь у формуванні універсальної, ефективної, єдиної транспортно-логістичної системи, що з'єднає як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів¹⁸⁷;

– невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море. Вирішення проблем Українського Придунав'я відповідає стратегічним і політичним інтересам нашої держави, а відродження цього регіону пов'язано перш за все із розвитком морегосподарського комплексу і

¹⁸⁷ Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України. Аналітична записка / НІСД. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>

постійного функціонування сьомого транспортного коридору, в якому першорядна роль відводиться Дунаю та його портам. У свою чергу розвиток морегосподарського комплексу на Дунаї стане важливим фактором оздоровлення всієї економіки України, сприятиме оптимізації товарного експорту, а також дозволить поповнити валютні накопичення від транспортних послуг;

– необхідність попередження забруднення світового водного простору транспортними суднами, що вимагає впровадження сучасних технологій та проведення екологічного контролю водних ресурсів з метою їх збереження. З цією метою необхідним є виконання положень Конвенції МАРПОЛ (Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден) 73/78, національних правил з охорони навколишнього середовища та Постанови КМУ від 21.09.1993 р. № 771¹⁸⁸. Проте слід відзначити, що до цього питання треба підходити виважено. Фахівці з питань правового захисту судноплавних компаній відзначають, що проявами корупції у цій сфері є неправомірні затримки суден з метою проведення екологічного контролю, що не сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку перевезень. Необхідними є призупинення окремих норм Положення про екологічний контроль, відміна судової екологічної декларації (вимог про хімічний аналіз води ізольованого баласту немає у жодній країні світу). За оцінками аналітиків, корупційна складова у морському фрахті за рахунок екологічного волюнтаризму становить 2 дол. за тонну вантажу¹⁸⁹.

До *внутрішніх факторів* інноваційного розвитку водного транспорту України слід віднести:

– недостатню ефективність проведення структурної перебудови та реорганізації системи управління відповідно до Закону України від 17.05.2012

¹⁸⁸ Постанова КМУ від 21.09.1993 р. № 771 «Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок 1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 року до неї». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/771-93-p>

¹⁸⁹ Украина улучшает условия работы морских перевозчиков. *Транспорт*. 2014. 4 марта. № 3/1(852). С. 22.

№4709-17 «Про морські порти України», неухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» ;

– подолання технологічного та технічного відставання інфраструктури портів України порівняно з портами розвинених країн світу;

– необхідність створення *єдиного інформаційного простору*, який міститиме детальні дані про вантажопотоки, основні засоби портів, фінансові показники діяльності підприємств галузі; комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;

– відсутність заходів щодо оновлення основних фондів та рухомого складу, базових об'єктів транспортної інфраструктури, комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;

– певну невизначеність та недостатню послідовність транспортної політики України, відсутність системного комплексного характеру заходів, яких вживають, відсутність державного протекціонізму у підтримці вітчизняних судноплавних компаній, ненадання їм статусу національних перевізників; відсутність заходів щодо стимулювання експорту власних транспортних послуг (залежність зовнішньої торгівлі від іноземного флоту – вітчизняний флот забезпечує лише 7,5% міжнародних зовнішньоторговельних операцій);

– необхідність забезпечення однакових економічних можливостей для українських судновласників, тобто умов реєстрації національного тоннажу, які мають бути схожими з тими, в яких працюють іноземні судновласники основних конкурентів, з обов'язковим дотриманням високих вимог до всіх видів безпеки у судноплаванні, встановлених світовою спільнотою;

– недостатню активність України щодо приєднання та виконання міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів у сфері регулювання морського та річкового транспорту;

– повільне залучення приватних інвестицій з метою розвитку стратегічних об'єктів портової інфраструктури;

– необхідність розроблення та ухвалення нормативно-правового акту щодо уведення *єдиного річкового збору*, який дозволить фінансово підтримати належний стан річкових шляхів. Проте необхідно виважено підходити до формування річкового збору, не зводити реформу тільки до підвищення тарифів. Як відзначають провідні фахівці компанії «Нібулон», унаслідок розпочатого процесу реформування плати за шлюзування суден на річках передбачається збільшити майже удвічі. Українські річкові перевізники платять податок за користування водним простором, частотний збір¹⁹⁰. У комплексі всіх платежів в українських судноплавних компаній затрати вищі, ніж на судах під іноземним прапором;

– упровадження *річкової інформаційної служби* – це сучасна гармонізована служба збору, обробки та аналізу інформації для забезпечення річкового судноплавства, яка відповідає європейським стандартам та директивам ЄЕК ООН. Інноваційною відзнакою автоматизованої інформаційної системи є процедура підготовки та розсилки повідомлень судноводіям відповідно до європейських *стандартів* на 24 європейських мовах. Відродження торговельного мореплавства на річках України залежить від збільшення обсягів перевезень, їх інвестиційної привабливості та зростання попиту на них. При цьому чинне законодавство повинно забезпечити збалансованість комплексу економічного, соціального та екологічного аспектів проблеми¹⁹¹;

– недостатню ефективність впровадження механізму «єдиного вікна» у зоні діяльності митниці та морських портів, що забезпечується організацією системи електронної взаємодії органів виконавчої влади та інших учасників зовнішньоторговельних операцій (транспортних агентів). З 1 лютого 2013 р. Одеський морський торговельний порт і митниця припинили прийом нарядів на паперових носіях. Таке рішення прийняла міжвідомча робоча група проекту «Єдине вікно – локальне рішення», створена за дорученням уряду.

¹⁹⁰ Днопоглиблення Дніпра: на дні відомчих проблем. URL: <http://nibulon.com/news/novini-kompanii/dnropogliblennya-dnipro-na-dni-vido>

¹⁹¹ Ляшенко А. Речному судоходству- европейские стандарты. *Порты Украины*. 2014. № 1(133). С. 60–61.

Підключення до системи можливе двома шляхами: створенням робочого місця або інтеграцією у систему єдиного інформаційного портового співтовариства (ЄПС). Другий шлях більш зручний, проте більш складний, він вимагає вносити зміни до програмного забезпечення. Розробкою програмного забезпечення та технічною підтримкою системи ЄПС займається компанія PPL 33-35, яка є членом Європейської асоціації інформаційних портових співтовариств, вона надає допомогу у створенні та функціонуванні ЄПС. Одеський морський торговельний порт перший серед вітчизняних портів упровадив передовий європейський досвід¹⁹²;

– недостатньо гнучку *тарифну політику*, що не завжди враховує зміни у тарифній політиці країн-конкуrentів та не сприяє забезпеченню конкурентоспроможності перевезень морським транспортом України порівняно з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави тощо. Тарифна політика є одним із найважливіших інструментів впливу на хід економічних і соціальних процесів у країні. Основною метою удосконалення тарифної системи є забезпечення балансу економічних інтересів держави, споживачів послуг транспорту і транспортних підприємств. Відповідно до цього з урахуванням реального фінансово-економічного стану водного транспорту необхідно забезпечувати рівень рентабельності, достатній для стабільного функціонування і модернізації елементів транспортних систем. Таким чином, тарифна політика повинна будуватись з урахуванням необхідності відшкодування необхідних витрат за надані послуги, реконструкцію, технічний і соціальний розвиток галузі, посилення її впливу на підвищення якості послуг транспорту. Основними напрямками удосконалення тарифів на послуги морських портів є запровадження наскрізних тарифів на перевезення через порти транзитних високотарифікованих вантажів та лібералізація тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи;

¹⁹² Овруцкая Т. К единому информационному портовому сообществу. *Порты Украины*. 2012. № 10(122). С. 52.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– необхідність створення та впровадження сучасних інформаційних технологій (наприклад, системи догляду багажу, вантажів та пасажирів *SMITH DETECTION*; системи доступу до даних на дальньому сервері стосовно здійснення вантажно-навантажувальних робіт у портах, так звані «хмарні технології»; автоматизованої системи документообігу роботи терміналів порту *SOLVO.TOS.CARGO*; використання мобільних комп'ютерів для управління вантажопотоками в морському порту¹⁹³; впровадження систем автоматичного аналізу та прогнозу, експертних систем з елементами штучного інтелекту, імітаційного моделювання виробничих процесів¹⁹⁴), навігаційного обладнання і технологічного зв'язку, розвиток спеціалізованих вантажних портових терміналів, портової інфраструктури (сучасного причального фронту, складських територій, виробничого обладнання для перевалки вантажів, зовнішніх та внутрішніх логістичних ланцюгів вантажопотоків); удосконалення технології проведення днопоглиблювальних робіт у акваторії порту¹⁹⁵ (в Україні лише три морські порти (МП) – Южний, Одеський та Іллічівський мають причали з глибинами 13–15 м, які дозволяють приймати морські великотоннажні судна дедвейтом 50–80 тис. т¹⁹⁶); енергозберігаючих технологій (реконструкція мереж енергопостачання, впровадження енергоефективних котлів тощо);

– збільшення видатків та зменшення рівня рентабельності портів, тому що до 2012 р. вони були державними підприємствами і до них застосовувалася практика «навішування» на їх баланс соціальних об'єктів. На балансі портів перебували не тільки об'єкти портової інфраструктури, що дозволяють забезпечувати безпеку мореплавання (акваторія, підхідні канали, причали, хвилеломи та інші) і виконання навантажувально-розвантажувальних робіт (причали, відкриті складські майданчики, криті склади, порталні крани і

¹⁹³ Панамарева О.Н. Инновации – настоящее и будущее морских портов России. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/innovatsii-nastoyashee-i-budushee-morskih-torgovyh-portov-rossii>

¹⁹⁴ Посохов С., Дубровский М., Немчук А. Инновационные подходы и экологичные решения. *Порты Украины*. 2012. № 4. С. 30–32.

¹⁹⁵ Сечкин С. Эти неглубокие глубины. *Порты Украины*. 2012. № 3. С. 30–31.

¹⁹⁶ Никулин Н. Порты Украины до и после реформы портового хозяйства. *Порты Украины*. 2012. № 3. С. 26–27.

мобільні навантажувачі тощо), але й об'єкти, що прямо не пов'язані з обробкою вантажів (наприклад, об'єкти соціальної сфери – їдальні, буфети, медпункти, спортмайданчики та бази відпочинку). Цілком очевидно, що найбільший дохід (у вигляді портових зборів) приносять об'єкти портової інфраструктури стратегічного значення (насамперед – гідротехнічні споруди), у той час як інші (наприклад, складські площі, санітарно-побутові приміщення), не кажучи вже про об'єкти соціальної сфери, не зможуть забезпечити високу прибутковість. Тому при вирішенні майнових питань потрібно проявляти підвищену увагу і враховувати прогностичні розрахунки доходної та видаткової частини майбутніх господарюючих суб'єктів¹⁹⁷;

– недостатню ефективність упровадження нових стандартів корпоративного управління, модернізації, бізнес-процесів, сертифікації виробничих процесів на відповідність стандартам якості судноплавних компаній¹⁹⁸;

– необхідність зростання обсягів *контейнерних перевезень*. У першому півріччі 2017 р. на контейнерних терміналах України було перероблено 340 155 TEU. Це на 4,7% більше обсягів, перероблених за аналогічний період 2016 р.¹⁹⁹. Експорт контейнерів сконцентрований на декількох крупних вантажопотоках (зерні, лісі, вугіллі) і менш диверсифікований порівняно з імпортом. Зниження імпорту пов'язано з девальвацією національної валюти та складною ситуацією на сході країни, яка призвела до зниження купівельної спроможності населення на 35%, що спричинило скорочення імпорту споживчих товарів. Тривала нестача імпорту обов'язково призведе до підвищення фрахтових ставок на експорт, чого Україна, орієнтована на експорт сировини, не може собі дозволити²⁰⁰;

¹⁹⁷ Волков А. Что ожидает порты после 14 июня 2013 года? URL: <http://transportinform.com/ports/205-cto-ozhidaet-porty>

¹⁹⁸ Паспорт программы инновационного развития ОАО «Совкомфлот» на период 2011–2015 гг. URL: <http://innovation.gov.ru/sites/default/files/documents/2014/5418/560.pdf>

¹⁹⁹ Обзор рынка контейнеров в портах Украины в I полугодии 2017. URL: <http://ports.com.ua/articles/obzor-rynka-konteynerov-v-portakh-ukrainy-v-i-polugodii-2017>

²⁰⁰ Итоги переработки контейнеров морпортами Украины в 2014 г. *Транспорт*. 2014. 4 марта. № 3/1(852). С. 16–17.

– недостатню підготовку кваліфікованого кадрового потенціалу працівників морської та річкової галузі, відсутність кооперації з провідними навчальними закладами відповідного профілю. У рамках підготовки до ратифікації Україною конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплавстві в Одесі 16.03.2015 р. відбулася тристороння зустріч представників Укрморрічінспекції, директорів великих крюїнгових компаній, представників моряків в особі Профспілки працівників морського транспорту України, а також представників Одеської національної морської академії як провідного навчального закладу з підготовки кадрів для міжнародного ринку праці²⁰¹;

– недостатнє удосконалення технології здійснення *митного контролю* шляхом упровадження новітніх технічних систем та комплексів, у тому числі біометричного контролю.

Підсумовуючи викладене, можна зробити висновок, що при розробленні та впровадженні заходів реалізації стратегії розвитку водного транспорту України на інноваційній основі необхідно виважено підходити до проблем реформування галузі, створювати умови для захисту вітчизняних судновласників, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності морського та річкового транспорту на міжнародному ринку перевезень.

4.1.2. Сучасний стан та роль морських портів України на ринку перевалки вантажів морськими портами Азово-Чорноморського басейну

Україна – морська держава, тому ефективне управління та модернізація організаційної системи портової інфраструктури в перспективі може суттєво вплинути на розвиток економіки у наслідок корекції напрямків транзитних потоків через акваторію Чорного моря. Зовнішньоекономічна діяльність нашої держави в першу чергу пов'язана з розвитком транспортної інфраструктури. МП співпрацюють спільно з транспортними компаніями, залізницями та

²⁰¹ Новини / сайт Укрморрічінспекції. URL: <http://sismit.gov.ua/novyny.aspx>

автошляхами, і ця співпраця впливає на ефективність перевалки вантажів. У свою чергу зростання показників перевезення вантажів підвищують вимоги до стану транспортної системи та її інфраструктури і, зокрема, до портової інфраструктури як вузлової. Сучасна роль морських портів України в загальній структурі перевезень вантажів відображається часткою внутрішніх вантажних перевезень водним транспортом (морським та річковим), яка в Україні становить менше 1% вантажів, тоді як, наприклад, у країнах ЄС 33% усіх вантажних внутрішніх перевезень здійснюється морським транспортом, а разом із річковим транспортом – 38%²⁰².

Як уже зазначалося, розвиток морського транспорту та зростання показників перевезень вантажів морським транспортом безпосередньо залежать від розвитку портової інфраструктури, рівень зношування якої в портах України станом на 10.09.2015 р. досягає 80 %²⁰³. Діяльність морського транспорту впливає на конкурентоспроможність економіки України, така думка доведена авторами, що займаються відповідною проблематикою²⁰⁴, та не потребує окремого дослідження. При цьому окремо хочеться звернути увагу на рейтинг індексу глобальної конкурентоспроможності в секторі «Інфраструктура»²⁰⁵, де субіндекс якості портової інфраструктури у період з 2009 р. до 2017 р. знижувався з 80-го до 108-го місця у 2015 р., та 96-го місця у 2016 р., що відображає місце України у світі за якістю портової інфраструктури (табл. 4.6).

Таблиця 4.6

Оцінка сектора «Інфраструктура» України в Глобальному індексі конкурентоспроможності

Показник	Ранг у 2009– 2010	Ранг у 2011– 2012	Ранг у 2013– 2014	Ранг у 2015– 2016	Ранг у 2016– 2017
2,01 Якість інфраструктури в	79	71 ↑	70 ↑	69 ↑	75 ↓

²⁰² Розраховано на основі статистичних даних взятих з офіційного сайту ЄС. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat>

²⁰³ Муравский Андрей. Отдать портовые! *День*. 2015. 10 вересня. URL: <http://www.day.kiev.ua>

²⁰⁴ Загулко А.В., Кравченко О.А., Стребко Ю.А., Мишко А.М. та інші.

²⁰⁵ The Global Competitiveness Report 2009–2010. URL: www.weforum.org

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

цілому						
2,04	Якість портової інфраструктури	80	96 ↓	94 ↑	108 ↓	96 ↑

Джерело: складено на основі даних The Global Competitiveness Report 2009–2010, 2011–2012, 2013–2014.

Разом із тим у статистичній базі ООН²⁰⁶ для характеристики інфраструктури морських портів використовуються відмінні від українських (розглянутих нижче) показники, які є інтегральними та відображають сучасні міжнародні вимоги та виклики до інфраструктури морських портів (табл. 4.7)²⁰⁷.

Таблиця 4.7

Показники розвитку портової інфраструктури України у статистичній базі ООН

<i>Морські транспортні показники</i>	2005	2008	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Індекс розвиненості мережі лінійного судноплавства (макс 2004 = 100)	10,81	23,62	21,06	26,72	27,72	30,06	28,5	38,0
Контейнерна пропускна спроможність порту	-	1123268	605508	732987	665000	480000	588000	-
Торговий флот під прапором реєстрації (тисяч DWT)	1132	1149	904	563	501	430	418	384

Джерело: складено на основі даних статистичної бази ООН

Перший показник – це *Індекс розвиненості мережі лінійного судноплавства* (Liner shipping connectivity index – *LSCI*). Доступ країн до світових ринків багато в чому залежить від їх транспортного зв'язку, особливо щодо регулярних морських перевезень для імпорту та експорту промислових товарів. Цей індекс, по суті, відображає рівень інтеграції країни у глобальну мережу лінійного судноплавства. За базовий рік для розрахунку цього індексу взято 2004 рік.

Поточна версія LSC індексу формується на основі таких субіндексів:

- 1) кількість суден;

²⁰⁶ Статистична база ООН. URL: <http://unctadstat.unctad.org/>

²⁰⁷ Федяй Н.О. Про місце України в «Європі 2020». Як не опинитися «на узбіччі» багатомільярдного проекту транс'європейської мережі. *День*. 2015. № 200. URL: <http://www.day.kiev.ua/uk/article/ekonomika/pro-misce-ukrayiny-v-yevropi-2020>

- 2) загальна контейнеро-вантажопідйомність цих суден;
- 3) максимальний розмір судна;
- 4) кількість послуг, що надаються у морських портах країни;
- 5) кількість компаній, які надають послуги з фрахтування (компаній, в яких можна замовити контейнеровози для перевезення вантажу) контейнеровозів для здійснення експортно-імпортних операцій у порту країни.

Індекс LSC формується таким чином: значення кожного з п'яти компонентів для окремої країни ділиться на максимальне значення цього показника у 2004 р. Потім визначається середнє значення за п'ятьма компонентами, яке ділиться на максимальне середнє значення за 2004 р. та перемножується на 100. Таким чином, країни з вищим середнім значенням індексу ідуть першими у списку. Перше місце за цим індексом на 2017 р. посідає Китай із значенням 158,8, на другому місці – Сінгапур – 115,1. Україна у 2005 р. мала значення індексу LSC – 10,81, тоді як у 2017 р. цей індекс виріс до 38,0 і за цим індексом Україна посіла 38-ме місце.

Другий показник, на який хочеться звернути увагу, це *Контейнерна пропускна спроможність порту* (Container port throughput). Цей показник є одним з основних у світі для оцінки потужностей портової інфраструктури. Він відображає загальну кількість контейнерів, що обробляються в портах країни, і виражається у двадцятифунтовому еквіваленті (TEUs). За включення завантаження, вивантаження, переміщення та перевалки контейнерів також може відображатись у сорокафунтовому еквіваленті (FEUs).

Так, у 2008 р. у портах України оброблялося 1,12 млн TEU, тоді як уже в 2016 р. цей показник упав до 588,0 тис. TEU, що становить 52,3% від рівня 2008 р. Світовими лідерами за цим показником є Китай 199,6 млн TEU та США 48,4 млн TEU, тоді як Україна посідає 76-ме місце.

Слід відзначити те, що загалом у динаміці обробки контейнерів у портах України в останні роки простежується тенденція до стабілізації порівняно з 2008–2010 рр., коли цей показник протягом лише двох років скоротився майже вдвічі. Така тенденція, незважаючи на ситуацію в країні, є доволі втішною, так як наразі перевезення контейнерів морським транспортом є одним з основних

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

напрямів діяльності морського транспорту. Саме тому необхідно відкривати контейнерні термінали у МП України, що в сукупності з її вигідним географічним положенням сприятиме підвищенню рейтингу її портів як вузлових хабів із перевалки контейнерів.

Також хочеться звернути увагу на показник *Торговий флот під прапором реєстрації (держави)* (Merchant fleet by flag of registration), який відображає чисельність торгового флоту держави. У 2017 р. цей показник становить 384 судна, тоді як у 2005 р. в українському флоті налічувалося 1132 судна, а у 1995 р. – 6189 торгових суден. Обсяг торгового флоту нашої держави за 22 роки незалежності – з 1995 і до 2017 р. – скоротився до 6%: Україна втратила 5805 суден.

Проаналізуємо обсяги перевалки вантажів (табл. 4.8) у семи найбільших морських портах (МП) Азово-Чорноморського басейну (серед них 4 українських).

Таблиця 4.8

Динаміка обсягів перевалки вантажів у найбільших (на 2016 рік) портах Азово-Чорноморського басейну у 2012–2016 рр., млн т

Порт	Країна	2012	2013	2014	2015	2016
Новоросійськ	Росія	117,4	112,6	121,6	127,1	131,4
Констанца	Румунія	50,6	55,1	55,6	56,3	59,4
Южний	Україна	40,3	43,4	47,4	48,6	39,3
Кавказ	Росія	9,4	7,9	10,2	30,5	33,2
Одеса	Україна	24,54	23,2	24,6	25,6	25,2
Туапсе	Росія	17,8	17,7	22,1	25,2	25,2
Миколаїв	Україна	20,6	20,3	14,1	22,2	22,4
Іллічівськ	Україна	17,1	16,5	17,6	17,3	15,9

Джерело: складено Федяй Н.О. на основі даних з офіційного сайту Асоціації морських торгових портів Росії (<http://www.morport.com/rus/>), даних з річного звіту порту Констанца за 2014 рік (www.portofconstantza.com), даних Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (<http://uspa.gov.ua/>).

Обсяги перевалки вантажів з 2012 р. до 2016 р. відчутно зростають у таких МП, як Новоросійськ, Констанца, Кавказ та Туапсе. Таким інтенсивним темпам нарощування обсягів переробки вантажів порівняно з іншими портами Азово-Чорноморського басейну сприяє модернізація портової інфраструктури

зазначених вище портів, упровадження там просунутих навігаційних систем і технологій, а також нових методів ведення та управління портовим господарством (організаційні методи та інструменти управління), тоді як МП України сьогодні не схильні нарощувати обсяги перевалки вантажів таким способом.

Найбільшим МП Азово-Чорноморського басейну є Новоросійськ (рис. 4.2) – показник перевалки вантажів цим портом з 2012 р. до 2016 р. зріс на 11%, відповідно з 117,4 млн т на рік до 131,4 млн т на рік²⁰⁸. Цей порт є також найбільшим транспортним вузлом Півдня Росії – у ньому обробляється 20% від загального обсягу всіх вантажів, що експортуються та імпортуються через МП Росії²⁰⁹.

Так само суттєво зросли обсяги переробки вантажів у МП Констанца з 50,6 млн т у 2012 р. до 59,4 млн т у 2016 р.²¹⁰. Сьогодні МП Констанца є головним центром перевалки контейнерів у Чорному морі. Це пов'язано з такими факторами:

1) наявністю в Констанці ефективного контейнерного терміналу, який експлуатується найбільшим у Чорному морі контейнерним оператором DP World Constanza;

2) вигідним географічним положенням – близькістю порту до румунського каналу Дунай – Чорне море;

3) дуже розвиненою портовою інфраструктурою, потужності якої, до речі, використовуються, за деякими оцінками, лише на 60%.

²⁰⁸ Официальный сайт Ассоциация морских торговых портов России. URL: <http://www.morport.com/rus/>.

²⁰⁹ Официальный сайт Новороссийский морской торговый порт. URL: <http://www.nmtp.info/>

²¹⁰ Annual Report Port of Constantza 2014. URL: www.portofconstantza.com



Рис. 4.2 Перевалки вантажів найбільшими морськими портами Азово-Чорноморського басейну у 2016 році, млн т

Джерело: складено автором.

Суттєвий приріст обсягів перевалки вантажів демонструє МП Кавказ, прийнявши головний вантажопотік з РФ через поромну переправу до анексованого Криму. Так у 2012 р. обсяг перевалки вантажів у МП Кавказ становив 9,4 млн т на рік, тоді як уже в 2015 р. дорівнював уже 30,5 млн. т на рік і продовжив зростати – до 33,2 млн т у 2016 р. протягом 1-3 кварталів 2017 р. у МП Кавказ оброблено 25,4 млн т вантажів. Отже, приріст цього показника з 2012 р. до 2016 р. становить рекордні для Чорноморсько-Азовського регіону 353%. У 2015 р. були проведені роботи з модернізації причалів порту для прийому різногабаритних поромів, що дозволило збільшити обсяги перевалки вантажів.

У портах Туапсе, Одеса, Маріуполь та Іллічівськ темпи зростання обсягів перевалки вантажів незначні – приріст у межах 10% або простежується чітка тенденція спадання цього показника. Його падіння майже на 20% у МП Маріуполь пов'язане з воєнними діями безпосередньо біля порту. В свою чергу незначне зниження обсягів перевалки вантажів, яке демонструє МП Одеса, свідчить про відтягування потоків вантажів через МП Южний, конкурентна перевага якого – збільшення глибини стоянки біля причалів порту до 25 м. І якщо у 2010 р. Одеський МП посідав третє місце за обсягом переробки

вантажів серед МП Азово-Чорноморського басейну, то у 2016 р третє місце посідає МП Южний, тоді як Одеський МП перейшов на п'яте місце.

Як видно на діаграмі (рис. 4.3), обсяги оброблених вантажів у портах України з 2006 р. по 2008 р. зростали – з 140 млн т до 169,7 млн т, але через міжнародну фінансову кризу з 2008 р. почалося спадання. Вже у 2010 р. у морських портах України було перероблено 148,14 млн т вантажів. У 2011 р. показник оброблення вантажів у морських портах України знову зростає до значення у 155,05 млн т, що на 4,7% більше, ніж у 2010 р. З 2011 р. і до сьогодні спостерігається падіння обсягів переробки вантажів у морських портах України до рівня 2006 р. З 2008 р., коли обсяги переробки вантажів у морських портах України були найбільшими, по 2014 р. цей показник спадає знижується, відповідно, з 169,7 млн т до 142,36 млн т, що на 17% менше, ніж у 2008 р.

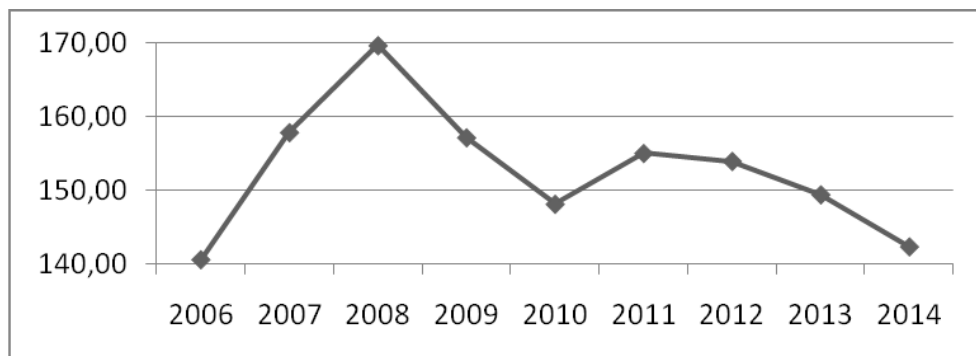


Рис. 4.3. Допоміжні транспортні послуги морських портів та причалів з оброблення вантажів за 2006–2014* рр., млн т на рік

*Дані за 2014 р. подані без урахування тимчасово окупованої території АР Крим, м. Севастополь.

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України.

Розглядаючи динаміку оброблення вантажів у портах України (рис. 4.4) та її структуру, слід відзначити, що суттєву частку в загальному обсязі займає перевалка експортних вантажів. Ця частка коливається в межах від 49% у 2006 р. до 71,5% у 2014 р.. Загалом перевалка експортних вантажів не на всіх етапах відповідає кривій динаміки загального обсягу перевалки вантажів. Спільна для всіх цих показників тенденція зберігається в період з 2006 р. і до 2010 р. А вже з 2011 р. показник загального обсягу перевалки вантажів знижується, а показник перевалки експортних вантажів у морських портах України починає зростати, і ця тенденція продовжується до січня–серпня 2015 р. по відношенню до відповідного періоду 2014 р.



Рис. 4.4. Динаміка допоміжних транспортних послуг морських портів та причалів з оброблення вантажів та їх структура, за 2006–2014 рр., тис. т на рік

*Без урахування тимчасово окупованої території АР Крим, м. Севастополь.

**Дані за січень–серпень 2015 р.

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України.

Динаміка показників перевалки транзитних, імпортних та внутрішніх вантажів загалом відповідає загальній тенденції.

У загальній структурі перевалки вантажів найбільші обсяги в цілому мають експортні вантажі. Наприклад, у МП Білгород-Дністровський та Ольвія вони становлять приблизно 90% від загальних обсягів перевалки вантажів.

Проте таке характерно не для всіх порталів. Так, спеціалізацією МП Рені є перевалка транзитних вантажів, у 2016 р. на базі цього МП перевалено 937,9 тис. т транзитних вантажів, тоді як загальні обсяги становили 972,37 тис. т, а в таких портах, як Скадовськ та Усть-Дунайський досить високу частку (приблизно 47%) становить перевалка вантажів внутрішнього сполучення.

Обсяги перевалки імпортних вантажів коливаються в межах 8% (2009 р.) – 12% (2016 р.).

Третє місце у структурі перевалки вантажів морськими портами України у 2016 р. займають транзитні вантажі, їх обсяги у відсотковому співвідношенні до їх загальної кількості коливаються від 12,6% у січні–серпні 2015 р. до 44% у 2007 р. При тому, що МП України мають значний транзитний потенціал завдяки своєму вигідному географічному положенню, тенденція до скорочення

обсягів транзитних вантажів у загальній структурі перевезень свідчить про втрату Україною конкурентних позицій у системі вантажних перевезень Чорноморського регіону (рис. 4.5).



Рис. 4.5. Структура перевалки вантажів морськими портами України за 2016 рік, млн т

Джерело: складено на основі даних АМП України.

Загальне скорочення обсягів перевалки вантажів у портах України в період після 2008 р. вочевидь пов'язане із загальним спадом світової економіки. Крім того, спадна тенденція, хоч і незначна, останніх років пов'язана з тим, що з 18 морських портів в Україні залишилось 13, а п'ять МП територіально знаходяться на тимчасово окупованій території. Також такі МП, як Маріупольський та Бердянський розташовані безпосередньо близько до воєнних дій на сході України, що також негативно впливає на діяльність цих портів та відображається у показниках загальної перевалки вантажів. Хоча такого значного падіння цього показника, як у 2008–2010 рр. вже не спостерігаємо.

Порівнюючи потужності МП України в Чорному та Азовському морях, (Додаток 4.1) відзначимо лідируючу позицію Одеси та Южного за більшістю показників, у т.ч. і щодо переробки вантажів.

За кількістю причалів перше місце займає МП Одеський із 54 причалами. Другу і третю позицію займають Ренійський та Іллічівський МП з 30 та 29

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

причалами відповідно. За довжиною причалів – 9000 м – лідируюче місце займає Одеський МП. Також значною є причальна лінія в Іллічівському (6000 м) та в Маріупольському МП (4200 м). Найбільша загальна площа складських приміщень (сюди увійшли як криті, так і відкриті) – в МП Чорноморськ (602 кв. м), значні складські площі також у Одеському МП (425 кв. м) та у СМП Ольвія (309,4 кв. м). Максимальна глибина стоянки біля причалів порту – 25 м – у МП Южний, і це не лише серед портів України, але й серед усіх портів Чорного моря, що дозволяє МП Южний, незважаючи на не найвищі показники, залишатися портом, що перевалює найбільші обсяги вантажів в Україні.

Загалом усі МП України демонструють скорочення показника обсягів перевалки вантажів у 2016 р. порівняно з 2015 р. Лише Ізмаїльський, Миколаївський та Ренійський МП продовжили незначно нарощувати обсяги перевалки вантажів.

Узагальнюючи результати проведеного аналізу потужностей морських портів України, динаміку та структуру перевалки вантажів та порівняння вітчизняних портів з іншими портами Азово-Чорноморського регіону, було виявлено ряд негативних та позитивних тенденцій сучасного розвитку вітчизняного портового господарства.

Так, до **негативних тенденцій** можна віднести:

1) загальне падіння показника обсягів перевалки вантажів у морських портах України, зокрема, за рахунок Маріупольського та Бердянського МП, що знаходяться досить близько від зони бойових дій унаслідок російської воєнної агресії: 169,7 млн т – у 2008 р., 131,75 млн т – у 2016 р.;

2) зменшення кількості портів з 18 до 13 через анексію Криму;

3) зниження індексу контейнерної пропускної спроможності у морських портах України: у 2008 р. – 1,12 млн контейнерів, у 2016 р. – 588 тис. контейнерів;

4) зменшення чисельності торгового флоту України на 93% у 2016 р. порівняно з 1995 р. (кількість суден у 2015 р. – 384, у 1995 р. – 6189);

5) суттєве скорочення обсягів транзитних вантажів, що перевалюються у портах України, до 10,3 млн т у 2016 р. (у 2006 р. вони становили 53 млн т.

Серед *позитивних тенденцій* сучасного розвитку можна виокремити такі:

1) зростання обсягів перевалки експортних вантажів з 49% у 2006 р. до 71,5% у 2014 р.;

2) зростання обсягів перевалки вантажів у МП Южний з 2010 р. до 2016 р. майже удвічі;

3) покращення індексу розвиненості мережі лінійного судноплавства у 2005 р. до 10,81, а у 2017 р. – до 38,0;

4) поглиблення дна у районі стоянки біля причалів МП Южний до 25 м – як максимальний показник для портів цього регіону.

4.2. Концептуальні основи удосконалення системи управління водним транспортом України

Зважаючи на сучасні умови функціонування національного господарства України та тенденції розвитку світогосподарських зв'язків, нагальною проблемою є визначення цільових напрямів інноваційного розвитку транспортної системи.

Необхідним є обґрунтування теоретичних і методологічних підходів та розроблення концептуальних основ удосконалення діючої системи організації управління, планування і державного регулювання діяльністю водного транспорту, що обумовлює доцільність формування і реалізації ефективної моделі його розвитку як ключової галузі національної економіки. Реалізація зазначеної мети полягає в удосконаленні механізмів державного регулювання інноваційного трансформування водного транспорту, що забезпечить геополітичну незалежність держави і визначить оптимальні умови розвитку всього народногосподарського комплексу України.

Метою функціонування водного транспорту є забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності галузі, безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, недопущення забруднення

навколишнього природного середовища, дотримання нових стандартів функціонування морських портів як елементів єдиної транспортної системи, що пов'язують транспортно-виробничий і комерційний процеси.

Як визначено в Законі «Про морські порти України»²¹¹, функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування МП і суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у МП;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

7) цільового використання портових зборів;

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

²¹¹ Закон України № 4709-VI від 17.05.2012 «Про морські порти України». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/page2>

Незважаючи на певні позитивні зрушення у сфері державного регулювання транспорту, очікуваного результату досі не досягнуто. Це зумовлено недостатнім впровадженням у вітчизняну практику прогресивного світового досвіду. Крім того, чинна нині система державного регулювання транспорту є недостатньо ефективною через те, що неспроможна забезпечити баланс інтересів між галуззю, споживачами її продукції та суспільства загалом.

Необхідним напрямом інноваційного розвитку водного транспорту України є проведення структурних змін, спрямованих на розвиток конкурентних відносин, що сприятиме більш ефективній адаптації до ринкових умов господарювання, а також забезпечить реалізацію довгострокової стратегії.

Концептуальні основи удосконалення державного регулювання морських портів України включають елементи щодо наступних блоків: економічного, правового, організаційного, інформаційного, що представлено на рис. 4.6.

У результаті досліджень визначено завдання, які органи державної влади повинні вирішити в процесі регулювання діяльності морського транспорту:

- забезпечення правового захисту українського морського і річкового транспорту у сфері міжнародного судноплавства;
- підвищення технічного і організаційного рівня морського і річкового транспорту на основі останніх досягнень науково-технічного прогресу (наприклад, впровадження автоматичних контрольних-вимірювальних систем у складі перевантажувальних комплексів; лазерної системи швартування, що забезпечує автоматизований контроль і документування цього процесу; створення інтелектуальної інформаційної системи морського і річкового транспорту, орієнтованої на кінцевого споживача);
- підвищення рівня безпеки морської та річкової транспортної діяльності, включаючи безпеку мореплавства та судноплавства й охорону навколишнього середовища;

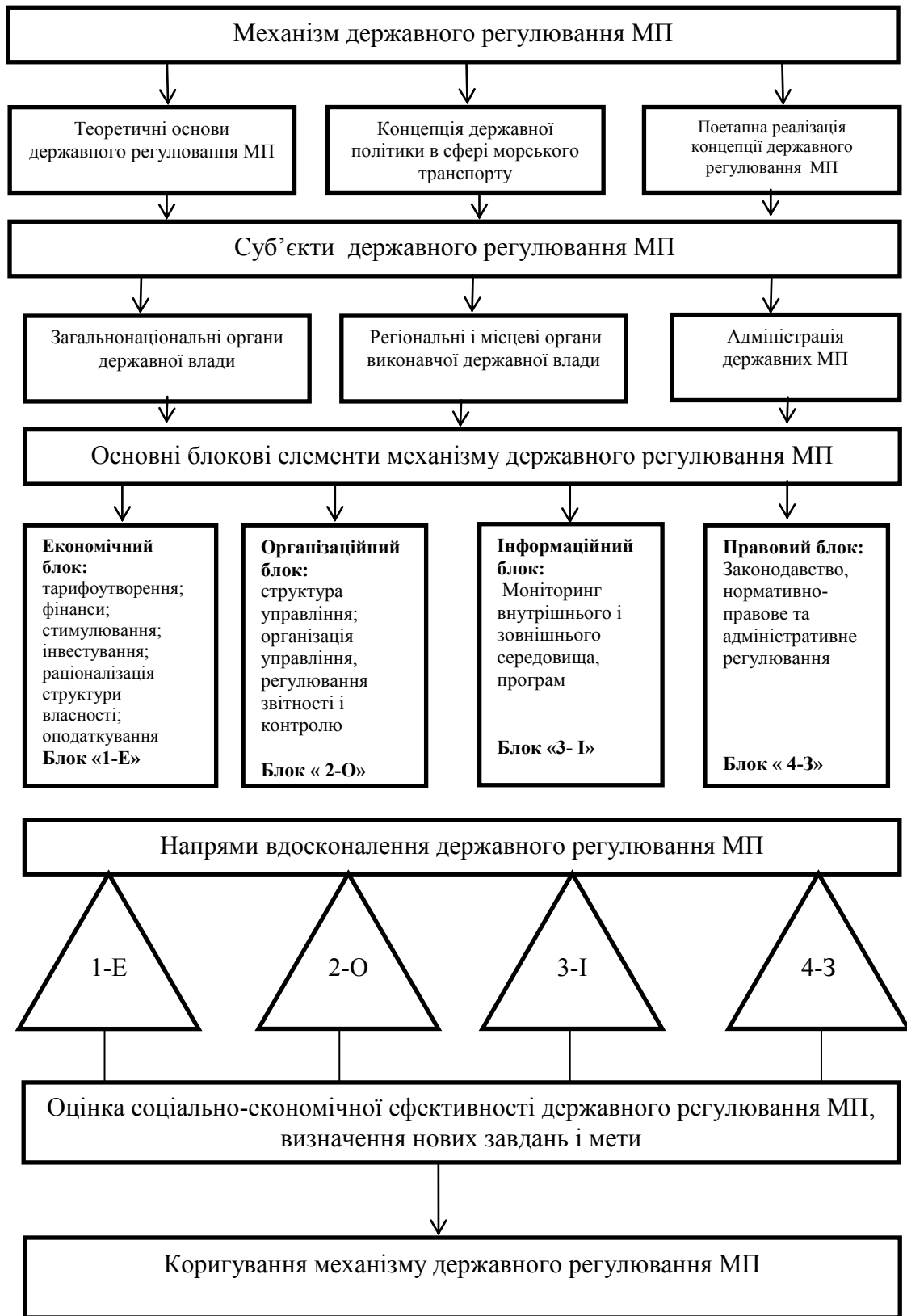


Рис. 4.6. Структурно-логічна схема вдосконалення державного регулювання морських торговельних портів України

Джерело: Потеева М.А. Удосконалення механізму державного регулювання транспортної інфраструктури України. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/12027/17-Poteeva.pdf>

- поліпшення умов праці плавскладу морських і річкових суден та працівників берегових підприємств галузі²¹²;
- забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій (лоцманського проведення; регулювання руху суден; криголамних робіт) та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний збори);
- удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів;
- створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами;
- узгодженість дій щодо завантаженості та нарощування перевантажувальних потужностей у морських портах;
- планування розвитку морської галузі відповідно до світових стандартів: на коротко- (до 5 років), середньо- (до 10 років) і довгострокову (до 25 років) перспективу;
- визначення спеціалізації кожного порту і його розвиток в рамках цієї спеціалізації²¹³.

МП є ключовими пунктами транспортної системи для здійснення зовнішньоторговельної діяльності. Від ефективності їх діяльності залежить якість та обсяг експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку. Діяльність українських портів повинна відповідати європейським та світовим вимогам за рівнем безпеки та якості надання послуг, що можливо за рахунок упровадження інформаційних

²¹² Матійко С.А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України. URL: <http://mydisser.com/en/avtoref/view/5593.html>

²¹³ Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>

інтелектуальних технологій, реформування системи управління, створення привабливого інвестиційного клімату.

У зв'язку з цим видається необхідним проведення робіт щодо *ліквідації відставання технічного оснащення українських портів від сучасних європейських та світових вимог*, що активізує процеси, які дозволять українському водному транспорту вийти на передові позиції за рівнем безпеки та якості надання транспортних та супутніх їм послуг.

Негативними факторами, що обумовлюють невідповідність причального фронту українських портів сучасним потребам флоту, є недостатні глибини, застаріла перевантажна техніка, несучасні технології переробки вантажів. Основною частиною реконструктивних робіт при модернізації портів є операції із заглиблення палів. Передові технології у цій сфері демонструє японська корпорація *GIKEN*, яка розробила швидкісну та безшумну високопродуктивну технологію заглиблення палів методом вдавлювання.

Другою важливою складовою функціонування обладнання портового терміналу є комплекс заходів із обслуговування та ремонту перевантажного обладнання. В Одеському національному морському університеті проведені дослідження щодо побудови інтелектуальних систем визначення та прогнозування технічного стану обладнання терміналів портів шляхом імітаційного моделювання за допомогою сучасних програмних пакетів автоматизації моделювання (*GPSS, SLX, Proof Animation, Process Model, Any Logic* тощо)²¹⁴.

Про необхідність створення та впровадження сучасних інформаційних технологій на морському та річковому транспорті неодноразово підкреслювалося у багатьох програмних документах уряду^{215, 216}.

²¹⁴ Инновационные подходы и экологичные решения. *Порты Украины*. 2014. № 4 (116). С. 30–32.

²¹⁵ Транспортна стратегія України на період до 2020 року. URL : http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/images/transport_strategy_ua.pdf;

²¹⁶ Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>

Актуальним є впровадження сучасних комп'ютерних технологій на всіх етапах логістичного процесу проходження та оформлення вантажів у портах. Це:

- система митного контролю багажу, вантажів та пасажирів на наявність вибухових речовин та пристроїв²¹⁷;
- система доступу до даних щодо здійснення вантажно-розвантажувальних робіт у портах на основі застосування так званих «хмарних технологій», які дозволяють зекономити на інвестиціях у інфраструктуру інформаційних технологій;
- автоматизована система документообігу роботи терміналів порту;
- мобільні комп'ютери для управління вантажопотоками порту²¹⁸;
- впровадження систем автоматичного аналізу та прогнозу, експертних систем з елементами штучного інтелекту, імітаційного моделювання виробничих процесів²¹⁹;
- удосконалення навігаційного обладнання і зв'язку, технології проведення днопоглиблювальних робіт у акваторії порту;
- впровадження енергозберігаючих технологій (реконструкція мереж енергопостачання, використання енергоефективних котлів тощо).

Наприкінці квітня 2015 р. у Брюсселі відбулося засідання робочої групи за проектом єдиного морського вікна *AnNa MSW (Maritime Single Window)*. Україну прийняли до участі в проекті як країну-спостерігача, функції з реалізації проекту покладені на державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Це пов'язано з виконанням Україною Директиви 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав – членів ЄС. Проект

²¹⁷ Дослідження ринку сучасних технічних засобів та методів митного контролю для виявлення вибухових речовин та пристроїв. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?

²¹⁸ Панамарева О.Н. Инновации – настоящее и будущее морских портов России. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/innovatsii-nastoyashee-i-budushee-morskih-torgovyh-portov-rossii>

²¹⁹ Посохов С., Дубровский М., Немчук А. Инновационные подходы и экологичные решения. *Порты Украины*. 2012. № 4. С. 30–32.

AnNa MSW спрямований на інтеграцію різних служб національних систем країн-учасниць в єдине морське вікно.

У додатку 4.2 наведено прописаний в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС перелік директив та регламентів ЄС щодо правил, які застосовуються до міжнародного морського транспорту, та терміни їх впровадження в Україні.

Таким чином, сформулюємо пріоритети розвитку водного транспорту України у сучасних умовах.

1. Технічна та технологічна модернізація відповідно до міжнародних стандартів та вимог до портів шляхом:

– розроблення генеральної схеми розвитку портів та морегосподарського комплексу України;

– розвитку залізничних та автомобільних під'їзних шляхів до морських портів з метою підвищення їх пропускної спроможності;

– розширення мережі терміналів у портах та узгодження пропускної спроможності для перевезення вантажу автомобільним, залізничним і водним транспортом у схемах комбінованих (інтермодальних) перевезень;

– запровадження ефективного механізму відведення земель для розвитку морських портів у найближчі 25–30 років;

– відновлення суднового глибоководного ходу Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю;

– будівництва нових та поглиблення існуючих водних шляхів в акваторії морських портів для безперешкодного проходження суден великого дедвейту;

– підвищення рівня провізної спроможності внутрішнього водного транспорту шляхом збільшення навігаційного періоду, застосування криголамів, створення безпечних умов для цілодобового руху суден.

2. Підвищення конкурентоспроможності водного транспорту України і реалізація транзитного потенціалу шляхом:

– впровадження економічно обґрунтованої тарифної системи, що залежить від кон'юнктури ринку, забезпечення її стабільності, передбачуваності та гнучкості;

– удосконалення тарифної системи у сфері надання спеціалізованих послуг портів, зокрема оптимізація і встановлення на конкурентоспроможному рівні тарифів на переробку вантажів у портах України та портових зборів, розроблення та затвердження нової редакції Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах;

– спрощення та гармонізації митних процедур відповідно до міжнародних стандартів, раціоналізації дій контролюючих органів, спрямованих на прискорений розвиток контейнерного сервісу;

– здійснення логістичних функцій за межами морських портів з метою оптимізації використання існуючої інфраструктури;

– впровадження системи електронного обміну даними;

– створення єдиного інформаційного простору з метою подальшої інтеграції у світову інформаційну мережу.

3. Реформування системи управління, ефективне використання державного майна, залучення приватного капіталу для розвитку портових комплексів шляхом:

– реорганізації державних підприємств (морських торговельних портів), створення державних та морських адміністрацій портів;

– визначення переліку об'єктів інфраструктури портів, що передаються державним адміністраціям портів;

– визначення правових та організаційних засад діяльності портових операторів;

– визначення особливих умов розвитку і функціонування морських портів, що мають стратегічне значення для держави та розташовані у вузлових пунктах міжнародних транспортних коридорів;

– запровадження прозорого механізму утримання морських адміністрацій портів, економічно обґрунтованої системи, що стимулює розвиток конкурентного середовища на ринку портових послуг та інвестування у портову інфраструктуру;

– формування державного реєстру морських портів і терміналів;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

- встановлення вимог до організацій, які надають спеціалізовані послуги в порту, створення механізму їх реєстрації та контролю за їх діяльністю;
- удосконалення нормативно-правового забезпечення використання державного майна під час спільної діяльності в морських портах;
- розвитку міжнародної співпраці у сфері морського транспорту з регіональними міжнародними організаціями;
- визначення умов і гарантій залучення приватного капіталу для розвитку портових комплексів та підтримки інвестора державою;
- створення та ведення реєстру річкових гідротехнічних споруд.

4. Підвищення безпеки мореплавства та забезпечення екологічної безпеки шляхом:

- реорганізації державної системи забезпечення безпеки судноплавства, визначення джерел фінансування міжнародних зобов'язань держави щодо безпеки судноплавства;
- розвитку нормативної бази безпеки судноплавства, прискореної імплементації у національне законодавство обов'язкових вимог міжнародних конвенцій з безпеки судноплавства, рекомендацій міжнародних морських організацій, процедур, рекомендованих директивами ЄС;
- приведення державного нагляду за безпекою судноплавства у відповідність із чинним законодавством і рекомендаціями міжнародних морських організацій, внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства України та Кодексу України про адміністративні правопорушення;
- забезпечення ефективного функціонування національної системи пошуку і рятування у морській зоні відповідальності України та визначення джерел її утримання.

5. Інноваційний розвиток і формування національного кадрового потенціалу шляхом:

- розробки сучасних телекомунікаційних та інформаційних технологій, їх апробації і впровадження у портах;

- державних замовлень на наукові дослідження щодо оптимізації роботи портів;
- інвестування в розроблення науково-технічних стандартів щодо розвитку портової інфраструктури відповідно до сучасних світових вимог;
- підвищення наукового і кадрового потенціалу.

4.3. Механізм державно-приватного партнерства для розвитку водного транспорту України

Одним із завдань Плану виконання Програми діяльності КМУ та Стратегії сталого розвитку “Україна – 2020” у 2015 р. проголошено «залучення приватних інвестицій для розвитку стратегічних об’єктів портової інфраструктури на умовах, визначених Законом України «Про морські порти України»²²⁰.

У ст. 26 цього Закону передбачено «здійснення приватного інвестування в об’єкти портової інфраструктури на основі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством». Також передбачено, що «у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони або встановлюватися спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку»²²¹.

Проблема забезпечення інвестиційними ресурсами морської транспортної галузі характеризується особливою складністю і багатогранністю. Збільшення попиту на послуги морського транспорту в найближчі роки як наслідок зростання міжнародного товарообігу має супроводжуватися підвищенням потреби в капітальних інвестиціях у транспортну інфраструктуру.

²²⁰ Розпорядження КМУ «Про затвердження плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку “Україна-2020” у 2015 році» від 04.03.2015 №213-р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/213-2015>

²²¹ Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 №4709-17. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709>

Згідно з оцінками міжнародної консалтингової компанії *Roland Berger* необхідний обсяг інвестицій у портову морську галузь України становить близько 2,5 млрд євро²²².

Огляд європейського досвіду показує, що успішне вирішення проблеми подолання нестачі інвестицій для розвитку та інноваційного оновлення інфраструктури морського транспорту можливе на основі широкого використання механізмів державно-приватного партнерства, яке дозволяє на взаємовигідних умовах залучити приватні фінансові ресурси для розвитку та повноцінного функціонування транспортної інфраструктури. Державно-приватне партнерство з його сучасними механізмами фінансування на основі взаємоузгодженої політики та координації спільних дій державного і приватного секторів здатне інтенсифікувати спільні зусилля щодо забезпеченості фінансовими ресурсами процесу модернізації та розвитку транспортної інфраструктури при збереженні повноважень і функцій держави.

Як показала практика Світового банку²²³, для ефективного функціонування транспортної системи необхідно чітко розрізняти сфери надання транспортних послуг та транспортну інфраструктуру. У галузі морського транспорту практично скрізь відповідальність за надання і утримання навігаційної інфраструктури, такої як судноплавні канали, навігаційні об'єкти каналів і засоби навігаційної безпеки, покладається на державу. Водночас багато функцій (наприклад, днопоглиблювальні, вантажно-розвантажувальні роботи) цілком можна передати за контрактами приватним компаніям. Крім того, приватні компанії можуть бути постачальниками окремих автономних об'єктів, наприклад, великих нових судноплавних шлюзів, і відшкодовувати витрати за рахунок плати з користувачів.

²²² Михайленко М. Механізми для привлечення інвестицій. *Порти України*. 2014. № 2(134). С. 11–12.

²²³ Амос П. Роль государства и частного сектора в предоставлении транспортной инфраструктуры и транспортных услуг. Операционное руководство для сотрудников Всемирного банка. URL: http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/214578-1099319223335/20273743/tp-1_pp-roles_rus.pdf

Портова інфраструктура у багатьох країнах є державною власністю. У великих державних портах перевагу надають орендній моделі, за якої держава виступає в ролі акціонованого орендодавця порту, що перебуває в комерційному управлінні. Державний орендодавець не надає стивідорних послуг вантажовідправникам, а відповідає за утримання каналів, причалів, комунікацій і об'єктів загального користування. Проте багато функцій, наприклад, буксирування, утримання причалів тощо, можуть бути передані за контрактами приватному сектору.

У рамках орендної моделі роботи портів стивідорні послуги повинні надаватися приватним сектором з метою підвищення конкурентоспроможності операторів. У малих портах загального користування розділення різних видів діяльності може виявитися економічно недоцільним, а правильним буде рішення щодо створення об'єднаного державного порту з можливою передачею функцій управління (утримання) приватному сектору на підставі контракту.

Що стосується перевезень вантажів та пасажирів суднами та баржами, то треба зазначити, що кращими постачальниками цих послуг є приватні компанії, що здійснюють діяльність на вільному конкурентному ринку. Загальною тенденцією у моделюванні фінансування цього сегмента ринку є конкурсне укладання контрактів на надання послуг.

Вивчаючи досвід країн Європи щодо фінансування розвитку морських портів, можна зазначити, що одним із найбільш поширених механізмів залучення інвестицій є концесія. Концесія – це система відносин між, з одного боку, державою (концедентом) та, з іншого боку, – приватною юридичною або фізичною особою (концесіонером), яка виникає у результаті надання концедентом концесіонеру прав користування державною власністю за договором, за платню і на зворотній основі.

Концесія – це найрозвиненіша, найперспективніша та комплексна форма партнерства. По-перше, , на відміну від контрактних, орендних та інших відносин, вони мають довгостроковий характер, що дозволяє обом сторонам здійснювати стратегічне планування своєї діяльності. По-друге, у концесіях

приватний сектор володіє найповнішою свободою у прийнятті адміністративно-господарських і управлінських рішень, що відрізняє їх від спільних підприємств. По-третє, у держави в рамках як концесійного договору, так і законодавчих норм залишається досить важелів дії на концесіонера у разі порушення ним умов концесії, а також при виникненні необхідності захисту суспільних інтересів. По-четверте, держава передає концесіонеру тільки права володіння і користування об'єктом своєї власності, залишаючи за собою право розпоряджатися нею²²⁴.

Найуспішнішим прикладом реалізації концесійних відносин у сфері морського транспорту можна вважати розвиток порту Антверпен (Бельгія), який є другим за розміром у ЄС. У цьому порту налічується 145 тис. робочих місць, щорічно створюється 19,2 млрд євро доданої вартості. Частка порту у ВВП Бельгії становить 5,4%. У структурі доходів порту Антверпен доходи від оренди та концесії мають найбільшу питому вагу і становлять 47%. Управління портовою територією здійснюється з наданням концесій приватним компаніям.

Директива ЄС 2014/23/ЄС від 26 лютого 2014 р. вимагає встановлення конкретного строку дії договорів, тривалість яких перевищує п'ять років. Ця умова спрямована на забезпечення оптимального співвідношення між вигодами і ризиками для інвестора. На практиці це може означати, що найкоротший строк концесії може бути визначений критерієм відбору договору²²⁵.

Бельгійські науковці Кристофер Тейс та Тео Нотбум²²⁶ пропонують термін дії концесійної угоди визначати на основі таких інвестиційних критеріїв, як:

- інвестиції, які планується вкласти в нерухомість;
- якість проекту;

²²⁴ Кудрицька Н.В. Зарубіжний досвід застосування концесії у морських портах. *Економіка, фінанси, право*. 2016. №2/1. С.47–48.

²²⁵ Звіт про імплементацію положень директиви ЄС про концесії до українського законодавства. URL: eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/.../Report-on-Concessions-UKR.pdf

²²⁶ Theys Ch. and Notteboom Th. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices. URL: www.vliz.be/imisdocs/publications/248342.pdf

- план-схема, ефективність використання простору;
- прогнозоване генерування трафіка;
- мінімальний тоннаж суден, які будуть заходити у порт.

Дослідники наголошують на тезі, що короткі терміни концесії у портах дозволяють зменшити ризики, пов'язані з ринковою невизначеністю, зниженням продуктивності та переглядом умов контракту. Проведені дослідження дозволили визначити фактори, які впливають на вартість концесії в порту:

- місце розташування майданчика: чи є прив'язка до води;
- стан поверхні: бруковані або ґрунтові покриття;
- характер діяльності, яка планується: чи є орієнтація на генерування вантажопотоків або надання послуг?

На рис. 4.7 представлено графік, який ілюструє залежність показника «Термін концесії», роки від показника «Обсяг інвестицій на одиницю площі», євро/кв. м доку в порту Антверпен.



Рис. 4.7. Залежність показника «Термін концесії», роки від показника «Обсяг інвестицій на одиницю площі», євро/кв. м доку порту Антверпен

Джерело: побудовано автором на основі: Theys Ch. and Notteboom Th.. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices. URL: www.vliz.be/imisdocs/publications/248342.pdf

Використовуючи програмне забезпечення *Microsoft Excel*, нами розроблена кусочно-лінійна модель визначення показника «Термін концесії» залежно від обсягу інвестицій на одиницю площі доку порту Антверпен, яка запишеться таким чином:

$$T_{\text{концесії}} = \begin{cases} 0,4I, & \text{якщо } 0 \leq I \leq 10 \\ 10, & \text{якщо } 10 < I \leq 75 \\ 0,2I - 5, & \text{якщо } 75 < I \leq 175 \\ 30, & \text{якщо } 175 < I \leq 200 \\ 0,2I - 10, & \text{якщо } 200 < I \leq 225 \\ 35, & \text{якщо } 225 < I \leq 350 \\ 0,2I - 35, & \text{якщо } 350 < I \leq 375 \\ 0,40, & \text{якщо } I > 375 \end{cases}, \quad (4.1)$$

де $T_{\text{концесії}}$ – термін концесії, роки;

I – обсяг інвестицій на одиницю площі, євро/кв. м.

Вагоме місце серед форм державно-приватного партнерства займає *лізинг*, сутність якого полягає в одержанні кредитором від орендодавця у користування на певний термін, обумовлений угодою, матеріальних цінностей, обладнання, механізмів із подальшою виплатою орендних платежів. *Лізинг* – підприємницька діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, суть якої полягає у наданні лізингодавцем майна у користування на визначений строк лізингоодержувачу. Таке майно є власністю лізингодавця або набувається ним у власність у відповідного продавця майна за дорученням і погодженням з лізингоодержувачем, за умови сплати останнім періодичних лізингових платежів.

Однією з найбільш складних моделей лізингового фінансування є модель *LL* – *леверидж-лізингу*, яка застосовується при реалізації великих міжнародних інфраструктурних проектів. Модель *LL* забезпечує податкові пільги для лізингодавця, особливістю цієї моделі є велика кількість учасників угоди, яких

може бути більше п'яти²²⁷.

Для розвитку підприємств морського транспорту може бути використаний різновид фінансового лізингу – *зворотний лізинг*. Механізм зворотного лізингу передбачає придбання лізинговою компанією майна у підприємства та його наступну передачу цьому ж підприємству у вигляді об'єкта лізингу. Після закінчення строку угоди майно викупается підприємством-лізингоотримувачем.

Модель лізингу *HP – оренда-продаж* використовувалася спочатку у Великій Британії, потім – у Німеччині, Фінляндії, Швеції. До переваг цієї моделі можна віднести гнучкість при погашенні заборгованості шляхом вибору фіксованої або змінної відсоткової ставки; надання орендарю опціону на придбання майна за викупну вартість; податкові пільги; зменшене подорожчання порівняно з кредитом; широкий спектр послуг лізингодавця.

Наступною формою державно-приватного партнерства, що має низку переваг порівняно з концесією, є *контракти життєвого циклу проекту (КЖЦ)*. Відмінність концесійної форми від КЖЦ полягає в розподілі фінансових потоків. Концесійні угоди доречні за наявності рентабельного комерційного навантаження на об'єкт. При створенні об'єктів суспільного призначення найбільш ефективна модель КЖЦ-проекту, оскільки уповноважений орган державної влади зацікавлений в ефективному виконанні своїх адміністративних функцій і розподілі коштів за статтями бюджету, інвестори й оператори об'єкта – у гарантованому отриманні від держави оплати за свої послуги та поверненні інвестицій. На відміну від бюджетного фінансування й концесійних угод, при застосуванні КЖЦ держава не інвестує кошти в об'єкт, вона чекає, поки підрядчик спроектує, побудує та здасть його в експлуатацію. Після цього держава платитиме не за об'єкт, а за його сервіс протягом життєвого циклу, який для об'єктів транспорту становить 30–40 років, використовуючи принцип «немає сервісу – немає оплати». Про існуючі

²²⁷ Газман В. Воздействие альтернативных моделей лизинга на финансирование инвестиций. *Вопросы экономики*. 2013. № 7. С. 82–97. URL: <https://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/102002189>

моделі розробки КЖЦ (каскадна, ітеративна, спіральна), їх переваги та ризики докладно висвітлено у статті²²⁸.

Проведений аналіз дозволив виявити переваги та недоліки форм державно-приватного партнерства для фінансування проектів морського транспорту (Додаток 4.3).

Досвід європейських країн свідчить про те, що найбільш ефективно розвиваються морські торговельні порти, територія та акваторія яких, а також гідротехнічні споруди і важка техніка, перебувають у власності місцевих органів влади (муніципальної, комунальної). Наприклад, до таких портів відносяться порти Німеччини (Гамбург, Бремен, Бремерхафен, Вільгельмсхафен), Нідерландів (Роттердам), Бельгії (Антверпен, Остенде, Гент), Італії (Генуя), Великої Британії (Бристоль, Портсмут), де реалізовано варіант так званої часткової або вибіркової приватизації, який полягає у передачі частини функцій порту в приватні руки.

У додатку 4.4 представлені напрями досліджень теоретико-методологічних засад стратегії фінансування морського транспорту України на основі державно-приватного партнерства.

Специфіка діяльності морських портів, їх соціально-економічна, стратегічна, політична значимість обумовлюють відмітні особливості інвестиційних проектів розвитку:

1) високий рівень державного регулювання інвестиційної діяльності у портах, що обумовлено їх стратегічним значенням для розвитку всієї економіки;

2) необхідність техніко-економічного обґрунтування проекту з точки зору економічної доцільності та очікуваної ефективності його реалізації;

3) прогнозування обсягів експортної продукції, дослідження світового ринку, визначення раціональних схем транспортування, розподіл вантажопотоків, зіставлення з наявними виробничими потужностями порту;

²²⁸ Кудрицька Н.В. Моделирование жизненного цикла проекта – инструментарию залучення инвестиций у транспортну систему. *Стратегічні пріоритети*. 2012. № 3. С. 56–61.

4) проект нового порту необхідно розглядати як складну економічну систему, що містить ряд окремих самостійних проектів, об'єднаних в єдиний комплекс;

5) тривалий строк окупності проекту (у середньому 15–20 років) і значний обсяг капіталовкладень (вартість спорудження одного перевантажувального терміналу в середньому становить 70–80 млн дол. США), що є значним стримуючим фактором залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури морських портів²²⁹.

Для техніко-економічного обґрунтування інвестиційних проектів на транспорті доцільно застосувати методіку з використанням географічної інформаційної системи GIS, запропоновану британськими вченими у рамках проекту інтеграції країн «Східного партнерства» у Транс'європейську транспортну мережу (ТЄМ-Т), яка дозволяє складати карти визначення вантажо- і пасажиропотоків та оцінити рейтинг інвестиційних проектів шляхом експертних оцінок за такими групами показників, як:

- проектна стратегічна доцільність проекту (30%);
- проектна якість (55%), яка включає проектну готовність проекту (15%), економічну життєдіяльність (30) і безпеку (10%);
- перехресні завдання (15%), які містять характеристику оточення (10%), створення робочих місць (2,5) і рівність можливостей (2,5%).

Недоліком запропонованої методіки є відсутність оцінки впливу інвестиційних ризиків. Для вирішення цієї проблеми нами була розроблена методика оцінки показників інвестиційного ризику на транспорті з використанням імовірнісних законів розподілу випадкових величин (нормальний, логнормальний, закон Вейбула). Дослідження показали, що математичне сподівання відносних значень збитків становить 0,338. Імовірнісні моделі оцінки ризику були використані при розробці комплексу економіко-математичних моделей прийняття рішень при виборі оптимальних проектів із

²²⁹ Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості: наукова доповідь / НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2016. 184 с.

використанням лінійного і нелінійного програмування, методу послідовного аналізу варіантів²³⁰.

Тільки послідовна політика керівництва країни та її законодавче забезпечення дозволить усунути перешкоди на шляху залучення приватних інвесторів у морську портову галузь. Для цього необхідно чітко розмежувати території і сфери діяльності у портах, визначити ризики інвестування та шляхи їхнього відшкодування інвесторам, максимально спростити процедуру укладання договорів.

Для ефективної реалізації стратегії фінансування морського транспорту необхідно спиратися на досвід розвинених країн, МП яких пройшли етап комерціалізації і довели ефективність реалізованих стратегій реорганізації структури управління у довгостроковому аспекті.

4.4. Пріоритети модернізації портової інфраструктури України, з урахуванням сучасних тенденцій розвитку транспортного сектора ЄС

На основі узагальнення результатів аналізу статистичних даних приходимо до висновку, що сьогодні розвитку вітчизняної портової інфраструктури держава не приділяє достатньої уваги. Про це свідчить скорочення показників обсягів перевалки вантажів морськими портами – найважливіший показник ефективності роботи морського порту. В свою чергу, збільшення цього показника підвищує вимоги до стану портової інфраструктури. Залежність цих показників продемонстровано на прикладі МП Южний: збільшення глибини стоянки біля причалів підвищило обсяги перевалки вантажів в три рази. У зв'язку з цим, більш детально окреслимо основні напрями модернізації інфраструктури морських портів України: I. організаційно-фінансова та II. техніко-технологічна модернізація (рис. 4.8)²³¹.

²³⁰ Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія. Київ: НТУ, 2010. 338 с.

²³¹ Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості: наукова доповідь / НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". Київ, 2016. 184 с.



Рис. 4.8 Напрями модернізації інфраструктури морських портів України

Джерело: складено автором.

I. Організаційно-фінансова модернізація інфраструктури морських портів України.

1) **Залучення інвестицій.** Українські морські порти залишаються привабливими для інвесторів з огляду на їх вигідне положення для транзитних перевезень. Про це свідчить підписання меморандумів про наміри інвестувати в порти України The Soufflet Group, АрселорМіттал Кривий Ріг та Cargill²³².

Підписанням документу представники французької агропромислової корпорації The Soufflet Group засвідчили намір корпорації збудувати на базі Іллічівського порту зерновий перевантажувальний комплекс потужністю 1–1,2 млн т на рік. Обсяг запланованих інвестицій у проект становитиме близько 70 млн доларів США.

Підписання документу з «АрселорМіттал Кривий Ріг» засвідчує намір створити стивідорну компанію на базі кількох причалів ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» на умовах оренди. Підписаний меморандум передбачає передачу частини потужностей порту в довгострокову оренду на

²³² Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://new.mtu.gov.ua/news/>

конкурсних засадах. Зі свого боку, інвестор зобов'язується провести реконструкцію та модернізацію орендованих об'єктів інфраструктури.

У Міністерстві інфраструктури підписано тристоронній меморандум про наміри реалізувати інвестиційний проект у МТП «Южний». Підписаний документ засвідчує намір компанії Cargill придбати 51% перевантажувального терміналу, який стивідорна компанія «МВ Карго» побудує в порту «Южний» (м. Одеса). За умовами меморандуму, АМПУ зобов'язується створити на підході до терміналу акваторію з належним рівнем днопоглиблення. Пропускна здатність першої черги будівництва складе до 5 млн т. Друга черга передбачає збільшення потужності ще на 2–4 млн т. Сума запланованих інвестицій складає близько 130 млн дол. США. Протягом року після підписання договору сторони матимуть можливість розпочати реалізацію проекту. Запуск терміналу попередньо запланований на 2017 р.

Отже, фінансування оновлення інфраструктури портів повинно здійснюватись за рахунок державних коштів, коштів приватних інвесторів та із залученням коштів із фондів ЄС, але основним джерелом інвестування в інфраструктурні проекти залишаються державні кошти та кошти приватних інвесторів. Зокрема, на державному рівні для більш ефективного залучення коштів приватних інвесторів необхідно впровадити інструменти, запропоновані нижче, а саме:

1. Оптимізувати механізм проведення інвестиційних конкурсів шляхом впровадження обов'язкових попередніх оцінок стосовно економічних, соціальних та екологічних ефектів.

2. Необхідно більш чітко прописувати інфраструктурні (інвестиційні) проекти, які представлені на сайті Міністерства інфраструктури, задля більш ефективної їх реалізації. Вони повинні бути виписані як бізнес-плани з чітко окресленими інструментами досягнення цілей заснованими на розгорнутому економічному аналізі.

3. Проводити презентації МП України для представлення їх на всеукраїнських форумах, подіях у торгово-промислових палатах, агенціях

регіонального розвитку, технологічних центрах. Обмін інформацією та досвідом у веденні портового господарства необхідний для більш ефективного впровадження новацій та залучення інвестицій в інфраструктурні проекти.

4. Приймати активну участь у міжнародних виставках та форумах із вже згаданими бізнес планами щодо розвитку МП.

5. Використовувати інформаційну та консультативну мережу Європи Enterprise Europe Network (EEN)²³³, як інструмент для пошуку інвесторів та партнерів, з метою налагодження ефективною міжнародної кооперації та партнерства.

2) Використання концесії, як найбільш ефективної форми залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури, якій слід приділити окрему увагу. З прийняттям рішення щодо реформування портової галузі у 2013 році у ході обговорення механізмів взаємодії між державою і приватними інвесторами, концесія була обрана як найбільш ефективна і прийнятна форма оформлення державно-приватного партнерства²³⁴. Слід зазначити, що переваги концесії як механізму інвестування в портову галузь і зумовили вибір та впровадження саме цієї моделі розвитку галузі провідними морськими країнами: прозорість залучення інвесторів, ефективність контролю з боку держави, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань всіма учасниками концесійних договорів.

За оцінкою експертів «Міжнародної юридичної служби» (InterLegal)²³⁵, згідно Закону України «Про концесії»²³⁶, в концесію можуть передаватися не тільки новостворювані, але й існуючі морські порти та їх інфраструктура для управління. При цьому в управління (експлуатацію) можуть передаватися не тільки повністю морські порти та їх інфраструктура, а й майнові комплекси, що дозволяють здійснювати окремі види діяльності, властиві морським портам.

²³³ Enterprise Europe Network. URL: <http://een.ec.europa.eu>

²³⁴ Реформа морських портів України – передумови. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури. URL: http://mtu.gov.ua/uk/general_information/35485.html

²³⁵ Ницевич А., Мельников Н. Можно ли порт или портовый терминал взять в концессию? *Транспорт*. URL: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/mozhno-ly-port-yly-portovuyij-termynal-vzyat-v-kontsessyyu/>

²³⁶ Закон України «Про Концесії». URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/997-14>

Незважаючи на передбачену цим законом можливість передачі/отримання в концесію морських портів та їх інфраструктури, на практиці в Україні такі приклади не відомі і, відповідно, відсутні будь-які технічні/процедурні норми і правила, що дозволяють зацікавленим особам повною мірою скористатися існуючою юридичною можливістю. З цієї причини зацікавленим особам, скоріш за все, слід керуватися процедурними правилами, встановленими на випадок концесії в інших галузях економіки, наприклад, для об'єктів паливно-енергетичного комплексу.

Отже у діючому Законі України «Про концесії», нажаль, досить мало уваги приділено таким стратегічним об'єктам як порти. В міжнародній практиці концесія є найбільш ефективною формою державно-приватного партнерства, та в Україні існує ризик підміни понять *концесія* та *приватизація*. З огляду на це необхідно вносити суттєві поправки у Закон України «Про концесії».

Отже, вищевикладене дозволяє виокремити ряд управлінських ризиків, які виникають в процесі укладання такого виду договорів державно-приватного партнерства як концесія, на яких наголошує голова Фонду держмайна України Ігор Білоус²³⁷:

По-перше, експерт прогнозує можливі маніпуляції з формулою підрахунку концесійного платежу, це пов'язано з тим, що в Україні концесійна ставка прив'язана до коефіцієнта фондівдачі (коефіцієнту обороту основних засобів): чим нижче фондівдача – тим нижче концесійна плата. Для того, щоб знизити фондівдачу, достатньо всього лише завищити балансову вартість основних фондів, переданих у концесію.

По-друге, українське законодавство дозволяє концесіонеру розвивати об'єкт за рахунок концесійних платежів – тобто, за рахунок держави. Інвестиції, які будуть спрямовуватись на підтримку морських портів, будуть зараховувати як концесійні платежі – і держава нічого не отримає.

²³⁷ Білоус Ігорь. Порты в концессию: преимущества и украинские риски / ЛІГАБізнесІнформ. URL: www.liga.net

По-третьє, існує ризик, що порт, перейшовши під управління промислово-фінансових груп, може стати лише логістичною ланкою в бізнесі концесіонера і з джерела доходу держави перетворитися в статтю витрат логістики основного бізнесу промислово-фінансової групи. Зважаючи на те, що порти є стратегічними об'єктами, така ситуація не допустима. Саме тому у всьому світі порти, як правило, передаються в концесію тим, для кого *перевалка* є основним бізнесом.

По-четверте, задля уникнення зловживань, більшість країн надають перевагу короткостроковим концесіям, які сприяють розвитку конкуренції. Тривалі концесійні договори Європейські уряди укладають, тільки тоді, коли мають намір отримати великі капіталовкладення. Європейці, переважно, обирають термін на 15-25 років з можливістю пролонгації при достроковому виконанні інвестиційних зобов'язань.

На основі вищевикладеного було узагальнено ряд рекомендацій:

1. У зв'язку недостатнім висвітленням на законодавчому рівні проблематики передачі у концесію морських портів та їх інфраструктурних об'єктів, внести в діючий Закон України «Про Концесії» наступні зміни:

– внести зміни до статті 3 Розділу I Закону України «Про Концесії», а саме у пункті 2 сьомому абзаці текст подати у наступній редакції: будівництво та/або експлуатація залізниць, аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах, ***інфраструктури морських і річкових портів***, мостів, шляхових естакад, тунелів, інших шляхів сполучення, метрополітенів;

– відповідно до попереднього пункту внести відповідні зміни у проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо об'єктів морського транспорту» № 2488а²³⁸ від 10.08.2015, а саме: у пункті 2 підпункті 1 «у переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, виключити такі позиції» видалити 13 морських портів;

²³⁸ Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо об'єктів морського транспорту». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56247

– внести зміни до статті 9 Розділу III Закону України «Про Концесії», а саме у пункті 1 текст подати у наступній редакції: концесійний договір укладається на строк, визначений у договорі, який має бути не менше 10 років та не більше 50 років, за виключенням договорів, щодо концесії інфраструктури морських портів, де договір має бути укладений не менше 10 років та не більше 25 років.

– внести зміни до Методики розрахунку концесійних платежів²³⁹, де необхідно принципово змінити формулу розрахунку розміру річного концесійного платежу, де його розмір прив'язати до обсягів інвестицій а не коефіцієнту фондоддачі.

2. Розширити коло потенційних інвесторів, за рахунок крупних профільних міжнародних компаній, що спеціалізуються на переробці вантажів та зацікавлені у розвитку морського порту. Це можливо за рахунок більшого контролю державою вибору потенційного інвестора, а також представлення вітчизняних морських портів на міжнародних виставках та бізнес-форумах.

3) **Співпраця з країнами-членами ЄС.** Досвід країн Європи, їх цінності, принципи розвитку та ведення торгівлі, та, окремо, вимоги до портової інфраструктури повинні стати для України орієнтирами на шляху розвитку в задекларованому напрямку інтеграції з ЄС та першому кроці до цього – підписанні Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі: Угода Укаїна-ЄС).

Для Європи морські порти є життєво важливими воротами, що зв'язують її з іншими країнами світу. Так, 74% експортних і імпорتنих вантажів від загального обсягу заходять в Європу через морські порти. Також вагоме значення морські порти відіграють у внутрішньому вантажообігу: 22 держави-члени ЄС вважаються морськими, в сукупності у обслуговуванні портової інфраструктури зайнято 1,5 млн осіб.

²³⁹ Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF>

Тим не менш, портова галузь стикається з серйозними проблемами – так як потребує ефективних портів у всіх своїх морських регіонах, насамперед ці проблеми пов’язані з низькою якістю послуг, що надаються у деяких внутрішніх та периферійних портах, що призводить до їх перезавантаженості і вимагає додаткових витрат для вантажовідправників, транспортних операторів та споживачів²⁴⁰.

Керівні принципи розвитку транс-європейської мережі (TEN-T) виявили 319 ключових морських портів у 22 країнах – членах ЄС, які повинні стати частиною єдиної координованої транспортної мережі, до якої увійдуть залізниці, магістральні дороги, внутрішні водні шляхи, аеропорти, морські порти, річкові порти та системи управління рухом. Основним завданням TEN-T є стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі за рахунок ефективних інтермодальних високошвидкісних маршрутів. Фінансування розвитку TEN-T з фондів ЄС на період 2014–2020 рр. заплановане у розмірі 26 млрд євро, у тому числі на розвиток портової інфраструктури²⁴¹.

Зазначені 319 портів були відібрані Європейською комісією тому, що вони необхідні для ефективного функціонування внутрішнього ринку європейської економіки, з них 83 порти – визнані як «базова мережа», тож сьогодні увага Єврокомісії зосереджена на цих 319 морських портах функціонування яких забезпечує 96% вантажних транзитних перевезень через територію ЄС.

На мапі Європи Україна має дуже вигідне географічне положення, що повинно посприяти залученню транзитних вантажних потоків, у випадку включення нашої країни у TEN-T, це дозволило б залучати кошти на модернізацію транспортної інфраструктури з фондів ЄС та дало б поштовх розвитку економіки окремих регіонів. Така ситуація пов’язана з тим, що ЄС стикається з певними викликами, що, в свою чергу, відкриває можливості для українських портів, а саме:

²⁴⁰ Морський транспорт / офіц. сайт Європейської Комісії. URL: <http://ec.europa.eu>

²⁴¹ Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_en.htm

- адаптація портів ЄС до збільшення запланованого до 2030 року трафіку;
- серйозну конкуренцію морським портам у перевозці контейнерів складають контейнеровози (залізничний транспорт), які можуть перевозити 18000 контейнерів за раз;
- простежуються значні диспропорції у переробці вантажів портами Європи – найефективнішими в даний момент є порти Антверпен, Роттердам і Гамбург, вони переробляють 1/5 всіх вантажів, що прибувають в Європу по морю. Це спричинює розрив у продуктивності – подовжені маршрути, об'їзд інших портів, збільшення витрат, і нарешті, збільшення викидів транспортними заторами, що негативно впливає на здоров'я населення ЄС.

Міністерством інфраструктури України у галузі морського транспорту на сьогодні зроблено ряд кроків по наближенню вітчизняного законодавства до вимог ЄС, а саме: **у сферах морського та річкового транспорту** статтею 138 Угоди про асоціацію та Додатком 17 передбачено застосування принципів **необмеженого доступу до міжнародних морських ринків**, наближення законодавства, у тому числі адміністративних, технічних та інших норм **у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими стороною ЄС**. З цією метою, українською стороною розроблена та передана на розгляд стороні ЄС детальна дорожня карта з наближення законодавства України до права ЄС у сфері міжнародного морського транспорту і наразі очкуються на коментарі європейських партнерів. Завершується **підготовка до ратифікації низки конвенцій, зокрема Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні**, що дозволить створити необхідне підґрунтя для контролю за дотриманням прав українських моряків за кордоном, стане свідченням виконання Україною своїх зобов'язань за Угодою про асоціацію у сфері морського транспорту²⁴².

Отже, Міністерством інфраструктури з моменту підписання Угоди Україна-ЄС в галузі розвитку транспортної політики та інфраструктури, та

²⁴² Щодо стану імплементації Угоди про асоціацію / офіц. сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://new.mtu.gov.ua/content/shchodo-stanu-implementacii-ugodi-pro-asociaciyu.html>

окремо портової інфраструктури, було розроблено плани імплементації законодавства ЄС, а Кабінетом Міністрів України їх схвалено. Нами було проаналізовано нормативно-правових документи, сфера застосування яких стосуються екологічної безпеки у портах, безпеки від тероризму та технічних вимог до портового обладнання

Вимоги цих документів необхідно прийняти в рамках наближення положень поданих у Розділі IV Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею та Розділу V Економічне і галузеве співробітництво. Окрім цього, Європейським співтовариством в рамках наближення українського законодавства до законодавства ЄС були встановлені наступні терміни імплементації нормативно-правових документів, а саме, від 3 до 6 років (табл. 4.9).

В *Додатку 4.5* коротко проаналізовано нормативно-правові акти²⁴³, вимоги яких, щодо модернізації портової інфраструктури та інфраструктурних портових послуг, необхідно врахувати Україні. Отже, згідно вимог, що висувують окреслені директиви, Україні протягом 3-6 років, у морських портах необхідно:

по-перше, утворити два контролюючих органа – за екологічною безпекою та безпекою від тероризму;

по-друге, підготувати належного кваліфікаційного рівня інспекторів;

по-третьє, розробити та затвердити низку законодавчих актів за стандартами ЄС, які будуть регулювати інспектування суден країн-членів Співтовариства, що будуть заходити до українських портів;

по-четверте, розробити та затвердити низку підзаконних актів – планів та форм звітів, за якими буде здійснюватись контроль за екологічною безпекою та безпекою від тероризму, та надаватися відомості про технічний стан суден;

по-п'яте, обладнати порти відповідним приймальним обладнанням для відходів та залишків вантажу.

²⁴³ Підтримка впровадження Транспортної стратегії України (ПТС). URL: <http://www.transport-ukraine.eu/>

**Директиви та регламенти,
що застосовуються до інфраструктури морських портів**

пп	Нормативно-правовий акт	Графік прийняття, рр.
<i>Охорона довкілля</i>		
.	Директива Ради 95/21/ЄС від 19 червня 1995 р. про виконання, відносно судноплавства з використанням портів Співтовариства і плавання у водах, що знаходяться під юрисдикцією держав-членів, міжнародних стандартів з безпеки суден, запобігання забрудненню та забезпечення умов життя та праці (контроль здійснює держава порту)	5
.	Директива № 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для судових відходів та залишків вантажу.	6
.	Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій	5
<i>Безпека від тероризму</i>		
.	Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення засобів безпеки на судах та у портах	3
.	Директива № 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки у портах	3
<i>Технічні умови</i>		
.	Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав – членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року	5

Джерело: складено на основі даних з офіційного сайту «Підтримка впровадження Транспортної стратегії України (ПТС)». URL: <http://www.transport-kraine.eu/>

Підсумовуючи вищевикладене, констатуємо необхідність поліпшення якості та збільшення кількості інфраструктурних послуг у морських портах України згідно з вимогами, висунутими в окреслених Директивах в рамках укладання Угоди Україна-ЄС як тих, що надаватимуться державою, так і тих послуг, які надаватимуться приватними компаніями, що працюють на територіях українських портів. Про це свідчать і вимоги, висунуті у розділі IV Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею. У главі 6 цього розділу у частині 5 підрозділі 7 статті 135 йдеться про таке: «Кожна Сторона повинна зробити для постачальників послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони на обґрунтованих та недискримінаційних умовах доступними такі послуги в порту: лоцманська провідка, буксирування та допомога при буксируванні, постачання продовольства, заправка та водопостачання, збір сміття та утилізація баластних відходів, послуги капітана порту, навігаційна допомога, берегові експлуатаційні послуги в порту, які є важливими для функціонування

судна, зокрема зв'язок, водо- та електропостачання, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірна стоянка, причал та причальні послуги».

Таким чином, на нашу думку, збільшення кількості та якості інфраструктурних послуг, що надаються підприємствами сервісного сектора у морських портах, безпосередньо вплине на розвиток портів та на посилення їх ролі як на локальному, так і на національному рівні. Водночас якість інфраструктурних послуг вплине і на їх вартість та, відповідно, на доходи порту. В першу чергу, в рамках імплементації директив ЄС у вітчизняне законодавство, вимоги ставляться саме до розширення мережі послуг, які надає держава – створення відповідних контролюючих органів, використання навігаційних та інформаційних систем підвищення безпеки мореплавства, безпеки життя, екологічної безпеки, а також підвищення ефективності навігації та вантажообігу, наприклад таких, як SafeSeaNet, e-Customs.

4) Імплементація положень угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони у сфері портового господарства.

На сьогодні із шести нормативно правових актів ЄС, які ми виділили як ті, положення яких необхідно імплементувати в українське законодавство, план імплементації затверджено по двох документах: в галузі Охорона довкілля *Директива № 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для судових відходів та залишків вантажу*; та у сфері Технічних умов *Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року*. Вважаємо за необхідне прискорення розробки та подачі на затвердження до Кабінету Міністрів України відповідних планів імплементації наступних документів: в галузі Охорони довкілля – Директиви

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Ради 95/21/ЄС, Директиви 2009/15/ЄС; в галузі забезпечення Безпеки від тероризму – Регламенту (ЄС) № 725/2004, Директиви № 2005/65/ЄС.

Щодо Директиви № 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для суднових відходів та залишків вантажу. Термін виконання згідно плану імплементації зазначеної Директиви – липень 2017 року. Тоді як у Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» по графіку положення Директиви мають бути впроваджені протягом 6 років. Мета Директиви є зменшення об'єму викидання корабельних відходів та залишків вантажу в море, шляхом забезпечення наявності та застосування портового приймального обладнання для прийому відходів та залишків вантажу. Тоді як мета і завдання розроблення плану імплементації Директиви є вжиття, в першу чергу, нормотворчих заходів – розроблення нормативно-правових актів – що можна окреслити як **I етап** імплементації даної Директиви і передбачає подальшу перспективну роботу по досягненню поставлених у Директиві цілей.

З огляду на це, у назві плану імплементації вказати те, що це I етап впровадження положень Директиви. Стосовно 6 основних завдань в плані імплементації Директиви:

1) завдання 1 та 5 дублюються, регулюючи питання порядку прийняття залишків вантажу з суден;

2) серед завдань відсутні положення про порядок прийняття відходів з суден, припустимо наявність дублювання пп. 1 та 5 – результатом помилки. Тоді завдання 5 необхідно подати у наступній редакції: Урегулювання питання щодо порядку прийняття **відходів** з суден;

3) завдання 6 окреслює основних суб'єктів портового господарства причетних до портового приймального обладнання для корабельних відходів та залишків вантажу, на нашу думку, до цього переліку необхідно включити наступний суб'єкт: контролюючий орган (який згідно Директиви необхідно утворити у порту для виконання функцій, передбачених цією Директивою);

4) окрім цього Організаційні заходи плану імплементації Директиви необхідно доповнити заходами з проведення аудиту (табл. 4.10), а саме:

Таблиця 4.10

Заходи з проведення аудиту

Зміст заходу	Виконавці	Строк	Програми та/або проекти допомоги ЄС, інших донорів	Індикатор (и) виконання
Організаційні заходи 2) Проведення аудиту, щодо наявності приймального обладнання у портах України, та його стану;	Мінінфра-структури, Мінприроди, ДП «Адміністрація морських портів України»	Грудень 2016 року		Отримання аналітичного документу який буде відображати сучасний стан приймального обладнання, та на основі якого розроблятиметься відповідний нормативно-правовий акт регулюючий вимоги до такого обладнання в Україні
3) Проведення дослідження щодо власних можливостей морських портів України приєднатись до інформаційної системи SIRENAC	Мінінфра-структури, ДП «Адміністрація морських портів України»	Грудень 2016 року		Отримання аналітичного документу який буде відображати сучасний стан приймального обладнання, та на основі якого розроблятиметься відповідний нормативно-правовий акт регулюючий необхідність впровадження зазначеної системи та потребу в державних коштах на її впровадження

Джерело: складено автором.

Щодо Директиви № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав – членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року. Стосовно строків імплементації: необхідно уточнити строки імплементації директиви, з огляду на те, що у плані імплементації зазначено термін впровадження 3 роки, тоді як у Додатку ХХХІІ до глави 7 «Транспорт» по графіку положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угоди. В розділі 1 плану імплементації Директиви у 2 пункті . «Мета і завдання розроблення плану імплементації» останні абзац викласти в наступній редакції: *Завданням Директиви є спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом впровадження стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей.* Перелік формальностей з надання відомостей про про судна, які прибувають та/або відбувають з портів нашої держави подано у Додатку та доповненнях до Директиви.

II. Техніко-технологічна модернізація інфраструктури морських портів України

4) Модернізація портової інфраструктури. Роль портової інфраструктури, в якості компонента інфраструктури країни вимагає активної участі державних органів у її розвитку. Подальший розвиток складських потужностей та поглиблювальні роботи біля причалів морських портів України передбачають зростання об'ємів обробки вантажів, а також вимагають відповідної якості залізниць та під'їзних шляхів. Модернізувати інфраструктуру морських портів означає підвищити їх конкурентоспроможність, збільшити кількість підприємств що надають послуги у морських портах, збільшити зв'язки з іншими портами, диверсифікувати стивідорів.

Так, адміністраціями морських портів було розроблено плани розвитку портів на короткострокову (до 2018 року), середньострокову (до 2023 року) та довгострокову (до 2038 року) перспективу²⁴⁴. У зазначених планах прописані заходи з модернізації складських та перевантажувальних терміналів, автомобільної та залізничної інфраструктури, та заходи із поглиблення дна біля причалів портів; визначено потенційних інвесторів проектів, серед яких: АМПУ, ще не визначений інвестор та інвестори з якими вже домовлено про інвестиції; очікувані результати та строк реалізації заходу. В свою чергу, більш розширена інформація, але з обмеженою кількістю проектів (до 4 проектів) міститься і на сайті Міністерства інфраструктури²⁴⁵. Це свідчить про зацікавленість держави у розвитку портової інфраструктури, модернізація якої є стратегічним пріоритетом розвитку економіки в цілому.

Як свідчить практика провідних морських країн, оновлення основних фондів портів повинно фінансуватися з різних джерел, в тому числі і з фондів ЄС. На фінансування галузевих стратегій та проектів розвитку транспорту, в тому числі і морського, у таких європейських країнах як Польща та Румунія досить вагома частка виділяється фондами Євросоюзу. Наприклад, на

²⁴⁴ Плани розвитку портів / офіц. сайт Державного підприємства Адміністрація морських портів. URL:

http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=89&Itemid=235&lang=ua

²⁴⁵ Інвестиційні проекти / офіц. сайт Міністерства інфраструктури. URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/investment_projects.html

реалізацію Стратегії розвитку морських портів Польщі до 2015 року²⁴⁶, було виділено загальний бюджет на 2007–2013 рр. (строк основних інвестиційних проектів) обсягом 713,9 млн євро, з яких фондом Єдності виділялось 606,8 млн. євро. В свою чергу найбільший морський порт Румунії Констанца у 2011 році освоїв інвестиції у розмірі 15,3 млн євро, з яких 61,43 % становили гроші європейських фондів. У 2012 р. обсяги інвестицій на розвиток МП Констанца становили 219 млн дол., з яких 207 млн дол. надійшли з фондів ЄС²⁴⁷.

Отже, першочерговими завданнями для адміністрацій морських портів за сприянням Міністерства інфраструктури є: реалізація інфраструктурних проектів із збільшення глибин біля причалів морських портів, що дозволить приймати судна більшої ємності; розвиток автоматизованих навігаційних систем; реконструкція та будівництво нових складських терміналів; модернізації інфраструктури у портовій зоні – автомобільних та залізничних шляхів, згідно планів розвитку портів.

5) Розвиток портової інфраструктури на засадах взаємодії між державою та приватними компаніями, з метою створення транспортно-логістичних центрів. Основним завданням підвищення конкурентоспроможності українських портів є посилення їх ролі у соціально-економічному розвитку країни та у міжнародній транспортній мережі. Сьогодні українські МП виступають як набір приватних та державних підприємств, що надають інфраструктурні послуги на території морської та сухопутної зони морського порту. Присутня проблема слабких зв'язків між зазначеними компаніями. На нашу думку, ефективніше МП будуть розвиватися, коли на їх базі будуть створюватись відповідні логістичні платформи – транспортно-логістичні центри, які можуть формуватися не лише на базі окремого морського порту, а й на базі декількох морських портів. Вивчення практики управління розвитком морськими портами інших країн дозволяє засвідчити те, що Стратегії підвищення конкурентоспроможності морських портів як Польщі²⁴⁸ так і Румунії²⁴⁹ зосереджені на певній кількості портів, а не усіх портах країни. Такий підхід ефективний для модернізації ключових об'єктів, які згодом зможуть бути локомотивами для певного регіону та розташованих поряд

²⁴⁶ Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku. URL: <https://www.mir.gov.pl>

²⁴⁷ Гребеник Екатерина. Порт Констанца: куда движется конкурент украинских гаваней / Центр транспортных стратегий. 2013. URL: <http://cfts.ua>.

²⁴⁸ Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku. URL: <https://www.mir.gov.pl>

²⁴⁹ Annual Report Port of Constantza 2014. URL: www.portofconstantza.com

об'єктів. Наприклад, модернізована інфраструктура Одеського МП буде використовуватись і Іллічівським МП та МП «Южний» (мається на увазі взаємодія залізничних, авто та внутрішніх водних підходів до портів).

З метою посилення ефективності функціонування та залучення інвестиційних ресурсів, необхідно морські порти України об'єднати у регіональні групи за територіальним принципом, на основі яких, доцільно розвивати транспортно-логістичні центри, підв'язуючи необхідну наземну транспортну інфраструктуру. Основною ознакою таких регіональних груп портів, що виділені нижче, є обслуговування відповідних підприємств свого регіону, національних та міжнародних транспортних коридорів²⁵⁰:

1) найбільшою за масштабами групою є порти Великої Одеси – Одеса, Южний та Іллічівськ;

2) Азовський регіон, який об'єднує порти Маріуполь і Бердянськ;

3) в Дніпро-Бузький регіон входять порти Миколаїв, Херсон, Октябрськ, Скадовськ;

4) Придунав'є – українські ворота в Європу – об'єднує порти Рені, Ізмаїл, Білгород-Дністровський та Усть-Дунайськ.

Групова співпраця адміністрації морських портів дозволить скоротити витрати на модернізацію припортової транспортної інфраструктури (залізничних колій, під'їзних шляхів та інш.) та сприятиме поліпшенню інвестиційного клімату через зміцнення зовнішніх та внутрішніх зв'язків.

Зміцнення внутрішніх зв'язків в портах буде сприяти:

- посиленню якості та швидкості обслуговування;
- зниженню витрат переміщення вантажів через порт;
- покращенню екологічної безпеки;
- відкритості роботи порту та порядку надання послуг.

Посилення міжпортових зв'язків у транспортно-логістичному центрі та між такими центрами буде сприяти:

- поліпшенню інвестиційного клімату;
- прискоренню модернізації портової інфраструктури;
- розвитку промисловості, в першу чергу, яка зосереджена в містах та регіонах відповідного вузла;

²⁵⁰ Дем'яненко А.Г. Роль и структура морских портов Украины. *Проблеми економіки*. 2013. № 2. С. 53–59.

– розвитку конкурентного середовища між портами²⁵¹.

Реалізовувати вищевикладені напрямки модернізації інфраструктури морських портів України можливо завдяки ефективному залученню коштів інвесторів, в першу чергу з фондів ЄС, та при посиленій увазі держави, а також створюючи транспортно-логістичні центри на базі морських портів, із широким спектром послуг, що надаються, заснованих на співробітництві всіх учасників. Подальші розробки у цьому напрямку повинні сприяти пошуку шляхів інституціональних перетворень в галузі управління розвитком портової інфраструктури.

²⁵¹ Ботнарюк М.В. Приоритеты развития морской портовой инфраструктуры в современных условиях. *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. 2013. Вып. № 2 (18). С. 137–142.

ЧАСТИНА 2

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ РОЗВИТКУ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

5.1. Розвиток енергетичної інфраструктури в контексті енергетичної безпеки держави

У сучасних непростих геополітичних, економічних і соціальних умовах проблема енергетичної безпеки є найважливішим чинником для забезпечення сталого розвитку національної економіки. Для реалізації потенціалу енергозабезпечення як важливого чинника стабільного розвитку економіки та її пріоритетних напрямів важливе значення має захищеність системи енергопостачання від потенційних антропогенних, техногенних, економічних та природних загроз. На стан функціонування та розвиток енергозабезпечення країни впливають внутрішні та зовнішні чинники, що створюють загрозу (таку ситуацію), коли система забезпечення вітчизняної економіки і населення енергетичними носіями буде неспроможна виконувати свої функції. Взагалі під терміном «загроза» розуміють небезпеку, яка припускає можливість втрат. У теорії та на практиці використовуються різні визначення поняття загрози енергетичній безпеці країни.

Так, у роботах²⁵² формулюється визначення *загрози безпеці енергозабезпечення*, відповідно до яких під цим терміном розуміють сукупність реальних і потенційних дій певних сил (політичних, природних та ін.), негативних умов, а також збігу подій (соціальних, економічних, екологічних та ін.) і ситуацій, які можуть за несприятливих обставин зашкодити національним інтересам у сфері енергетики і пов'язаних з нею сферах. Визначення загрози тісно пов'язане зі змістом енергетичної безпеки.

²⁵² Косевцов В.О., Бінько І.Ф.. Національна безпека України: проблеми та шляхи реалізації пріоритетних національних інтересів / Рада національної безпеки і оборони України, Національний ін-т стратегічних досліджень. Київ, 1996. 54 с. ; Самсонов К.. Элементы концепции экономической безопасности. *Вопросы экономики*. 1994. № 12. С. 14–24; Енергетична безпека України. Стратегія та механізми забезпечення. Дніпропетровськ: Вид-во «Пороги», 2002. С. 264.

У роботі²⁵³ розглядаються два визначення цього терміна в контексті двох підходів щодо дослідження питання енергетичної безпеки в масштабах країни. Відповідно до першого визначення під терміном «енергетична безпека» розуміють захищеність системи енергозабезпечення (ПЕК і системи управління ним) від дії дестабілізуючих екзо- та ендогенних факторів, її здатність нейтралізувати потенційні джерела загроз і мінімізувати втрати. *В цьому випадку загрози енергетичній безпеці інтерпретуються як дії, спроможні виникати внаслідок помилок уряду, несприятливого розвитку енергетики та економіки в цілому.* Відповідно до другого підходу термін «енергетична безпека» розглядають як вплив дестабілізуючих факторів енергетичного характеру на соціально-економічну систему всієї країни, її керівництво і суспільство загалом. *При цьому загрози безпеці обумовлені прогнозованими, але не контрольованими подіями, які формуються стихійно і виникають унаслідок сторонніх дій (недружніх намірів, спроможних призвести до небажаних наслідків, пов'язаних із несприятливою зміною системи енергозабезпечення країни.*

У країнах – членах ЄС питанням енергетичної безпеки стали приділяти увагу з початку 2000-х років в рамках формування загальної енергетичної політики об'єднання, які розглянуті в роботах²⁵⁴. Так, зокрема, ключові положення визначення загроз безпеці енергозабезпечення в країнах-членах ЄС пов'язуються з:

– прогресуючим виснаженням родовищ вуглеводневих в країнах-членах Європейського Союзу при зростанні у них дефіциту в умовах його розширення, після приєднання до нього східноєвропейських країн в 2004 і 2007 рр. та залежність об'єднання від зовнішніх поставок нафти і природного газу;

– високою залежністю країн – членів ЄС від постачання вуглеводневих із одного джерела (РФ)²⁵⁵;

²⁵³ Рябцев Г. Энергобезопасность: новый взгляд на старую проблему. URL: http://oilreview.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/Tema_10_700.pdf

²⁵⁴ Пашковская И.Г. Внешняя энергетическая политика Европейского Союза. *Мировая экономика и междунар. отношения*. 2009. №1. С. 61–69; Пашковская И.Г. Проблемы энергетического обеспечения Европейского Союза. *Мировая экономика и междунар. отношения*. 2008. №10. С. 51–56; Иванов В.П., Минаев О.С. Энергетическая безопасность в ЕС. URL: <http://mir-politika.ru/1318-energeticheskaya-bezopasnost-v-es.html>

²⁵⁵ Energy, transport and environment indicators. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011. 211 p.

– впливом політичної складової на надійність постачання дефіцитного палива через територію України.

У роботі²⁵⁶ дається визначення, відповідно до якого під безпекою **системи енергозабезпечення** розуміють відсутність ризику її **функціонування**.

Для уточнення факторів, які впливають на загрози розвитку енергетичної інфраструктури, слід визначитися із розумінням самого терміна «енергетична інфраструктура». У країнах – членах Євросоюзу до її об'єктів відносять активи, системи, або їх частки, що знаходяться у цих країнах (і мають фундаментальне значення для забезпечення життєво важливих соціальних функцій, здоров'я, безпеки, захисту, економічного або соціального благополуччя) і руйнування яких суттєво впливає на економічний стан зазначених країн²⁵⁷.

Міністерство національної безпеки США визначає найважливіші об'єкти енергетичної інфраструктури як «системи і активи – фізичні і віртуальні, значення яких настільки велике, що обмеження їх діяльності або їх руйнування може послаблювати безпеку, економіку, соціальне благополуччя чи соціальну безпеку, шкодити нанесенню, шкоди навколишньому середовищу або призводити до сполучення цих несприятливих явищ у будь-якій федеральній юридичній юрисдикції, а також юрисдикції штату, регіональної, територіальної або місцевої».

Значить, за своєю сутністю термін «енергетична безпека», як доводять дослідження, – досить складне та багатогранне поняття, що увійшло в обіг після відомої світової нафтової кризи, яка розпочалася на початку 70-х років минулого сторіччя (у 1973–1974 рр.). Так, Міжнародне енергетичне агентство (The International Energy Agency, IEA) в 1973 р. запропонувало таке формулювання цього поняття: *«Енергетична безпека це впевненість в тому, що енергія перебуватиме в розпорядженні у тій кількості та тій якості, яка потрібна при певних економічних умовах»*²⁵⁸.

Унаслідок цього енергетична безпека асоціюється у багатьох з енергетичною незалежністю держави або регіону. Так, у наукових дослідженнях саме термін «енергетична безпека» має різні визначення та

²⁵⁶ ГОСТ Р 53480-2009. Надёжность в технике. Термины и определения. Москва: Изд-во стандартов, 2010. 75 с.; ГОСТ Р 51898-2002. Аспекты безопасности. Правила включения в стандарты. Москва: Изд-во стандартов, 2002. 7 с.

²⁵⁷ Руководство по передовой практике защиты важнейших объектов неядерной энергетической инфраструктуры от террористических актов в связи с угрозами, исходящими от киберпространства. Organization for Security and Co-operation in Europe, 5 марта 2013.

²⁵⁸ Концепція економічної безпеки України / Ін-т екон. прогнозування. Київ: Логос, 1999.

трактування як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників. (Додаток 5.1). Найбільш часто зустрічаються такі визначення сутності терміна «енергетичної безпеки», як: забезпечення захищеності громадян, суспільства, економіки від загроз незадовільного енергозабезпечення; забезпечення захищеності інтересів (національних, державних, суспільних) у енергетичній сфері; стабільність систем енергозабезпечення у різних умовах.

Разом із цим існують й інші визначення цього терміна, що базуються на: стабільності (стійкості) системи енергозабезпечення до дії різних дестабілізуючих чинників, надійності енергопостачання на основі енергетичної незалежності та інших положень.

Таким чином, аналіз наукових джерел ^[259] та практики в контексті здійснюваного нами дослідження дозволив уточнити та визначити сутність зазначеного терміну, а саме **енергетична безпека** – є захищеність безперебійного забезпечення пріоритетних напрямів економічного розвитку країни паливно-енергетичними ресурсами (ПЕР) за прийнятними цінами без обмеження потреб в них населення та інших секторів вітчизняної економіки і дотримання міжнародних зобов'язань в енергетичній сфері.

Більш докладно сутність поняття «енергетична безпека» представлено в роботі²⁶⁰, автори якої так сформулювали її визначення: «**Енергетична безпека** – це стан захищеності громадян, суспільства, держави, економіки від загроз дефіциту в забезпеченні їх потреб у енергії економічно доступними енергетичними ресурсами прийнятної якості, а також від загроз порушень безперебійності енергопостачання. При цьому стан захищеності в нормальних

²⁵⁹ Воропай Н.И., Клименко С.М., Криворучий и др. Энергетическая безопасность России (введение в проблему). Иркутск, 1997. 56 с. (Препринт/ СО РАН. ИСМ; №1); Стратегія національної безпеки України. Затверджена Указом Президента України № 105/2007 від 12.02.07; Основні напрями державної політики у сфері забезпечення енергетичної безпеки / схвалені Указом Президента України від 27 грудня 2005 року №1868/2005; Енергетична безпека України: стратегія та механізми забезпечення. Дніпропетровськ: Пороги, 2002. 264 с.; Энергетическая безопасность России. Новосибирск: Наука, Сибирская издательская фирма РАН, 1998. 302 с.; Мунтян В.І. . Економічна безпека України. Київ: КВЦ, 1999. 464 с.; Паливно-енергетичний комплекс України на порозі третього тисячоліття / НАН України; Підприємство «Укренергозбереження». Київ: Укр. енциклопедичні знання, 2001. 400 с.; Енергетична безпека України: чинники впливу, тенденції розвитку. Київ: НАНУ, АТ «Енергозбереження», 1998. 160 с.; Горбулін В.П., Качинський А.Б. Системно-концептуальні засади стратегії національної безпеки України. Київ: ДП «НВЦ Євроатлантикінформ», 2007. 592 с.; Методика розрахунку рівня економічної безпеки України / Мінекополітики України. Київ, 2003. 31 с.

²⁶⁰ Земляной Н., Вербинский В. Факторы энергетической безопасности в информационной системе принятия решений. *Экономическая безопасность государства и информационно-технические аспекты ее обеспечения*. Киев: Знания Украины, 2005. С. 468–471.

умовах відповідає забезпеченню у повному обсязі обґрунтованих потреб (попиту) в енергії, в екстремальних умовах – гарантованому забезпеченню мінімально необхідного обсягу потреб».

В іншій розглянутій роботі²⁶¹ було запропоновано визначення сутності **глобальної енергетичної безпеки** як «регульованої системи надійного і безпечного руху паливно-енергетичних ресурсів і супутніх факторів виробництва в глобальному масштабі, що забезпечує стійкий економічний і соціальний розвиток у світі». Отже, зазначимо, що назагал енергобезпека асоціюється з енергетичною незалежністю держави або регіону. Вона є важливою складовою частиною її економічної безпеки та незалежності.

Таким чином, аналіз розглянутих вище визначень терміна «енергетична безпека», а також інших джерел дозволяє запропонувати для умов України таке його визначення, як: *«Енергетична безпека – це зобов'язання держави забезпечувати в необхідних обсягах стійке і надійне постачання країни енергетичними ресурсами в умовах тих змін, які наявні як усередині України, так і в світовій економіці та політиці».*

При цьому відзначимо, що власне енергетична безпека має визначатися:

- ступенем забезпеченості країни власними енергетичними ресурсами;
- наявністю необхідного для умов України стратегічного резерву енергетичних ресурсів;
- наявністю розвиненої вітчизняної енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури, її оптимальним фізичним та моральним станом;
- забезпеченням довгострокових зв'язків з країнами – постачальниками енергетичних ресурсів;
- забезпеченням високого рівня стійкості всіх складових системи енергозабезпечувальної інфраструктури в умовах як внутрішніх, так і зовнішніх економічних, політичних, техногенних і природних загроз;
- широкомасштабним впровадженням енергозберігаючих технологій (технологічні інновації) в усіх сферах та секторах національної економіки України;

²⁶¹ Методика розрахунку рівня економічної безпеки України / Мінекополітики України. Київ, 2003. 31 с.

– проведенням зваженої політики у сфері розвитку енергетичної виробничої інфраструктури та енергозабезпечення, повинна що має бути концентрованим вираженням економічного становища країни;

– необхідністю розроблення (на постійній основі) науково обґрунтованої «енергетичної програми» на коротко-, середньо- і довгострокові періоди часу в контексті чітко сформульованої «енергетичної стратегії», обов'язкової для реалізації та виконання незалежно від зміни вищого керівництва країни.

Слід також відмітити, що особливе значення має рівень інвестиційної складової в енергозабезпечуючу виробничу інфраструктуру. Так, в науковій роботі^[262] на прикладі електрозабезпечуючої системи вказується, що «моделювання взаємозв'язку між інвестиціями в інфраструктуру та ВВП по 52 країнам світу за період з 1980 по 2002 рр. показало, що для підтримання темпів зростання ВВП на рівні 3,6% на рік необхідні вкладення в системи електропостачання... на рівні 0,2% ВВП, ...а для досягнення щорічних темпів зростання економіки порядком 6% необхідно подвоєння цих показників». У тій же роботі^[24] відмічається, що «як свідчить практика, **ненадійне енергопостачання робить процеси виробництва та надання послуг або занадто витратними, або навіть повністю неможливими**».

Критичні та надзвичайні ситуації, що мали місце в минулому і що виникають в енергозабезпечуючих системах на даному етапі розвитку, дозволяють виконати класифікацію різних аспектів енергетичної безпеки за причинами їх виникнення. *Умовно можна виокремити наступні групи аспектів, а саме: економічні, соціально-політичні, зовнішньоекономічні і зовнішньополітичні, техногенні та природні, недосконалість управління.*²⁶³ Зазначимо, що різні види названих аспектів можуть бути в значній мірі взаємопов'язані один з одним. Більш докладно перелічені вище групи аспектів

²⁶² Кондратьев В.. Инфраструктура и экономический рост. *Мировая экономика и международные отношения*. 2011. № 11. С. 19–21.

²⁶³ Энергетическая безопасность России. Новосибирск: Наука, Сибирская издательская фирма РАН, 1998. 302 с.

енергетичної безпеки країни розглянуті в *Додатках 5.2–5.3.*, які розроблені на основі аналізу та систематизації даних, що наведені в науковій роботі^[25].

Найважливішим компонентом енергетичної безпеки для країн, які мають незначні власні ПЕР (енергодефіцитні країни), є надійність та гарантованість зовнішніх поставок енергоносіїв від виробника до споживача енергоресурсів. Тому в міжнародній практиці для підвищення енергетичної безпеки країни найчастіше використовуються диверсифікація джерел постачання та створення стратегічних запасів енергетичних ресурсів. Що стосується запасів, то в промислово розвинених країнах світу дійшли висновку, що такий резерв має бути еквівалентним 90-денному обсягу імпортованої нафти²⁶⁴. Проте вже на початку 90-х років фактичний резерв нафти у цих країнах майже в 1,8 раза перевищив установлений норматив²⁶⁵. Водночас практично всі промислово розвинені країни продовжують нарощувати стратегічні запаси енергетичних ресурсів.

Так, у США, наприклад, стратегічний запас нафти і нафтопродуктів становить близько 230 млн т. У країнах – членах Євросоюзу ці запаси становлять приблизно 500 млн т, і їх збираються довести до 625 млн т. Значить, за попередніми розрахунками стратегічний резерв для України повинен становити: по нафті – близько 5 млн т, по продуктах нафтопереробки – 2,5–3,0 млн т і природному газу – 15–20 млрд куб. м. При цьому слід зазначити, що наведені дані щодо стратегічних резервів, *по-перше*, вимагають уточнення в процесі розроблення відповідної нормативно-правової бази для сучасних умов України і, *по-друге*, постійного коригування залежно від соціально-економічних та геополітичних змін, що відбуваються як усередині країни, так і за її межами.

На основі проведеного дослідження у табл. 5.1 наведені основні індикатори енергетичної безпеки України в контексті забезпечення її

²⁶⁴ Энергетическая безопасность России (введение в проблему) / СЭИ им. Мелентьева, Сибирское отделение РАН. Иркутск, 1997. С. 5.

²⁶⁵ Асланян Г.С., Молодцов С.Д., Соловьянов А.А. Роль государства в обеспечении энергетической безопасности. *Энергетическая политика*. № 2. 1996. С. 1–13.

Розділ 5. Основні завдання розвитку енергетичної інфраструктури

енергетичними ресурсами з урахуванням вектору її економічної інтеграції в світовий економічний простір.

Таблиця 5.1

Основні індикатори (система показників) енергетичної безпеки країни в контексті забезпечення її енергетичними ресурсами

Показник, індикатор, розмірність	Сфера моніторингу
Середня фізична зношеність основних засобів виробництва по основних складових секторах енергозабезпечуючої інфраструктури, %	Обладнання
Структура споживання основних паливно-енергетичних ресурсів в економіці країни, %	Видаткова частина паливно-енергетичного балансу
Забезпеченість потреби національної економіки в основних видах енергетичних ресурсів за рахунок власного виробництва, %	Запаси й резерви
Наявність стратегічних резервів в основних енергетичних ресурсах, на добу середньорічного витрачання	
Обсяги інвестицій в основний капітал у енергозабезпечувальну виробничу інфраструктуру, у % до ВВП	Фінансування та економіка
Зміна енергоємності ВВП за останні 5 років, натуральні показники, у % до попереднього року	
Диверсифікація поставок енергетичних ресурсів (нафти, газу) ззовні, кількість джерел та обсяги поставок	Імпорт енергоресурсів
Питома вага імпортованих в країну енергетичних ресурсів для покриття потреби, %	

Джерело: складено Б.З.Піріашвілі на основі: Энергетическая безопасность России. Новосибирск: Наука. Сибирская издательская фирма РАН, 1998. 302 с.

До того ж нами, були розроблені пропозиції щодо визначення рівня енергетичної безпеки країни, а також факторів, що впливають на рівень енергетичної безпеки з метою забезпечення сталого розвитку національної економіки, що представлено на рис.5.1.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Блок 1



Блок 2



Рис. 5.1. Основні положення щодо визначення рівня енергетичної безпеки (ЕБ) країни для забезпечення сталого розвитку національної економіки

Джерело: розроблено Б.З.Піріашвілі.

Водночас слід зазначити, що за наведеними в табл. 5.1 основними індикаторами (показниками) енергетичної безпеки країни в контексті забезпечення її енергетичним ресурсами необхідно дати кількісну та якісну оцінку таких складових, як:

- критичні (граничні) значення кожного з цих індикаторів (показників);
- наслідки, які які виникнуть після досягнення цих граничних значень;
- фактичні дані по всіх наведених показниках саме по Україні з відповідними поясненнями.

Крім того, у процесі дослідження нами були виокремлені індикатори соціально-економічного розвитку країни в контексті енергетичної безпеки, їх порогові значення, а також наслідки при досягненні цих значень в конкурентних умовах на сучасному етапі розвитку країни. Так, в першу чергу, на нашу думку, в достатньо повній мірі відображають загальний стан економіки країни і безпосередньо впливають на рівень її енергетичної безпеки такі індикатори, як: *рівень довіри населення до органів влади; диспропорції у регіональному розвитку країни; падіння обсягів промислового виробництва; частка високотехнологічної (інноваційної) продукції у ВВП; фінансування наукових розробок і досліджень; співвідношення доходів громадян та питома вага населення за межею бідності.*

При цьому, здійснюючи оцінку наслідків для країни при досягненні порогових значень індикаторів, які розглядаються нами, необхідно відмітити, що:

- падіння рівня довіри населення до органів влади (при пороговому значенні, яке дорівнює приблизно 25%) зазвичай приводить до кризи влади та управління;
- наслідки диспропорцій у регіональному розвитку країни при співвідношенні ВВП країни на душу населення 5:1 приводить до дезінтеграції країни;
- постійне падіння промислового виробництва в кінцевому підсумку приводить до деіндустріалізації країни;

– наслідки недофінансування науки в цілому та наукових розробок і досліджень зокрема в кінцевому підсумку приводить до зруйнування наукового потенціалу країни;

– наслідки все зростаючого розриву в співвідношенні доходів громадян (при пороговому значенні 10:1) і постійно зростаюча частка населення, що знаходиться за межею бідності, призведе відповідно до соціальної кризи і люмпенізації населення.

Зазначимо, що в сучасних умовах поглиблення структурної кризи в країні, зокрема інвестиційної кризи, виникла гостра необхідність розробки нової інвестиційної політики, посилення ступеня дієвості законодавчих та нормативно-правових актів, їх впровадження у економічну практику. Відповідно до цього нами запропонована загальна схема формування джерел інвестиційних ресурсів, а також механізмів їх залучення у розвиток енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури в контексті забезпечення енергетичної безпеки (ЕБ) України, яка наведена в *Додатку 5.4*.

Таким чином, приходимо до такого визначення **енергетичної безпеки**: – *це захищеність безперервного забезпечення пріоритетних напрямів економічного розвитку країни енергетичними ресурсами за прийнятними цінами без обмеження потреб у них населення та інших секторів національної економіки і дотримання міжнародних зобов'язань в енергетичній сфері.*

У висновку слід зазначити, що енергетична безпека країни формується під впливом комплексу внутрішніх та зовнішніх чинників, а саме:

– власного потенціалу із виробництва (видобування), перероблення, транспортування та системи раціонального використання енергетичних ресурсів;

– системи формування і структури паливно-енергетичного балансу країни;

– наявності потенціалу резервування системи забезпечення енергоносіями;

– наявності відповідного нормативно-правового середовища (інституціонального забезпечення) безпечною забезпечення енергоресурсами країни з використанням ринкових механізмів господарювання;

– стану та умов модернізації і розвитку енергетичної інфраструктури відповідно до перспектив соціально-економічного розвитку країни;

Розділ 5. Основні завдання розвитку енергетичної інфраструктури

– системи міжнародних відносин в енергетичній сфері, в рамках якої здійснюється забезпечення країни енергетичними ресурсами, їх транзит та експорт власних надлишкових енергоресурсів;

– встановлено, що в умовах глобалізації та економічної інтеграції енергетичну безпеку країни значною мірою визначають засади та механізми вирішення завдань стабільного енергозабезпечення кожної країни в залежності від обставин, розробленого інтеграційного механізму до міждержавного об'єднання, а також наявності в такому союзі створення додаткових власних заходів підтримки безпеки енергопостачання;

– визначено, що врахування зовнішніх чинників формування енергетичної безпеки базується на комплексному врахуванні особливостей енергозабезпечення країни за рахунок власного інфраструктурного потенціалу, національних пріоритетів соціально-економічного розвитку, а також характеру зовнішньої енергетичної політики.

5.2. Коадаптація розвитку енергетичної інфраструктури ЄС та України

Однією з головних умов успішної реалізації пріоритетів розвитку економіки є забезпечення достатнього рівня енергетичної безпеки держави, яка передбачає повноту, надійність, своєчасність забезпечення попиту внутрішнього ринку в енергоресурсах необхідної якості за прийнятними для споживачів цінами. Отже, основні напрями і завдання перспективного розвитку енергетичної інфраструктури спрямовані насамперед на задоволення вимог енергетичної безпеки.

Наразі однією з принципових *невизначеностей* при вирішенні цього завдання є неповнота розроблених теоретичних та нормативно-правових положень щодо забезпечення енергетичної безпеки України. Зокрема, не розроблені і не закріплені нормативно-правовими актами чіткі кількісні критерії і показники-індикатори енергетичної безпеки, які б дозволяли повною мірою охарактеризувати стан галузей ПЕК, виявити і кількісно оцінити загрози енергетичній безпеці, рівень надійності або критичності ситуації у сфері

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

енергозабезпечення та на їх основі сформувані рекомендації і заходи щодо зменшення, ліквідації або попередження цих загроз. Відсутність такої системи показників і правових норм не дозволяє кількісно визначити достатність рівня енергетичної безпеки України, який би гарантував надійність постачання палива та енергії для стабільного розвитку матеріального виробництва і соціальної сфери, або її мінімальний рівень, який необхідно підтримувати в обов'язковому порядку для попередження можливих надзвичайних ситуацій в енергозабезпеченні, наслідками яких можуть бути тяжкі економічні та соціальні втрати.

Певні орієнтири щодо шляхів і напрямів забезпечення енергетичної безпеки визначено міжнародними зобов'язаннями України в енергетичній сфері, зокрема, Угодою про асоціацію між Україною та Євросоюзом, а також прийнятими владою пріоритетами розвитку економіки в цілому та енергетичного сектора зокрема, які в основному кореспондуються з положенням цієї Угоди.

Законодавчі акти ЄС, зокрема в енергетичній сфері, переважно вже є обов'язковими для імплементації Україною як членом Європейського енергетичного співтовариства, договірною стороною якою вона стала з 01.02.2011 р., та відповідає ряду договірних зобов'язань, у т.ч. положенням Договору Енергетичної хартії від 1994 р., Меморандуму про взаєморозуміння і співпрацю у сфері енергетики та іншим багатостороннім і двостороннім угодам.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС є унікальним двостороннім документом, який виходить далеко за рамки подібних угод, свого часу укладених ЄС з країнами Центральної та Східної Європи. Угода покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між договірними сторонами на принципах «політичної асоціації та економічної інтеграції» і повинна стати стратегічним орієнтиром при проведенні реформ в енергетичній сфері України, зокрема запровадити як базову модель інноваційного розвитку, що прийнята в ЄС.

Розглянемо основні положення **Угоди про асоціацію** між Україною та ЄС стосовно розвитку окремих секторів енергетичної інфраструктури.

Інфраструктура системи забезпечення електроенергії

Першочерговими завданнями інноваційного розвитку системи електромереж в Україні є вирішення проблем, пов'язаних з можливостями та умовами зближення та інтеграції енергосистеми України та європейської системи електропостачання, зокрема, щодо модернізації об'єктів системи електропостачання для виконання європейських стандартів ефективності, надійності роботи енергосистеми, підвищення якості електроенергії.

Основними завданнями законодавства ЄС стосовно сфери електропостачання є створення сприятливих умов для конкуренції шляхом:

– розмежування діяльності з виробництва та постачання електроенергії, з одного боку, та діяльності з управління мережами для передачі та розподілу електроенергії – з іншого (unbundling);

– недискримінаційний доступ до мереж для всіх користувачів;

– надання права вибору постачальника всім споживачам електроенергії;

– незалежність та розширення кола повноважень національного регулятора енергетики тощо²⁶⁶.

Такі ж завдання постають перед українською електроенергетикою відповідно до директив ЄС, що мають бути імплементовані у вітчизняне законодавство.

Акти ЄС у секторі електроенергетики, які мають бути впроваджені у національне законодавство України на підставі Угоди, стосуються розвитку електроенергетичного ринку та модернізації його інфраструктури: це – Директива 2009/72/ЄС щодо спільних правил для внутрішнього ринку електроенергії, Регламент (ЄС) № 714/2009 про умови доступу до мережі для транскордонних перетоків електроенергії та Регламент № 713/2009, що

²⁶⁶ Угода про Асоціацію між Україною та ЄС: Що зміниться у регулюванні енергетики? URL: https://www.kpmg.com/UA/uk/services/Ukraine-and-EU/Documents/EU-Association_October_uk.pdf

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

засновує Агентство з питань співробітництва регуляторів у сфері енергетики²⁶⁷. Вони входять до складу Третього енергетичного пакета ЄС у сфері електроенергетики та застосовуються щодо України з 1 січня 2015 р. відповідно до Рішення D|2011|02|MC-EnC Ради міністрів Енергетичного співтовариства.

Основними складовими домовленостей щодо електропостачання за Директивою 2009/72/ЄС та Регламентом (ЄС) № 714/2009 є такі:

- впровадження відкритого внутрішнього ринку, який дозволить вільно обирати своїх постачальників, а усім постачальникам вільно здійснювати постачання своїм клієнтам;
- усунення перешкод для продажу електроенергії у Співтоваристві на рівних умовах, усунення дискримінації щодо умов продажу електроенергії;
- розвиток у рамках Співтовариства транскордонних міжсистемних сполучень;
- постачання електроенергії належної якості за прозорими та обґрунтованими цінами;
- сприяння більш ефективному використанню електроенергії, створення умов для безпеки енергетичного постачання;
- створення умов для цінової конкуренції у електропостачанні;
- гарантування недискримінаційного доступу третьої сторони до електричних мереж, у т.ч. транскордонних; ефективне відокремлення мережевих видів діяльності та таких видів діяльності, як виробництво і постачання;
- модернізація розподільних систем шляхом впровадження інтелектуальних систем, які мають будуватися таким чином, щоб просувати децентралізоване виробництво енергії та енергетичну ефективність;

²⁶⁷ Директива 2009/72/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 липня 2009 р. про спільні правила внутрішнього ринку електроенергії. URL: <https://www.nerc.gov.ua/?id=4730>; Регламент (ЄС) № 713/2009 Європейського Парламенту та Ради від 13 липня 2009 р., що засновує Агенцію з питань співробітництва енергетичних регуляторів. URL: <http://www.nerc.gov.ua/?id=4730>; Регламент (ЄС) № 714/2009 Європейського Парламенту та Ради від 13 липня 2009 р. про умови доступу до мереж транскордонного обміну електроенергією. URL: <https://www.nerc.gov.ua/?id=4730>

Розділ 5. Основні завдання розвитку енергетичної інфраструктури

– наукове і технічне співробітництво та обмін інформацією для покращення технологій розподілення, постачання й кінцевого споживання із фокусом на енергоефективних та екологічних технологіях;

– незалежність національних регулюючих органів із спеціальними повноваженнями²⁶⁸.

Співробітництво сторін, згідно зі ст. 272-276 розділу IV Угоди «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею», охоплює заходи щодо спрощення транзиту «відповідно до принципу свободи транзиту та відповідно до Статті V(2), V(4) і V(5) ГАТТ 1994 та ст. 7(1) і 7(3) Договору до Енергетичної Хартії 1994 р., які включено до цієї Угоди та які становлять її невід'ємну частину». Як зазначено в Додатку XXVII до цієї Угоди та Договору про заснування Енергетичного співтовариства 2005 р., питання транспортування електроенергії та доступ третіх сторін до стаціонарної інфраструктури і адаптації законодавства, гарантують, що тарифи, опубліковані до набрання ними чинності, процедура розподілу пропускної спроможності та всі інші умови є об'єктивними, обґрунтованими і прозорими та не дискримінують за походженням, власністю або призначенням електроенергії.

Також щодо співробітництва у сфері використання інфраструктури передбачено: кожна Сторона повинна враховувати енергетичні мережі та можливості іншої Сторони під час розроблення програмних документів щодо попиту та плану постачання, взаємозв'язку, енергетичних стратегій і планів розвитку інфраструктури. Сторони зобов'язуються вжити всіх необхідних заходів з метою заборони та усунення несанкціонованого відбору енергетичних товарів, що переправляються транзитом або транспортуються їхньою територією, гарантують, що оператори системи передачі вживатимуть необхідних заходів, щоб мінімізувати ризик випадкового переривання, скорочення або зупинки транзиту і транспортування.

²⁶⁸ Економічна складова Угоди. URL: http://www.ier.com.ua/files/Projects/2013/EU_Ukraine/Economic_red.pdf

Ст. 277 Угоди включає вимоги щодо регуляторного органу для електроенергії, законодавчо відокремленого і функціонально незалежного від будь-якого державного чи приватного суб'єкта господарювання та достатньо вповноваженого, щоб гарантувати ефективну конкуренцію та ефективне функціонування ринку.

У ст. 278 окреслено заходи щодо пріоритету виконання вимог щодо Договору про заснування Енергетичного співтовариства при імплементації.

Співробітництво сторін, відповідно до ст. 338 розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію, зокрема, включає:

(с) питання модернізації та посилення наявної енергетичної інфраструктури, що становить спільний інтерес, цілісності, надійності та безпеки енергетичних мереж;

(і) сприяння енергоефективності та енергозбереженню з метою досягнення значного прогресу відповідно до стандартів ЄС, зокрема транспортування, розподілу та використання енергії;

науково-технічне співробітництво та обмін інформацією у сфері виробництва енергії, транспортування, постачання та кінцевого споживання тощо.

Специфіка Угоди про асоціацію полягає у її технічному і дуже детальному характері. Основний зміст Угоди – це не стільки сам текст Угоди, скільки додатки, які містять перелік *acquis*, який Україні необхідно адаптувати мовою внутрішнього законодавства, а також забезпечити належні інституційні зміни.

Acquis ЄС щодо відносин асоціації – це сукупність положень установчих договорів ЄС та прийнятих/укладених ЄС на їх основі законодавчих актів і міжнародних угод, а також практика застосування і тлумачення цього нормативного масиву²⁶⁹.

Додатки IV розділу та V розділу XXVI, XXVII до глави «Співробітництво у сфері енергетики, включаючи ядерну енергетику» встановлюють

²⁶⁹ Угода про Асоціацію Україна-ЄС: Дороговказ реформ / Konrad Adenauer Stiftung, Інститут Євро-Атлантичного співробітництва (ІЄАС). 2012. URL: http://www.kas.de/wf/doc/kas_32048-1522-13-30.pdf?120912134959

безпосередні механізми та терміни (графіки) впровадження положень Угоди щодо інфраструктури електропостачання.

Очевидно, що переважна частина економічних положень за Угодою фактично означає зміст реформ, які в Україні необхідно провести для реальної модернізації. Водночас реформи енергетичного сектора сприятимуть інтеграції в енергетичний простір ЄС, а інтеграція енергетичних мереж, відповідно, сприятиме внутрішнім реформам у галузі²⁷⁰.

Реалізація державної політики в енергетичній сфері відповідно до цілей та принципів Угоди створить більш прогнозоване, прозоре та стабільне регуляторне середовище для ефективного розвитку електропостачання на основі єдиних стандартів, доступу до нових технологій і програм у галузі енергоефективності, сприятиме кращому задоволенню потреб в енергетичних послугах.

Україна має всі можливості ефективно скористатись модернізаційним потенціалом Угоди за відповідних політичних зусиль та фінансових витрат.

Охарактеризуємо стан імплементації положень Угоди в українське законодавство.

Для імплементації Директиви 2009/72/ЄС від 13 липня 2009 р. необхідні ключові законодавчі рішення – ухвалення Законів України «Про ринок електричної енергії України» (№ 4493) та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг» (№ 2966-д), які були прийняті 13 квітня 2017 р. та 22 вересня 2016 р.

Закон «Про ринок електричної енергії» визначає нову модель енергоринку відповідно до Третього енергетичного пакету та порядок переходу до неї. НКРЕКП, відповідно до Перехідних положень закону, оприлюднив перший нормативно-правовий акт стосовно Порядку здійснення сертифікації оператора системи передачі електричної енергії. НЕК «Укренерго» буде здійснювати функції ОСП і наразі готується до корпоратизації.

²⁷⁰ Нова Енергетична стратегія України до 2020 р.: безпека, енергоефективність, конкуренція. URL: [http://www.razumkov.org.ua/upload/Draft%20Strategy_00%20\(7\).pdf](http://www.razumkov.org.ua/upload/Draft%20Strategy_00%20(7).pdf)

НКРЕКП також оприлюднила інформацію про стан виконання заходів Плану-графіку впровадження нової моделі ринку електричної енергії. Відповідно до цього плану Проектний офіс Енергетичного співтовариства підготував та передав НКРЕКП низку проектів регуляторних актів для діяльності нового ринку електричної енергії: ліцензійні умови, процедура сертифікації, проект Кодексу системи передачі тощо.

Проекти нормативно-правових актів опрацьовувалися також у рамках проекту технічної допомоги Європейської Комісії Twinning «Підтримка Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у процесі реформування ринку електроенергії», який реалізується спільно з органом регулювання Словацької республіки (RONI).

Крім того, слушно зазначити, що у висновках Європейської ради, прийнятих на саміті в Брюсселі 19.03.2015 р. визначено, що Енергетичний союз матиме п'ять вимірів, таких як:

- енергетична безпека, солідарність і довіра між країнами-учасницями;
- повна інтеграція енергетичного ринку ЄС;
- енергоефективність, яка сприятиме скороченню споживання енергії;
- зменшення вуглеводневої залежності економіки;
- наукові дослідження, інновації та конкурентоспроможність.

Крім того, ключовими напрямками для Енергетичного союзу визначені: будівництво відсутніх інфраструктурних з'єднань між країнами і регіонами, дотримання законодавства ЄС при укладенні угод про закупівлі електроенергії у країн, що не входять у ЄС, розробка нових технологій, що сприяють скороченню шкідливих викидів в атмосферу, встановлення партнерських відносин із зростаючим числом великих продавців енергії та транзитних країн.

Зокрема, в документі зазначено, що «особливу увагу буде приділено модернізації стратегічного партнерства в сфері енергетики з Україною». Відзначається також важливість України як транзитної країни, а також необхідність покращення інфраструктури та підвищення енергоефективності в країні для зменшення залежності від імпорту.

Газотранспортна інфраструктура

Угодою про асоціацію між Україною та ЄС передбачені такі нормативно-правові положення у взаємодії Сторін на газовому ринку.

Щодо *ціни на природний газ, що регулюються на внутрішньому ринку*:

- ціни на постачання газу для промислових споживачів визначаються виключно попитом та об'ємом постачання;
- сторони можуть встановити в загальних економічних інтересах зобов'язання стосовно ціни на постачання газу (далі – регульована ціна);
- сторони гарантують, що взяті зобов'язання будуть чітко визначеними, прозорими, пропорційними, недискримінаційними, такими, що піддаються перевірці та з обмеженим терміном дії. При застосуванні зобов'язань Сторони також гарантують рівний доступ для інших зобов'язань щодо споживачів;
- якщо ціна, за якою газ та електроенергія продаються на внутрішньому ринку, регулюється, то Сторона забезпечує, щоб методологія, яка визначає розрахунок регульованої ціни, була опублікована до набрання нею регульованою ціною чинності.

Щодо *транзиту* природного газу Сторони вживають заходів, необхідних для спрощення транзиту відповідно до принципу свободи транзиту.

Щодо *транспортування* природного газу передбачається, адаптація національного законодавства з метою гарантування того, що тарифи на транспортування є об'єктивними, обґрунтованими і прозорими та не дискримінуватимуть за походженням.

Щодо *використання газотранспортної інфраструктури*:

– сторони мають докладати зусиль щодо сприяння використанню інфраструктури передачі та збереження газу та у разі необхідності проводити консультації один з одним або координувати свої дії стосовно розвитку інфраструктури. Сторони мають співпрацювати у питаннях щодо торгівлі природним газом, сталого розвитку та безпеки постачання;

– з метою подальшої інтеграції ринків енергетичних товарів, кожна Сторона повинна враховувати енергетичні мережі та можливості іншої Сторони

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

при розробленні програмних документів щодо попиту та плану постачання, взаємозв'язку, енергетичних стратегій і планів розвитку інфраструктури.

Щодо *регуляторного органу*:

– регуляторний орган газового ринку повинен бути відібраний легально і функціонально незалежним від будь-якого державного чи приватного суб'єкта господарювання, та достатньо уповноважений, щоб гарантувати ефективну конкуренцію і ефективне функціонування ринку;

– рішення та процедури, що використовуються регуляторним органом, повинні бути об'єктивними щодо усіх учасників ринку;

– *оператор ГТС*, щодо якого застосовується рішення регуляторного органу, повинен мати право оскаржити це рішення в апеляційній установі, що є незалежною від заінтересованих сторін. У випадках, коли апеляційна установа не приймає законодавчого рішення, завжди повинні надаватися письмові пояснення та її рішення також будуть об'єктом розгляду незаінтересованих та незалежних юридичних органів. Рішення, прийняті апеляційними установами, мають застосовуватися ефективно.

Щодо *консультацій*, пов'язаних із транзитом природного газу, системою транспортування газу, якщо одна зі Сторін вважає вирішення спору терміновим через повне або часткове припинення транзиту природного газу між Україною та Стороною ЄС, такі консультації мають бути проведені впродовж трьох днів з дати отримання дипломатичними каналами відповідного запиту та вважатимуться завершеними через три дні з дати отримання ними такого запиту, якщо обидві Сторони не погодяться продовжити ці консультації. Уся конфіденційна інформація, розкрита в ході консультацій, не розголошується.

Інфраструктура системи забезпечення нафтою та нафтопродуктами

Основними завданнями імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Євросоюзом є створення основних правових, організаційних, фінансово-економічних засад створення і функціонування в Україні системи мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів та регулювання відносин у сфері управління мінімальними запасами. Ключове значення для вирішення цього питання має

Розділ 5. Основні завдання розвитку енергетичної інфраструктури

імплементация положень Директиви 2009/119/ЄС щодо встановлення зобов'язань держав – членів ЄС зі створення і підтримки мінімальних запасів нафти та/або нафтопродуктів. Упровадження Директиви вимагає створення та підтримки системи запасів у еквіваленті 90 днів середньодобового імпорту або 61 день середньодобового внутрішнього споживання.

В Україні розроблено План імплементации Директиви Ради ЄС 2009/119/ЄС щодо виконання:

ст.. 338 Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, строк імплементации положень Директиви у законодавство України – протягом трьох років, строк упровадження – протягом 11 років з дати набрання чинності цією Угодою;

п. 181 Плану заходів з імплементации Угоди про асоціацію на 2014–2017 рр., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 р. № 847 «Про імплементацию Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

Метою створення та підтримки системи мінімальних запасів є підвищення рівня енергетичної безпеки держави завдяки створенню ефективної системи захисту економіки України від раптового стихійного та довгострокового припинення постачання нафти та нафтопродуктів, зумовленого техногенними, природними, військовими, політичними та іншими кризами у країнах – постачальниках нафти.

На першому етапі створення мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів передбачає затвердження урядом України моделі запасів нафти та нафтопродуктів, що містить план поступового нарощування запасів сирової нафти і нафтопродуктів, програму фінансування, інформацію про відповідальний орган, а також кроки з апроксимації законодавства щодо запасів нафти і нафтопродуктів.

На другому етапі має бути схвалено проект закону про запаси нафти і нафтопродуктів після погодження його із Секретаріатом Енергетичного співтовариства.

Слід зазначити, що в Україні в рамках системи магістральних нафтопроводів існує розгалужена і сучасна мережа для ефективного зберігання нафти, що сполучена з нафтопереробними підприємствами і експортно-імпортними терміналами та іншою інфраструктурою. За умови поетапної розбудови цієї мережі на засадах законодавства ЄС вона могла би стати основою системи мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів.

Україна має привести законодавство у відповідність до вимог Директиви до 1 січня 2023 р.

Основним програмним документом у сфері створення мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів є Енергетична стратегія України на період до 2030 року, однак вона потребує оновлення.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють правовідносини у цій сфері є:

- Кодекс України про надра;
- Закон України «Про нафту і газ»;
- Закон України «Про трубопровідний транспорт»;
- Розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 грудня 2009 р. № 1498 «Про схвалення Концепції створення в Україні мінімальних запасів нафти та нафтопродуктів на період до 2020 року».

Певні кроки із впровадження положень Директиви в Україні вже зроблено. Розпорядженням Кабміну від 8 грудня 2009 р. № 1498-р схвалено Концепцію створення в Україні мінімальних запасів нафти і нафтопродуктів на період до 2020 р. Метою Концепції визнано підвищення рівня енергетичної безпеки держави шляхом створення ефективної системи захисту національної економіки від зменшення обсягу постачання нафти і нафтопродуктів або його припинення.

Вартість створення таких запасів коливається в діапазоні від 3 до 6 млрд дол. США, проте для цієї мети можуть бути використані існуючі потужності із зберігання нафти у портах і на НПЗ, а також у підрозділах Збройних сил.

Україна, зазначають у МЕА, може створити ці запаси поступово, використовуючи, наприклад, доходи від акцизного податку або інші надходження, пов'язані з енергетичною сферою.

Інфраструктура системи забезпечення твердим паливом

Правові акти ЄС щодо системи забезпечення твердим паливом, які мають бути імплементовані у національне законодавство України на підставі Угоди про асоціацію, стосуються головним чином питань взаємного співробітництва, надання державної допомоги (підтримки) вугільній промисловості, рівнів цін на субсидовану вугільну продукцію.

Ст. 338 Угоди про асоціацію у частині взаємного співробітництва передбачає, зокрема, імплементацию енергетичних стратегій та політики і розвиток/опрацювання прогнозів та сценаріїв формування енергетичного балансу. Це означає орієнтування і поступове наближення структури перспективного енергетичного балансу України до структури енергетичного балансу ЄС, насамперед вуглевидобувних країн ЄС (Німеччини та Польщі).

Стосовно надання державної допомоги наразі в Євросоюзі існує наднаціональне законодавство, яке враховує всі норми СОТ, деталізує їх і загалом є більш суворим, ніж норми СОТ: воно постійно розвивається, в його основу покладено логіку, суверенність та політику конкуренції. Окремі країни ЄС мають національне законодавство з надання державної підтримки певному сектору економіки (зокрема вугільній промисловості – наприклад, Німеччина), де враховуються особливості, притаманні функціонуванню цього сектора в окремій країні.

Практика нормотворчості ЄС не допускає різких переходів від одного режиму правового регулювання до іншого, також виключає розрив правонаступництва, тож окремі положення щодо державної допомоги збережені дотепер, однак перелік видів допомоги скорочується, вводяться різні обмеження.

Питання надання державної допомоги в законодавстві ЄС сформульовано

в *Договорі про Заснування Європейського Співтовариства*²⁷¹ (далі – Договір). Зокрема, основні положення щодо надання державної допомоги містяться у ст.. 87–89. Додаткові законодавчі акти, рамкові угоди, повідомлення, виключення та прецедентне право формують підґрунтя для регулювання діяльності у сфері надання державної допомоги.

Взагалі законодавство ЄС не містить визначення *терміна* «державна допомога», бо його дуже важко уніфікувати для практичних цілей. Розуміння цього поняття і вирішення, що є допомогою, для кожного випадку покладено на Комісію ЄС та Суд. Починаючи з 1961 р. Суд послідовно тлумачить концепцію державної допомоги тільки через *аналіз її впливу*: вирішальним критерієм є не форма, не правова природа або мета, яку вона переслідує, а *результат*, до якого вона веде.

Більш детально зміст основних положень Договору щодо можливості надання державної допомоги викладено в *Додатку 5.5*. Відповідно до законодавства ЄС, основним критерієм визначення державної допомоги є спотворення конкуренції та вплив на торгівлю між членами ЄС, іншими словами, просування певного виду економічної діяльності шляхом надання преференцій. Крім того, критеріями визначення допомоги є надання трансфертів державних коштів, надання економічної переваги, селективність.

Законодавство ЄС визнає негативні наслідки надання державної допомоги, які включають спотворення конкуренції та, як наслідок, викривлення інвестиційних рішень, ефективного розміщення ресурсів, зменшення економічного добробуту, та зменшення стимулів для підприємств вести свою діяльність ефективно. На глобальному рівні надання державної допомоги може загрожувати загальному економічному зростанню. Проте також визнається, що надання такої допомоги в деяких випадках необхідне, зокрема через соціальні або політичні причини.

Законодавство ЄС не повністю забороняє державну допомогу, але

²⁷¹ Римський Договір про Заснування Європейського Співтовариства (ОJ 325, 24/12/2002, р. 33–184).

детально вивчає та регулює її надання з метою мінімізації державного впливу на конкуренцію.

Основними *принципами* надання державної допомоги, які визначені законодавством ЄС, є забезпечення рівних правил гри, наявність адекватних інституцій, контролю, прозорості, та обмеження об'єму і тривалості (див. додаток 5.5). Ці принципи узгоджуються з підвищенням ефективності такої допомоги та зменшенням негативного впливу втручання держави на конкуренцію.

Встановлення наявності пільги або переваг підприємств, які отримують державну допомогу, ґрунтується на об'єктивному економічному аналізі. Для визначення того, чи становить певний державний захід допомогу, необхідно встановити, чи отримує певне підприємство економічну перевагу, якої воно б не мало за нормальних ринкових умов.

Наприклад, щодо *розрізнення між державною допомогою та державним інвестуванням*: надання урядом капіталу суб'єктам підприємницької діяльності має характер державної допомоги, якщо приватний інвестор в умовах ринкової економіки не надав би такого фінансування за подібних обставин²⁷².

Підтримка окремих секторів може надаватися у випадку, коли механізми ринку не спрацьовують. Ці випадки включають кризовий стан, приватизацію, боротьбу з безробіттям та проведення реструктуризації. Підтримка окремих секторів урегульована з допомогою галузевого законодавства, яким деталізуються правила надання державної допомоги.

Державна допомога вугільній промисловості

Значні скорочення у вугільній промисловості за останні десятиріччя сталися через те, що вугілля, видобуте у Європі у складних горно-геологічних умовах та, відповідно, з великими витратами, не витримувало ніякої конкуренції з імпортованим. Внаслідок цього Європейський Союз став іще більш залежним від зовнішнього постачання первинних джерел енергії. І попри всі зусилля з реструктуризації, модернізації та впорядкування вугільної

²⁷² Commission Decision 87/418 of February 4, 1987, O.J. 1987 L 227/45 at 47.

промисловості ЄС, галузь від середини 1960-х років великою мірою залежить від державної допомоги.

Основним правовим актом, який Україна має імплементувати в національне законодавство, є Регламент Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 р. «Про державну допомогу вугільній промисловості». Цей Регламент є частиною глобальної енергетичної стратегії ЄС і наднаціонального права ЄС.

У цьому документі зазначається, що підтримка вугільного сектора ґрунтується *на необхідності розвитку місцевих джерел енергії*, диктується цілями охорони навколишнього середовища та *посиленням енергетичної безпеки ЄС*. Крім того, стверджується, що реформування галузі також пов'язано із *соціальними та регіональними аспектами* (ст. 1). Основні положення Регламенту № 1407/2002 викладені в *Додатку 5.б*.

Стосовно *ціноутворення на вугільну продукцію*, то нормами СОТ (частиною III Угоди УСКЗ, яка визначає підстави вжити компенсаційні заходи, передбачено недопущення значного заниження ціни товару, на який надається субсидія, порівняно з ціною аналогічного товару іншого члена СОТ на тому ж ринку.

Вимоги ЄС щодо ціноутворення зазначені у п. (с) ст. 4 Регламенту Ради (ЄС) № 1407/2002 та містять таку норму: обсяг підтримки на тонну вугільного еквіваленту не повинен спричиняти зниження цін з урахуванням доставки на вугілля Співтовариства нижче рівня аналогічних цін з урахуванням доставки на вугілля такої самої якості з третіх країн.

Таким чином, відповідно до норм СОТ та ЄС, ціни на вітчизняне вугілля на внутрішньому ринку мають бути встановлені на рівні цін, за якими імпортується вугілля, з приведенням їх до однакових показників якості вугілля.

Стратегією сталого розвитку «Україна-2020», яка затверджена указом Президента України від 12 січня 2015 р. №5/2015, запропоновано нові стратегічні пріоритети України до 2020 року, зокрема це: безпека, ефективність, конкуренція, прозорість тощо. Стратегія передбачає здійснення багатьох реформ, у тому числі Програми енергонезалежності.

Розділ 5. Основні завдання розвитку енергетичної інфраструктури

Головне завдання Програми – забезпечення енергетичної безпеки і перехід до енергоефективного та енергоощадного використання та споживання енергоресурсів із впровадженням інноваційних технологій. Державна політика щодо енергонезалежності має бути зорієнтована на зниження енергоємності валового внутрішнього продукту на 20% до кінця 2020 р.

Виконувати це завдання необхідно шляхом:

- забезпечення переходу до використання енергоефективних технологій та обладнання;
- реалізації проектів з використанням альтернативних джерел енергії;
- забезпечення максимально широкої диверсифікації шляхів та джерел постачання первинних енергоресурсів, зокрема нафти, природного газу, вугілля, ядерного палива;
- нарощування видобутку вітчизняних енергоносіїв;
- запровадження прозорих конкурентних правил розробки та використання родовищ енергоносіїв;– лібералізації ринків електричної та теплової енергії, вугілля та газу, переходу на нову модель їх функціонування;
- інтеграції енергосистеми України з континентальною європейською енергосистемою ENTSO-E;
- реорганізації публічного акціонерного товариства "Національна акціонерна компанія "Нафтогаз України" відповідно до Третього енергетичного пакета Європейського Союзу;
- створення стратегічних резервів палива в кооперації з сусідніми країнами – членами ЄС;
- збереження державного контролю над існуючими стратегічно важливими інфраструктурними активами, в тому числі системою магістральних нафтопроводів;
- повної реформи системи ціно- та тарифоутворення на енергію та паливо, зокрема перегляду механізму формування балансу енергоресурсів, відмови від перехресного субсидування та державного дотування;

– залучення іноземних інвестицій в енергетичний сектор України, зокрема до модернізації Єдиної газотранспортної системи України, електрогенеруючих потужностей та електромереж;

– реформи вугільної галузі та залучення стратегічних інвесторів, приватизації перспективних і ліквідації (консервації) збиткових вугледобувних підприємств;

– модернізації інфраструктури паливно-енергетичного комплексу.

Коаліційна угода, погоджена і парафрована 21.11.2014 р. партіями, якими було створено парламентську більшість у Верховній Раді України восьмого скликання, передбачає проведення реформи енергетики та забезпечення енергонезалежності²⁷³. Угодою визначені такі завдання:

– формування державної політики, що надаватиме чіткі та прогнозовані орієнтири стосовно структурного розвитку енергетичного комплексу;

– проведення структурних реформ у енергетичній сфері на основі імплементації європейського законодавства у сфері енергетики відповідно до Договору про заснування Енергетичного співтовариства, що передбачають лібералізацію газового, електроенергетичного, вугільного ринків;

– ефективну реорганізацію НАК «Нафтогаз України»;

– перехід на єдині для всіх споживачів принципи ринкового ціноутворення на газ та електроенергію з метою створення стимулів для їх економії, зниження непродуктивних витрат держави і підтримки стійкого економічного розвитку;

– забезпечення необхідних умов щодо залучення інвестицій в енергетичну галузь для проведення її структурної модернізації, реконструкції об'єктів інфраструктури та збільшення власного видобутку газу, нафти та вугілля з метою формування конкурентоспроможної та ефективної інфраструктури галузі, зменшення залежності від імпорту енергоносіїв та гарантування стабільності постачання енергії споживачам;

²⁷³ Коаліційна угода 2014 р. URL: http://samopomich.ua/wp-content/uploads/2014/11/Koaliciyna_uhoda_parafovana_20.11.pdf

– здійснення широкої диверсифікації джерел постачання імпортованих первинних джерел енергії та палива для атомних електростанцій з метою посилення безпеки і надійності енергопостачання, розвитку конкуренції між постачальниками, зменшення рівня монополізації та загрози ізоляції українського енергетичного ринку;

– забезпечення переходу до енергоефективного та енергоощадливого використання і споживання енергоресурсів із впровадженням інноваційних технологій, що дозволить скоротити енергоємність ВВП не менше ніж на 20% протягом п'яти років.

Реформування енергетичного сектора економіки в частині енергетичної інфраструктури передбачається здійснювати за такими *напрямами*:

1. *Реорганізація ринків* енергії та імплементація європейського законодавства у сфері енергетики згідно з Договором про заснування Енергетичного співтовариства:

1.1. Реформування газового та електроенергетичного ринків відповідно до вимог Третього енергетичного пакета для забезпечення ефективного відокремлення основних видів їх виробничої діяльності:

– проведення комплексної реорганізації НАК «Нафтогаз України» та сертифікації оператора ГТС з метою відокремлення діяльності з видобування, транспортування, зберігання та постачання природного газу та забезпечення прозорого і безперешкодного доступу до газотранспортної інфраструктури;

– забезпечення умов для залучення кваліфікованих інвесторів до управління активами газотранспортної системи та підземних сховищ газу, які передбачатимуть 100% збереження майна у державній власності та залучення іноземних інвестицій для їх комплексної модернізації;

– забезпечення відокремлення транспортування та розподілу природного газу від інших видів діяльності суб'єктів, які здійснюють діяльність на газовому ринку;

– забезпечення відокремлення передачі та розподілу електроенергії від інших видів діяльності суб'єктів, які здійснюють діяльність на ринку електричної енергії.

1.2. Гармонізація регуляторного середовища функціонування ринків природного газу та електричної енергії в Україні з європейськими нормами Третього енергетичного пакета:

- оновлення базового законодавства про газовий ринок;
- перехід на тарифну систему транспортування «вхід-вихід».

1.3. Здійснення нормативно-правових та технологічних заходів щодо синхронізації енергетичної системи України з об'єднанням енергетичних систем країн ЄС ENTSO-E.

1.4. Удосконалення нормативно-правової бази та технічних передумов для створення майданчика з торгівлі природним газом (хаба) з метою більш ефективного використання газосховищ та іншої газотранспортної інфраструктури, а також поступового введення в практику спотових та ф'ючерсних операцій для визначення ринкової ціни на природний газ через прозорий механізм її формування.

2. *Забезпечення прозорості енергетичних ринків та підвищення їх ефективності:*

– гарантування на рівні закону незалежного статусу регулятора у сфері енергетики відповідно до вимог Третього енергетичного пакета з метою забезпечення належного рівня прозорості на монопольних ринках та ефективного нагляду за дотриманням конкуренції;

– впровадження сучасних європейських стандартів корпоративного управління державними енергетичними компаніями відповідно до рекомендацій Організації економічного співробітництва та розвитку;

– проведення інвентаризації договорів про спільну діяльність у нафтогазовидобувній галузі за участі державних компаній та здійснення комплексного аудиту використання виданих спеціальних дозволів на

користування надрами з метою анулювання тих спецдозволів, за якими повною мірою не виконуються зобов'язання щодо дотримання програми робіт;

- продаж відкликаних спецдозволів на відкритих аукціонах;
- законодавче відкриття структури тарифів на природний газ, електроенергію, теплову енергію, їх транспортування.

3. Реформування системи забезпечення твердим паливом:

– приватизація усіх вугледобувних підприємств відповідно до Закону України «Про особливості приватизації вугледобувних підприємств»;

– ліквідація/консервація усіх шахт, які не вдалося приватизувати;

– реалізація Концепції створення системи соціальної підтримки працівників підприємств вугільної галузі та населення територій, на яких розміщуються вугледобувні та вуглепереробні підприємства, що перебувають у стадії ліквідації (консервації). Протягом п'яти років планується щорічне збільшення обсягів державної підтримки на охорону праці, захист навколишнього середовища, реструктуризацію вугільної галузі та соціальну підтримку працівників, яких звільняють;

– оптимізація державної підтримки вугільної галузі з метою проведення ефективної реструктуризації галузі (ліквідація та консервація шахт), забезпечення самоокупності видобутку вугілля та скорочення до 2020 р. державної підтримки до мінімального обсягу (тільки для цілей водовідливу та захисту навколишнього середовища) шляхом розроблення відповідного Закону України, що передбачає :

заборону державної підтримки для модернізації/технічного переоснащення шахт, будівництва нових шахт, та шахт, переданих в оренду та концесію;

фіксацію щорічного загального обсягу державної підтримки вугільної галузі на п'ять років у розмірі, що не перевищує поточний рівень державної підтримки вугільних шахт, які перебувають на контрольованій Україною території, передбачаючи щорічне зменшення (не менше ніж на 20%) видатків на видобування вугілля та одночасне збільшення (не менше ніж на 20%) обсягу

видатків на охорону праці, захист навколишнього середовища, реструктуризацію вугільної галузі та соціальну підтримку працівників, яких звільняють;

починаючи з 2021 р. заборону всіх видів державної підтримки вугільної галузі, крім державної підтримки для цілей водовідливу та захисту навколишнього середовища.

4. Реформування інфраструктури електропостачання:

– поступова ліквідація перехресного субсидіювання (багаторівневої тарифної системи) шляхом встановлення цін і тарифів для всіх споживачів, включаючи населення, на економічно обґрунтованому рівні та одночасне здійснення переходу до адресних дотацій соціально вразливим верствам населення. Законодавче запровадження мораторію на встановлення нових пільгових цін і тарифів для окремих галузей промисловості, споживачів електричної енергії;

– перехід до стимулюючого тарифоутворення у сфері передачі та постачання електричної енергії;

– затвердження Національного плану дій з енергоефективності на період до 2020 р.

5. Реформування газотранспортної інфраструктури:

– перехід до стимулюючого тарифоутворення у сфері транспортування та розподілу природного газу;

6. Диверсифікація джерел постачання імпортованих первинних джерел енергії:

– збільшення імпорту газу з ЄС шляхом розширення технічних можливостей постачання за напрямком європейського газотранспортного коридору «Північ – Південь»;

– поступове введення в дію вимоги щодо річного обсягу імпорту природного газу, нафти, нафтопродуктів та вугілля в Україну з одного джерела, який не може перевищувати 30%.

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОМЕРЕЖ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЇЗАЦІЇ

6.1. Інноваційний розвиток електромереж України

Сучасна концепція інноваційної перебудови електроенергетики передбачає перехід до енергетичних систем якісно нового покоління і розвиток транспорту електроенергії, в т.ч. на далекі відстані; керування попитом на електроенергію в режимі реального часу; розвиток технологій накопичення електроенергії, розосередженої генерації та НВДЕ²⁷⁴.

За прогнозами Міжнародного енергетичного агентства, до 2030 р. потреби людства в електроенергії зростуть до $30 \cdot 10^3$ млрд кВт*год, що, як очікується, перевищуватиме сучасні потреби більш ніж удвічі²⁷⁵ (проте споживання електроенергії в Україні останніми роками знижується. Див. Додаток 6.1).

Через зростання обсягів споживання електроенергії майже в усіх країнах світу перед електромережевими компаніями постають такі однакові проблеми, як:

– використання устаткування, що вже вичерпало свій ресурс (більшість мереж електрифікованого світу побудовано ще в 50–70-х роках ХХ ст.), що становить загрозу для надійності та безпеки інфраструктури електропостачання;

– зростання пікових навантажень та відповідне збільшення потужностей передавальних мереж;

– ускладнення управління потоками енергії у класичній мережі через перехід на розподілену генерацію електроенергії (багато невеликих джерел генерації вбудовуються в мережі, які були створені під крупні централізовані електростанції);

– відсутність підтримки регулюючими органами підвищення тарифів, що необхідне для фінансування критично важливих оновлень інфраструктури тощо.

Усі названі тенденції ведуть до кардинальної зміни традиційної моделі розподілу електроенергії.

²⁷⁴ Стогній Б.С., Кириленко О.В. Еволюція інтелектуальних електричних мереж та їхні перспективи в Україні. *Техн. електродинаміка*. 2012. № 5. С. 52–67.

²⁷⁵ Григор'єв Р.В. Перспективні напрямки використання інтелектуальних мереж локальної енергетики. *Проблеми загальної енергетики*. 2008. № 18. С. 29–31.

Європейська електроенергетична галузь переходить від регульованої структури з вертикально інтегрованими енергокомпаніями до дерегулювання, лібералізації та організації регіональних ринків. У більшості країн Європи єдиний оператор передавальних мереж (TSO) відповідає за експлуатацію, утримання і розвиток енергосистем. З липня 2009 р. на території ЄС діють 42 оператори передавальних систем, що входять до складу ENTSO-E. Європейська мережа операторів електросистем замінена п'ятьма регіональними асоціаціями TSO. Об'єднання локальних регіональних мереж, що є ключовим фактором ефективного функціонування ринку електроенергетики, і триваючий процес лібералізації дозволяють збільшити рівень мережевого обміну потужністю. Наразі рівень, частота і різноманітність перевантажень свідчать про недостатній рівень міжмережевого об'єднання.

В європейських країнах діючі мережі розраховані переважно на централізоване виробництво великої потужності при слабких міжсистемних зв'язках. Надійність електромереж знижується через зростаючі мережеві перевантаження, збільшення кількості відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) та розподілених енергетичних ресурсів.

Розвиток ВДЕ вимагає значних змін у сфері розробки та управління мережами. Директивами Європейської Комісії ЄС 2009/29 поставлено складні, юридично обов'язкові вимоги щодо частки поновлюваних джерел у загальному обсязі кінцевого споживання енергії. Згідно із зазначеною директивою ця частка до 2020 р. повинна бути збільшена до 20%, включаючи 10% у транспортному секторі. Проте, за оцінками фахівців, до 2020 р. цей показник зросте до 30–35% у загальному обсязі кінцевого споживання енергії.

Першочерговим завданням Європейської системи електропостачання є переоснащення та підвищення технічного рівня мереж передачі та розподілу електроенергії, стан яких протягом останнього десятиліття залишався в європейських країнах практично незмінним.

У країнах Європи розширення мережі за допомогою звичайних високовольтних і кабельних ліній змінного струму (HVAC) є одним із найбільш стандартних рішень питання збільшення пропускної спроможності енергосистеми з меншими втратами. Капітальні витрати на передавальні технології значною мірою залежать від різних параметрів, таких як потужність обладнання, чинна напруга, характеристики навколишнього середовища вартість матеріалів і робочої сили. Витрати на обладнання для

стандартної передавальної лінії HVAC 400 кВ становлять 400–700 тис. євро/км для монополярної системи і 500–1000 тис. євро/км для біполярної системи. Устаткування для підземних або підводних високовольтних кабельних ліній змінного струму коштує від 1000 до 5000 тис. євро/км.

Як вважають європейські експерти, модернізація (будівництво і заміна традиційної інфраструктури енергосистем) не буде пов'язана з проривами у сфері технології, а відбуватиметься через ефективне впровадження та використання технологічних процесів, які вже розроблені або ж перебувають на останній стадії розробки.

Серед них можна виділити такі альтернативні технології, що в різній мірі готовності наявні на європейському ринку:

- системи високовольтних ліній постійного струму з перетворювачем джерела напруги (VSC-HVDC), які характеризуються великими можливостями управління активною та реактивною потужністю, що сприятиме розвитку берегових і створенню офшорних передавальних електромереж у Європі;

- гнучкі передавальні системи змінного струму (FACTS) – пристрої на основі силової електроніки, що використовуються для підвищення ефективності діючих передавальних систем;

- нові типи провідників: лінії з газовою ізоляцією (GIL) і високотемпературні надпровідні кабелі (HTS), які забезпечують високу пропускну здатність з меншими втратами електроенергії;

- новітнє програмне забезпечення, інформаційні та комунікаційні технології (ICT) для оптимізації управління і регулювання, збільшення ефективності та експлуатаційної надійності системи, зменшення потреби в будівництві нової інфраструктури²⁷⁶.

У країнах ЄС реорганізація вертикально інтегрованої енергосистеми пов'язана із виділенням великої кількості операторів розподільчих систем, магістральних мереж, збільшенням частки розподіленої генерації (або розподілених енергетичних ресурсів), розвитком технологій когенерації малої та середньої потужності і ВДЕ, поширенням використання електроустановок (в електромобілях). Ці процеси вимагають поліпшення контролю та управління

²⁷⁶ Развитие электросетей в Европе: состояние и перспективы. URL: http://iet.jrc.ec.europa.eu/ses/sites/iet.jrc.ec.europa.eu.ses/files/publications/reqno_jrc66334_eau_61_23.pdf.pdf

мережами через впровадження моніторингових, телекомунікаційних технологій та систем віддаленого управління.

Останнє також сприятиме забезпеченню безпечної та безперебійної роботи електромереж із збільшеною часткою розподіленої генерації DER.

Для ефективної відповіді новим викликам у ЄС прийнята нова платформа енергозабезпечення European Technology Platform Smart Grids, яка передбачає створення інтегрованої системи енергопостачання за рахунок поступового підвищення рівня децентралізації енергозабезпечення на основі розподіленої генерації та смарт-технологій.

Інфраструктура Smart Grid – це комплекс організаційно-технічних заходів, основними компонентами якого є інтелектуальна вимірювальна система, автоматизований розподіл електроенергії та управління збоями, автоматизація підстанцій і розподільчих мереж, управління активами підприємства.

Інтелектуальна інфраструктура Smart Grid передбачає величезну кількість енергетичних послуг та дозволить досягати цільових показників діяльності енергокомпаній, не проводячи масштабної реновації основних фондів.

У країнах ЄС вже тестуються кілька пілотних проектів щодо інноваційних, інтегрованих підходів до розподільчих систем: у Малазі в рамках проекту «Розумне місто» (Smart City) кілька поновлюваних джерел енергії разом із пристроями для зберігання і станціями перезарядки для електромобілів з'єднані з розподільною мережею Іспанії з метою досягти 20% економії енергії для 11 тис. споживачів. У Гетеборзі в рамках проекту зі створення ефективної вимірювальної інфраструктури передбачається встановлення 90 тис. «розумних» вимірювальних пристроїв для моніторингу та обміну даними в режимі реального часу. В Португалії впровадження проекту InvoGrid (забезпечення ефективного управління споживанням і мікрогенерацією) має на меті скорочення споживання електроенергії на 20% за рахунок упровадження домашніх енергетичних установок²⁷⁷.

Варто також зазначити, що, крім країн Європи, активно-адаптивні мережі впроваджуються та розвиваються вже у багатьох інших країнах світу. На фінансування проектів на 2010–2012 рр. у різних країнах було виділено значні суми, наприклад: у Китаї (70 млрд дол. США на розвиток альтернативної енергетики, розширення мережі повітряних ліній (ПЛ), установку нового

²⁷⁷ Там само.

обладнання, створення розподільчої системи моніторингу), у США (19 млрд дол. США, з яких 14,5 млрд для передачі і розподілу електричної енергії з поновлюваних джерел енергії, 4,5 млрд дол. США – для створення інтелектуальної мережі), у Індії (8 млрд дол.США для встановлення устаткування, 2 млрд дол. США – на програмне забезпечення, автоматизацію), у Євросоюзі (7 млрд дол. США на підтримку транс'європейської інфраструктури, енергетичний пакет, 80% покриття інтелектуальними лічильниками), у Великій Британії (3,5 млрд дол. США на чотири інтелектуальні міста, законодавчі ініціативи у сфері підвищення енергоефективності та надійності мережі), у Австралії (1,1 млрд дол. США – на два інтелектуальні міста, повне покриття інтелектуальними лічильниками штату Вікторія до 2013 р.)²⁷⁸.

У США у 2010 р. Науково-дослідний енергетичний інститут (Electric Power Research Institute) анонсував програму дослідження Smart Grid, що складалася з декількох дослідницьких проєктів (обсяг фінансування головної програми становив 2 млн дол. США).

На думку європейських експертів, основними перешкодами, що утруднюють розвиток уже діючих і розробку майбутніх електросистем, є недосконалість нормативно-правової (регулюючої) бази, низький рівень координації у сфері технології та досліджень і зростаюче негативне ставлення до нових енергетичних установок у соціальному середовищі.

Процес інвестування значною мірою спотворюється високим рівнем дезінтеграції. Чинна система регулювання недостатньо стимулює інвестиції в розвиток електромереж, особливо коли йдеться про будівництво транснаціональних мереж. Оператори мереж не дуже зацікавлені в розвитку всього ринку, й інвестиційні рішення вертикально інтегрованих компаній більше орієнтовані на задоволення потреб постачальників. Більше того, можуть виникнути проблеми з отриманням довгострокового фінансування, оскільки наразі діюча система регулювання галузі не сприяє стимулюванню інвестицій.

У найближчі роки плануються великі інвестиції в будівництво майбутніх електромереж. Згідно зі сценарієм МЕА (International Energy Agency), розробленим у 2008 р., для переобладнання електричних систем, починаючи від генераторів (дві третини інвестицій) і до систем передачі та розподілу (одна

²⁷⁸ Політика інноваційного розвитку и модернизации ОАО «ФСК ЕЭС». URL: http://www.fsk-ees.ru/media/File/innovations/Policy_innovations.pdf

третина) за період з 2007 по 2030 рр. потрібно інвестувати понад 1,5 трлн євро. За оцінками ENTSO-E (Європейської мережі операторів передавальних систем), інвестиції в систему передачі та розподілу енергії становитимуть 500 млрд євро до 2030 р., з них 75% – на системи розподілу і 25% – на магістральні електромережі. Інвестиції є ключовим фактором побудови гнучких, узгоджених і ефективних електричних мереж на основі нових архітектурних схем та інноваційних технічних рішень.

Чинні нормативи і стандарти або не погоджені, або не імплементовані в національні законодавства. Дослідження у країнах Євросоюзу досить розрізнені й орієнтовані на отримання короткострокового прибутку. Немає погоджених і спрощених процедур та інструментів співробітництва між різними учасниками ринку, наприклад виробниками поновлюваних джерел енергії, операторами передавальної та розподільної мереж і дослідницькими інститутами. Часто різні оператори передавальних мереж не діляться і не узгоджують один з одним процедури, загальні інструменти, наприклад, у сфері підвищення надійності та оцінки ймовірнісних критеріїв безпеки, керування мережами, та методи планування.

Значною мірою розширення загальної енергетичної системи Євросоюзу стримується техніко-економічними, екологічними і соціальними чинниками.

Фахівці країн ЄС вважають, що необхідно продовжувати дослідження, спрямовані на вирішення технічних, економічних і управлінських питань. Частка інвестицій кожної країни – оператора магістральних мереж – у встановленні транскордонних зв'язків має бути чітко визначена з метою створення дієвої єдиної європейської мережі²⁷⁹.

Важливим напрямком розвитку української електроенергетики, визначеним Енергетичною стратегією України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність» (схваленою Розпорядженням Уряду від 18 серпня 2017 р. №605-р), є інтеграція ОЕС України в об'єднання енергосистем європейських країн.

Процес розширення континентальної європейської енергосистеми ENTSO-E за рахунок приєднання ОЕС України був ініційований у 2006 р. (на той час – UCTE). У січні 2008 р. було затверджено «Технічне завдання Проектної Групи

²⁷⁹ Развитие электросетей в Европе: состояние и перспективы. URL: http://iet.jrc.ec.europa.eu/ses/sites/iet.jrc.ec.europa.eu.ses/files/publications/reqno_jrc66334_eau_61_23.pdf. pdf

по об'єднанню енергосистем України і Молдови з електричною системою УСТЕ».

За активної участі ДП «НЕК «Укренерго» у 2011 р. у регіональний офіс програми транскордонного співробітництва була подана заявка на фінансування проекту. Зараз відбувається перший етап інтеграції, який полягає в дослідженні можливості паралельної роботи української та молдовської енергосистем із синхронною зоною континентальної Європи: визначаються всі технічні, організаційні та експлуатаційні вимоги для їх об'єднання. У разі економічної вигоди та технічної здійсненності наступним кроком має стати укладення Угоди про підключення названих систем та ENTSO-E. Відповідно до цих завдань політика ДП «НЕК «Укренерго» спрямована на широке впровадження європейських енергетичних стандартів і правил для підвищення надійності ОЕС України.

Синхронна робота ОЕС України з європейською системою ENTSO-E стане вагомим складовим зміцнення енергетичної безпеки країни. В разі об'єднання енергосистем важливою перевагою буде також можливість доступу до наукового та технічного потенціалу європейського енергетичного сектора.

Одним із найважливіших кроків до повної інтеграції української енергосистеми в енергетичний простір ЄС стане узгодження українського енергетичного законодавства з європейським.

Реалізація державної політики в енергетичній сфері відповідно до цілей та принципів Угоди створить більш прогнозоване, прозоре та стабільне регуляторне середовище з метою розвитку системи електропостачання на основі єдиних стандартів, доступу до нових технологій, програм енергоефективності, сприятиме створенню інтерактивної електричної мережі для надання комплексу різнопланових енергетичних послуг.

В Україні інфраструктура електропостачання є основою забезпечення електроенергією економіки та життєдіяльності населення, та одним із ключових елементів енергетичної та економічної безпеки.

Модернізація та інноваційний розвиток системи електропостачання є частиною державної енергетичної політики, основною метою якої є забезпечення енергетичної безпеки. Проте в Україні досі уповні не сформовано інституційні умови для проведення системної, послідовної, прозорої і підзвітної державної енергетичної політики, не обґрунтовано чіткі пріоритети та орієнтири на майбутнє, недостатньо розроблена нормативно-правова база щодо

забезпечення енергетичної безпеки, яка б враховувала кращий світовий досвід, особливості енергозабезпечення України, існуючий потенціал та міжнародні зобов'язання.

Визначення ключових напрямів інноваційного розвитку та модернізації, узгодженість параметрів і масштабів модернізації енергетичної інфраструктури з перспективами розвитку економіки ускладнюється через відсутність програм соціально-економічного розвитку України на середньо- і далекострокову перспективи, на основі яких має запроваджуватись практика випереджального та прогнозованого розвитку інфраструктури електропостачання.

Базовими принципами модернізації інфраструктури електропостачання в Україні мають стати: надійність електропостачання, якість електричної енергії, ефективність електропередачі по мережі (мінімізація втрат), доступність тарифів на електроенергію для споживачів, ефективність управління мережевим комплексом за мінімальних витрат.

В останні десятиліття розвиток інфраструктури електропостачання характеризується виникненням цілого ряду факторів, що визначають необхідність абсолютно нових підходів до її розвитку.

Основні зовнішні фактори включають²⁸⁰:

- перехід до поєднання технологічної глобалізації і регіональної енергетичної самозабезпеченості;
- зміну енергетичних стратегій у провідних країнах в напрямі забезпечення енергетичної самодостатності;
- реформування організації функціонування сектора, та електроенергетики загалом у більшості країн світу;
- прискорений розвиток поновлюваних джерел енергії;
- формування нового енергетичного укладу в провідних країнах світу, що спирається на енергоефективні та «розумні» технології і поступово наближає до ринку енергетичних послуг і технологій;
- загальну тенденцію до зростання автоматизації процесів;

До внутрішніх факторів можна віднести такі:

- економічну нестабільність та невизначеність умов розвитку;

²⁸⁰ Саенко В.В., Куричев Н.К. Шість шагів енергетического стратегирования (на примере ЭС-2035/2050). *Энергетическая политика*. 2013. № 2.С. 35–46; Стогній Б.С., Кириленко О.В. Еволюція інтелектуальних електричних мереж та їхні перспективи в Україні. *Техн. електродинаміка*. 2012. № 5, С. 52–67.

Розділ 6. Пріоритети розвитку електромереж України в контексті європеїзації

- посилення взаємовпливу систем енергетики та їхнього впливу на інші галузі економіки та системи життєзабезпечення;
- посилення обмежень галузі на економічне зростання (високі інвестиційні та операційні витрати);
- старіння інфраструктури і виробничих фондів в умовах зростаючих потреб внутрішнього ринку;
- недостатні темпи технологічного енергозбереження;
- підвищення вимог до прозорості системи взаємовідносин в галузі та ін.

Ключовий внутрішній виклик полягає в необхідності переходу до інноваційної моделі розвитку.

Об'єднана енергетична система (ОЕС) України є основою централізованого електрозабезпечення вітчизняних споживачів та взаємодії з енергосистемами сусідніх країн. Найважливішою складовою ОЕС є магістральні електричні мережі, що перебувають у державній власності (НЕК «Укренерго» – вертикально інтегрована природна монополія, що виконує функції диспетчерського управління ОЕС та об'єднує 8 електроенергетичних систем). За допомогою магістральних і міждержавних електричних мереж (ММЕМ) здійснюється передавання виробленої генеруючими компаніями електроенергії енергопостачальним компаніям, паралельна робота ОЕС України з енергосистемами суміжних країн, з Європейською мережею системних операторів із передавання електроенергії ENTSO-E («Бурштинський енергострів»), а також експорт та імпорт електричної енергії.

До об'єктів ММЕМ належать об'єднані єдиним технологічним процесом передавання, перетворення і розподілу електроенергії: повітряні лінії електропередачі напругою 0,4–800 кВ; трансформаторні підстанції напругою 6–20/0,4 кВ; кабельні лінії напругою 0,4–330 кВ; підстанції напругою 35 кВ і вище; виробничі будівлі та споруди; засоби релейного захисту й автоматики; засоби диспетчерського і технологічного управління, автоматизованої системи обліку електроенергії, автоматизованої системи управління технологічними процесами тощо; інформаційно-комунікаційна мережа.

За даними НКРЕКП у своєму складі у 2016 р. мережі мали: 800 кВ – 98,5 км, 750 кВ – 4120,5 км, 500-400 кВ – 713,7 км, 330 кВ – 12824,1 км, 220 кВ – 3281,8 км, 110-150 кВ – 527,9 км, 35 кВ – 99,7 км та КЛ 110-0,4 кВ – 4138,3 км. Кількість підстанцій – 120 од., з них 330 кВ – 83 та 220 кВ – 23 од.

У системі енергопостачання важлива роль належить також *розподільчим електричним мережам* (РЕМ) – комплексу об'єктів електромереж номінальною напругою 0,38–110 (150) кВ, а також засобів управління та автоматики, що перебувають у безпосередній взаємодії як з конкретним споживачем, так і ММЕМ. РЕМ входять до складу 25 обласних та двох міських акціонерних енергопостачальних компаній, приватизованих повністю або частково.

Результативність роботи РЕМ здебільшого визначає надійність, якість та ефективність роботи всієї ОЕС України. Станом на 2016 р. РЕМ характеризувалися такими показниками: мали протяжність ПЛ 110 (150) км – 37,5 тис. км, 35 кВ – 62,3 тис. км, 6 (10) кВ – 274,4 тис. км, 0,4 кВ – 398,4 тис. км, кабельних ліній 0,4–110 кВ – 75,85 тис. км. Кількість ПС 35–110(150) кВ – 8732 од., трансформаторних підстанцій 6–10 кВ – 201462 од.

Наразі стан основних засобів інфраструктури електропостачання характеризується кризовою ситуацією, основними проблемами галузі є зношування обладнання (часом гранична) та висока аварійність. Понад 40% усіх ліній електропередачі магістральних електромереж перебувають у експлуатації понад 40 років (створювалися в 60–70-ті роки минулого ст.), понад 63% силових трансформаторів і 77% вимикачів напругою 35–750 кВ – працюють понад 25 років, що призводить до зростання експлуатаційних витрат на ремонт та технічне обслуговування обладнання²⁸¹.

Розподільчі електричні мережі побудовані переважно в 50–80-х роках минулого ст. і понад 17% з них перебувають у технічно непридатному стані. Низькі темпи оновлення цих мереж через недостатнє фінансування ремонтів, реконструкції та нового будівництва призвели до високого рівня їх старіння, що створює загрозу для людей та навколишнього середовища, потребує зростання щорічних витрат на їхнє технічне обслуговування та ремонт. За даними енергопостачальних компаній, заміні підлягають 2,87 тис. км ліній 110/154 кВ, 3,85 тис. км – 35 кВ, 42,22 тис. км – 10(6 кВ) і 107,68 тис. км – 0,38 кВ.

За даними НЕК «Укренерго», у незадовільному та непридатному стані перебуває 4,9% повітряних ліній та 8,5% підстанцій 35–110 кВ, для мереж 0,4–20 кВ ці показники становлять, відповідно, 13 та 18,8%.

²⁸¹ Проект Концепції Державної цільової програми розвитку магістральних та міждержавних електричних мереж напругою 220–750 кВ на 2012–2016 роки. URL: http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article?art_id=201011/

Вичерпали передбачений технічною документацією нормативний ресурс і потребують заміни близько 13% трансформаторних підстанцій. Реконструкції та заміни підлягають 18% загальної кількості підстанцій (ПС) (110)/35/10(6) кВ, 14% ПС напругою 110/10(6) кВ; 11,4% напругою 35/10(6) кВ і 18,4% ПС напругою 10(6)/0,4 кВ.

Величина технологічних витрат електроенергії (ТВЕ) є одним із найважливіших показників економічності роботи електромереж, віддзеркаленням їхнього технічного стану, ефективності збутової діяльності енергопостачальних компаній. Для українських енергопостачальних компаній цей показник варіює в діапазоні 8–22% (для порівняння: в розвинених країнах Європи та Північної Америки ТВЕ у процесі транспортування енергії становлять 4–8 %).

Причинами цього є: високий ступінь зношування обладнання мереж, недостатній рівень технічного та програмного забезпечення систем обліку електроенергії та управління режимами роботи; скорочення кількості потужних промислових споживачів зі сталим режимом роботи та зростання кількості дрібних, унаслідок чого зростає кількість точок обліку та асинхронізація режиму роботи мережі; неадаптованість нормативної бази щодо упередження несанкціонованого споживання електроенергії тощо²⁸². У 2016 р. технологічні витрати електроенергії в магістральних електричних мережах (клас напруги 800 – 220 кВ) склали 3754,9 млн кВт*год, або 2,66 % від відпуску електроенергії в мережу (141,4 млрд кВт*год), що у порівнянні із 2015 р. менше на 0,33 %.

В електричних мережах розподільчих компаній звітні технологічні витрати електроенергії за 2016 р. (клас напруги 154 – 0,38 кВ) становили 12,9 млрд кВт*год або 9,9 % від відпуску електроенергії в мережу (130,1 млрд кВт*год), що більше на 0,11% ніж за 2015 р. Нормативні технологічні витрати за 2016 р. склали 11,57 % від відпуску електроенергії в мережу, що більше на 0,11 % ніж за 2015 р.²⁸³

Таблиці Додатків 6.2; 6.3 ілюструють стан витрат на транспортування електроенергії та технологічних витрат у мережах у 2015–2016 рр., очевидно є

²⁸² Бессараба П.І. Підвищення ефективності роботи електричних мереж за рахунок скорочення технологічних витрат електроенергії при її транспортуванні. URL: http://esteticamente.ru/portal/natural/Vcndtu/2011_47/9.htm

²⁸³ Звіт про результати діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у 2016 році. URL: http://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2016.pdf

відсутність позитивних змін у названих показниках – темпи зменшення технологічних витрат в електромережах дуже повільні і становлять близько 0,1–0,5% щороку.

У сучасних умовах ключовими напрямами інноваційного розвитку магістральних електричних мереж є: усунення диспропорцій між генеруючими потужностями ОЕС, пропускною здатністю повітряних ліній (ПЛ) та діючим технологічним обладнанням магістральних систем для забезпечення відведення виробленої електроенергії до (ліцензованого) постачальника розподільчої системи; заміна ПЛ, ПС та іншого технологічного обладнання, які відпрацювали свій ресурс; забезпечення встановленого рівня екологічних вимог і техніко-технологічної безпечної експлуатації електричних мереж та об'єктів.

Основними напрямами інноваційного та перспективного розвитку розподільчих електричних мереж мають бути: розробка перспективних схем розвитку електромереж областей і районів для реалізації ефективного електрозабезпечення в контексті реалізації Енергетичної стратегії України до 2030 року; удосконалення інформаційно-програмного забезпечення з використанням новітніх технологій проектування, будівництва та експлуатації мереж; створення єдиного автоматизованого банку даних з усіх питань, що стосуються стану та розвитку мереж; розробка системи управління режимами електроспоживання та енергозбереження; створення служби моніторингу кліматичних впливів на електромережі та розробка систем ефективної боротьби з ними; удосконалення нормативно-правового забезпечення як основного інструменту впровадження інновацій у галузі в умовах ринкової економіки²⁸⁴.

Розв'язання цих проблем актуалізує:

– прийняття Державної цільової програми розвитку магістральних та міждержавних електричних мереж напругою 220–750 кВ (наразі існує лише Проект Концепції зазначеної програми на 2012–2016 рр., представлений на сайті *Міненерговугілля* України від 20.06.2011 р.);

– якнайскоріша розробка та впровадження перспективних Схем розвитку електромереж областей і районів (виконання Програми розвитку електричних мереж напругою 35–110 (150) кВ і визначення обсягів реконструкції

²⁸⁴ Воротницький В.В., Кваша Е.М., Луковкин Д.А., Чернега Н.Н. Распределительные сети 6(10) кВ – модернизация или автоматизация? *Автоматизация ИТ в энергетике*. 2012. № 1. С. 4–9. URL: <http://www.transform.ru/articles/html/07repair/rep00030.article>

електричних мереж напругою 0,4–10 кВ на 2007–2011 рр. та завдань Енергетичної стратегії України на період до 2030 р. були незадовільними внаслідок їх недофінансування);

– адаптація енергетики України до нової платформи енергозабезпечення ЄС (Smart Grids), що забезпечить оптимальний розподіл потоків потужності в електромережах, зменшення втрат, швидку скоординовану реакцію при аваріях, можливість об'єднання в єдину енергосистему як великих електростанцій, так і сучасних відновлюваних джерел енергії. Крім Європи, впровадження та розвиток активно-адаптивних мереж вже здійснюється в усьому світі: у США, Канаді, Японії, Індії, Китаї Smart Grid піднесені на рівень державної політики з технологічного розвитку електроенергетики;

– узгодження параметрів і масштабів модернізації енергетичної інфраструктури з перспективами розвитку економіки (наразі відсутні програми соціально-економічного розвитку України на середньо- і довгострокову перспективу) на основі яких має бути запроваджена практика випереджального та прогнозованого розвитку інфраструктури електропостачання.

6.2. Методичні підходи до оцінювання інвестиційно-інноваційних проектів інфраструктури електропостачання

Сьогодні вже загально визнано, що під інноваційним розвитком слід розуміти економіко-формулюючий процес. Інноваційний розвиток та модернізація інфраструктури електропостачання є запорукою її стабільного функціонування і можуть бути ефективними лише за якісного поєднання та взаємодоповнення складових інвестиційного забезпечення.

В Україні для стимулювання інноваційної діяльності і впровадження наукових результатів у виробництво було ухвалено «Концепцію науково-технологічного та інноваційного розвитку України»²⁸⁵, яка визнає, що науково-технологічний та інноваційний розвиток є невід'ємною складовою комплексу національних інтересів держави, в тому числі важливим фактором енергетичної безпеки.

²⁸⁵ Постанова Верховної Ради України «Про Концепцію науково-технологічного та інноваційного розвитку України» № 916-XIV від 13 липня 1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 37. С. 336.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Розглянувши розподіл загального обсягу витрат за напрямами інноваційної діяльності підприємств ВД «Виробництво та розподілення електроенергії, води та газу», можна зауважити, що у 2015 р. найбільша частка припадала на придбання машин та обладнання – 303,4 млрд грн, або 87,8% від загального обсягу (табл. 6.1) що засвідчує об’єктивну потребу в модернізації, переоснащенні та реконструкції основних засобів галузей.

Таблиця 6.1

Розподіл витрат за напрямами інноваційної діяльності у 2010–2015 рр., млн грн

Показник	2010	2011	2012	2013*	2014*	2015*
Загальна сума витрат,	98,6	5027,7	2779,5	503,6	531,1	345,6
у т.ч.:						
внутрішні НДР	0,9	0,1	0,6	0,1	2,8	13,8
зовнішні НДР	2,4	291,5	1,5	4,6	6,0	5,05
придбання машин, обладнання та програмного забезпечення	86,4	4634,4	2700,9	384,2	506,3	303,4
інші зовнішні знання					13,3	14,6
інше	8,3	363,3	75,5	105,4	2,6	8,9

* Дані за ВД «Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря».

Джерело: складено за даними Держстату України (zb_nauka_15.pdf)

Щодо джерел інвестування інноваційної діяльності підприємств із виробництва та розподілення електроенергії, води та газу, очевидно, що у 2015 р. зберігалася тенденція, що засвідчує роль власних коштів у проведенні інноваційної діяльності, адже на них припадає 87% від загального обсягу інвестування в інноваційний розвиток, тоді як на власні кошти підприємства припадає лише 1,2%, при тому, що на кошти держбюджету, місцевих бюджетів та вітчизняних інвесторів припадає менше 1%. Проте в 2015 р. ця структура значно змінилась: на власні кошти припадало 90,1% від загального обсягу фінансування інноваційної діяльності (табл. 6.2).

Для розроблення методичних підходів до оцінки варіантів інноваційного розвитку системи електропостачання, в проведеному дослідженні використано підходи, викладені в працях науковців І.Манаєнко²⁸⁶ та Н.Бевзюк²⁸⁷, які було нами розвинено та адаптовано з урахуванням специфіки галузі.

²⁸⁶ Манаєнко І.Н. Инвестиционное обеспечение инновационного развития предприятий электроэнергетики: теоретико-методический аспект. *Новая экономика*. 2013/ № 2 (62). . 343–349;

²⁸⁷ Бевзюк Н.А. Поняття та складові інвестиційного механізму розвитку підприємства. *Международный научный журнал*. 2015. № 2.

**Фінансування інноваційної діяльності за джерелами
у 2010–2015 рр., млн грн**

Показник	2010	2011	2012	2013*	2014*	2015*
Усього	98,6	5027,7	2779,5	503,6	531,1	345,6
в т.ч. за рахунок:						
власних	77,1	611,6	341,1	265,9	504,6	304,5
місцевих бюджетів	4,4	11,9	16,9	0	3,9	32,0
позабюджетних фондів	0	0	0	0	0	0
вітчизняних інвесторів	0,8	16,7	2,5	0	0	0
іноземних інвесторів	2,2	0,1	600,0	2,8	3,6	0
кредитів	3,4	4381,4	1797,0	15,5	18,8	0
інших	0,2	0	5,5	161,8	0	1,8

* Дані за ВД «Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря».
Джерело: складено за даними Держстату України (zb_nauka_15.pdf)

Для підприємства інноваційний розвиток конкретизується у реалізації певних інноваційних проектів, які засновані на розробці або впровадженні новацій у виробничий процес. Механізм інвестиційного забезпечення інноваційного проекту – це системний процес вкладення інвестиційних ресурсів у формі фінансових, матеріальних, нематеріальних та трудових, що спрямовуються на реалізацію інноваційного проекту з метою розробки та реалізації інноваційного продукту за для досягнення прогресивних структурних економічних зрушень.

Ефективність інноваційного розвитку підприємства залежить від сукупності певних умов, чільне місце в котрих належить інвестиціям. Інвестиції класифікуються за безліччю ознак, тож варто окремо зупинитися на формах реалізації інвестиційного забезпечення. Пропонуємо виокремити основні із них: самофінансування, кредитування, державне інвестування, венчурне інвестування, гранти, міжнародна технічна допомога.

Специфічними формами інвестиційного забезпечення для підприємств електропостачання є інвестиційна складова в тарифі на електроенергію та «зелений» тариф.

Як відомо, за джерелами походження інвестиційні ресурси класифікуються на власні, позичені та залучені. В табл. 6.3 наведена коротка характеристика переваг та недоліків джерел, що використовуються підприємствами.

Джерела фінансування підприємства

Власні кошти підприємства: частина прибутку; амортизаційні відрахування; мобілізована частина оборотних активів		Залучені кошти : кредитні лінії інститутів Світового банку; інвестиційні кредити банків; цільовий державний кредит; гранти	
Переваги	Недоліки	Переваги	Недоліки
– висока норма прибутковості; – малий ризик неплатоспроможності; – збереження управління	– обмежений обсяг; – відсутній зовнішній контроль за їх використанням	– диверсифікованість вибору джерела; – наявність зовнішнього контролю за ефективністю використання коштів	– витрати на сплату відсотків та дивідендів; – складність щодо залучення; – підвищений ризик банкрутства; – можлива часткова втрата управління діяльністю підприємства

Джерело: доповнено за Гунько Н. О. Аналіз джерел фінансування інвестиційних потреб. *Менеджмент*. 2010. № 13. С. 229–238.

Для енергетичних компаній одним з найбільш актуальних на сьогоднішній день є питання визначення того, як адаптувати концепції свого розвитку до інноваційних засад. Факторами, які є основоположними у концептуальних положеннях запровадження інноваційної моделі розвитку на підприємствах електропостачання можна назвати такі²⁸⁸:

- зростання (в більшості країн світу) та зміна структури споживання електроенергії;
- зростаючі вимоги до надійності та якості електропостачання;
- значне зниження технічного рівня обладнання систем електропостачання;
- зростання вимог екологічної та промислової безпеки функціонування енергетичних об'єктів;
- ускладнення управління електропостачанням через розвиток розподіленої генерації.

Процес інвестування інноваційних проектів ґрунтується на низці принципів²⁸⁹, дотримання яких є необхідною передумовою ефективності вкладення інвестицій в інноваційні проекти на підприємствах електропостачання. Основними принципами інвестування можна назвати такі:

²⁸⁸ Манаєнко І.М. Складові інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств електроенергетики. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2015. № 12. С. 434–441.

²⁸⁹ Там само.

Розділ 6. Пріоритети розвитку електромереж України в контексті європеїзації

– принцип системності. Процес реалізації проекту утворює складну систему, що включає ряд підсистем і елементів, які забезпечують досягнення мети проекту – забезпечення надійності функціонування підприємства;

– принцип адаптаційних витрат, пов'язаних із пристосуванням до нового інвестиційного середовища;

– принцип дотримання термінів інвестування;

– принципі комплексності взаємозв'язків та складових, що формують механізм інвестиційного забезпечення інноваційних проектів на підприємствах.

Крім того, на механізми інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку впливають особливості функціонування підприємств електропостачання, зокрема:

– інвестиційна діяльність підлягає державному регулюванню, адже галузь відіграє провідну роль у формуванні енергетичної безпеки країни;

– інвестиційне забезпечення інноваційного розвитку передбачає саме модернізацію, реконструкцію та технічне переоснащення основних засобів;

– частка інвестиційних ресурсів на інноваційні проекти спрямовується на збереження екологічного середовища через вплив електромереж на довкілля та необхідність дотримання європейських екологічних стандартів;

– масштабність та довготривалість інноваційних проектів ускладнює залучення приватного капіталу;

– діючий механізм інвестиційного забезпечення полягає в закріпленні інвестиційної складової в тарифі на електроенергію, системне накопичення коштів від інвестиційної складової відсутнє, що вимагає залучення кредитних коштів;

– необхідність впровадження засобів енергозбереження.

Інноваційний розвиток підприємств електропостачання відбувається в умовах невизначеності в економіці і під впливом мінливих чинників внутрішнього і зовнішнього середовища господарювання підприємств. Тому інноваційний розвиток вважається високоризиковим, проте, може супроводжуватися значним ступенем компенсації – високим прибутком від впровадження результатів інноваційної діяльності.

На відміну від невизначеності ризик є вимірною величиною, він може характеризувати або можливість негативного результату (збитку або недоотримання доходу порівняно із запланованим результатом), або позитивного – як додаткова сприятлива можливість для підприємства, оскільки

реалізація інновацій є найважливішою умовою успішного функціонування і розвитку підприємства в умовах ринкової економіки.

Наразі в економічній літературі немає загальноприйнятої і одночасно вичерпної класифікації ризиків. Ризики, що притаманні інноваційному розвитку, можна класифікувати за²⁹⁰:

- сферами прояву – економічний, політичний, соціальний, екологічний, технологічний;
- масштабами впливу – на всі підприємства країни/регіону/галузі або на окремих суб'єктів господарювання;
- формами інвестування в інновації;
- джерелами інвестування інновацій: ризик інвестування із внутрішніх джерел, ризик інвестування за рахунок позикових або залучених коштів;
- суб'єктами інноваційної діяльності: ризик інвестора, одержувача інвестиції, споживача, суспільства;
- механізмами інвестування інновацій: ризик інвестування прибутку, ризик інвестування за рахунок амортизаційних відрахувань, інвестиційних позичок і кредитів, облігацій підприємства або венчурного інвестування;
- екологічним впливом тощо.

У випадку, який розглядається, ризик, притаманний процесу інвестиційного забезпечення інноваційних проектів із модернізації, реконструкції та технічного переоснащення основних засобів підприємств електропостачання, можна представити як залежність:

$$P = f(C_p; O_p; T_p; P_p)$$

де C_p – стратегічні ризики; O_p – операційні ризики; T_p – технологічні ризики; P_p – ринкові ризики.

Також є доцільним виконати розрахунки екологічних ефектів до та після проведення проекту із модернізації, реконструкції та технічного переоснащення основних засобів підприємств електропостачання:

$$E_{ек} = f(I_{ек})$$

²⁹⁰ Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. 278 с.

де $E_{ек}$ – еколого-економічний ефект; $P_{ек}$ – обсяги плати за забруднення навколишнього середовища до та після реалізації інноваційного проекту; $I_{ек}$ – обсяги інвестицій для реалізації екологічної складової проекту.

Складову щодо ефекту енергозбереження, який має бути одержаний в результаті реалізації інноваційно-інвестиційного проекту, ми пропонуємо виразити через функцію зміни показників використання ПЕР до та після його виконання:

$$E_{езб} = f(V_{езб}, I_{езб}),$$

де $E_{езб}$ – ефект енергозбереження; $V_{езб}$ – зміна обсягів використаних ПЕР до та після реалізації інноваційного проекту; $I_{езб}$ – обсяги інвестицій для реалізації складової з енергозбереження.

Економічний ефект інвестиційного забезпечення інноваційного проекту можна представити як функцію таким чином:

$$E_{инв} = f(I_{инв}, B_{инв}, T_{инв}, D_{инв}),$$

де $I_{инв}$ – необхідний обсяг інвестицій; $B_{инв}$ – вартість залучення необхідного обсягу інвестицій; $T_{инв}$ – термін окупності інвестицій; $D_{инв}$ – дохідність інвестицій.

Отже оцінку інвестиційно-інноваційних проектів можна виразити як функціональну залежність (за умови мінімальних ризиків):

$$f = f(E_{ек}, E_{езб}, P)$$

Тобто $F \geq 0$.

Запропоновані методичні підходи дають можливість зробити узагальнену оцінку інвестиційно-інноваційних проектів за такими складовими: економічного ефекту інвестування, оцінювання ризику, екологічною та складовою енергозбереження.

На практиці можливо провести аналіз та оцінку інвестиційно-інноваційних проектів для окремих електропостачальних підприємств або їх сукупності по галузі в цілому.

6.3. Фінансове забезпечення інвестиційних проектів інфраструктури електропостачання

Проблеми інноваційного розвитку інфраструктури електропостачання як галузі життєзабезпечення й галузі, що становить основу функціонування та ефективної роботи всіх сфер економіки, мають перебувати у зоні особливої уваги.

Електроенергетична галузь являє собою цілісну соціально-економічну систему, в якій ключовими елементами є не лише генеруючі компанії та споживачі електроенергії, а й численні суб'єкти інфраструктури ринку. До останніх слід віднести обленерго, мережі електропостачання, державне підприємство «Енергоринок», уповноважені комерційні банки, що ведуть спецрозрахунки за отриману і спожиту електричну енергію, тощо.

Кожен з цих елементів системи в його суб'єктному та діяльному аспектах отримали відповідне нормативно-правове забезпечення. Зокрема, в першу чергу в таких нормативно-правових актах, як Закон України «Про ринок електричної енергії України», де визначено правові, економічні та організаційні засади діяльності в електроенергетиці, Закони України «Про природні монополії» та «Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу», укази Президента України «Про заходи щодо підвищення ефективності управління електроенергетичним комплексом» тощо. Зазначені нормативно-правові акти спрямовані на ефективне функціонування електроенергетики, певною мірою регулюють відносини, пов'язані, зокрема, з інвестиційним забезпеченням інноваційного розвитку інфраструктури системи електропостачання. Однак об'єктивно регулювання цих відносин вимагає більшої скоординованості та узгодженості. На сьогодні на часі питання подальшого розвитку, удосконалення, систематизації, та кодифікації законодавства про електроенергетику. Зокрема, потребує вдосконалення нормативно-правове забезпечення як основний інструмент впровадження інновацій у галузі в умовах ринкової економіки²⁹¹.

Більш того, державне регулювання електроенергетики здійснюється з відхиленнями від вимог чинного законодавства. Зокрема, утруднюють вирішення питань інвестиційного забезпечення розвитку інфраструктури електропостачання неврегульованість питання взаємовідносин держави з

²⁹¹ Вороніцький В.В., Кваша Е.М., Луковкин Д.А., Чернега Н.Н. Распределительные сети 6(10) кВ – модернизация или автоматизация? *Автоматизация ИТ в энергетике*. 2012. № 1. С.4–9. URL: <http://www.transform.ru/articles/html/07repair/rep00030.article>

приватизованими енергетичними компаніями щодо енергозабезпечення регіонів, залучення інвестицій та бюджетних коштів на розвиток енергопостачальних підприємств, захисту прав споживачів тощо.

Вдосконалення потребує система тарифоутворення на електроенергію. Тарифна політика щодо електропостачання залишається неефективною, непрозорою та такою, що не відповідає потребам розвитку електропостачальних підприємств.

Основним джерелом фінансування модернізації електромереж є тарифна складова: наразі не виконується вимога ст. 9 Закону України «Про природні монополії» щодо врахування в тарифах на товари природних монополій потреб в інвестиціях, необхідних для відтворення основних виробничих фондів.

Недоотримуються також кошти від споживачів електричної енергії через заборгованість, перехресне субсидювання, що досі має місце, та неринкові тарифи для населення. Реальна собівартість виробленої кВт*год становить 1 грн, а населення сплачує лише близько 60% цієї вартості. Україна на сьогодні посідає останнє місце в Європі по ціні за 1 кВтгод, для порівняння, ціна на неї в еквіваленті – у Данії 8,2 грн; у Німеччині – 7,9 грн; на Кіпрі – 7,5; у Росії та Білорусі населення сплачує за ринковою ціною – 1 грн за 1 кВт*год²⁹².

Якщо порівняти тарифи на передачу електроенергії магістральними електромережами у країнах Європи та Україні (табл. 6.4), можна зауважити, що у нас ставка тарифу є однією з найнижчих в Європі. Тому «Укренерго» для фінансування будівництва потрібних для країни енергооб'єктів залучає кредити МФО.

Ключовою причиною стану, в якому перебуває система електропостачання, є її постійне недофінансування, відсутність контролю за ефективним використанням наявних інвестицій та недостатній рівень підтримки галузі державою.

Як свідчать дані Додатків 6.4, 6.5 щодо обсягів та структури фінансування інвестиційних програм магістральних електромереж ДП НЕК «Укренерго», недофінансування тут є постійним на рівні 50%.

Для будівництва і модернізації енергооб'єктів ДП «НЕК «Укренерго» залучає кошти ЄБРР, Європейського інвестиційного банку, Світового банку та

²⁹² Віктор Петров: «У питаннях приєднання до електромереж ми працюємо за вимогами ЄС з українськими тарифами, які ще далекі від європейських». URL: <http://ua-reporter.com/novosti/157451>

ін., що, крім забезпечення стабільного фінансування робіт, зменшує навантаження на тариф на передачу електроенергії.

Таблиця 6.4

**Порівняння тарифів на передачу електроенергії в країнах Європи та
Україні**

Країна	Тариф, євро/МВт*год
Австрія	17,25
Бельгія	16,4
Боснія та Герц.	15,23
Естонія	10,06
Франція	9,09
Німеччина	9,05
Велика Британія	8,7
Угорщина	8,29
Італія	6,68
Польща	4,97
Румунія	4,41
Словаччина	3,79
Іспанія	3,56
Україна	1,82

Джерело: Укренерго: прагнення змін дає результат. URL: <https://drive.google.com/file/d/0B7kagzrc4PjVMDFubDN1ZlpmZ00/view?pref=2&pli=1>

За джерелами фінансування у 2017 р. структура капітальних інвестицій по ДП «НЕК «Укренерго» характеризувалася такими даними: власні кошти підприємств – 30%, кредити банків і позики – 40%, кошти загального фонду державного бюджету не були передбачені. Фінансування за рахунок власних фінансових ресурсів країни потребує значного збільшення.

Щодо розвитку та реновації розподільних електромереж, то інвестиційні програми обленерго виконуються щорічно в межах 70%, що вочевидь не може покращити стан галузі. На розвиток розподільних мереж до 2030 р. планується 35,4 млрд грн. У тому числі з 2011–2020 рр. – 12,6 млрд грн, з 2021–2030 рр. – 15,2 млрд грн.

Загальна сума інвестицій на розвиток до 2030 р. магістральних, міждержавних і розподільних електричних мереж, включаючи забезпечення паралельної роботи ОЕС України з УСТЕ, а також модернізації, оновлення та будівництва трансформаторних підстанцій, передбачається в розмірі 82,9 млрд грн. У тому числі на розвиток магістральних (міждержавних) електричних мереж потреба в інвестиціях на 2016–2018 рр. становить 27,5 млрд грн (Додаток 6.6).

Щодо інвестиційного забезпечення модернізації виробничої інфраструктури Енергетична стратегія України на період до 2035 р.,

затверджена КМ України в 2017 р., фактично не містить положень щодо конкретних дій органів державної влади та уряду для створення сприятливих умов залучення інвестицій у найбільш проблемні ланки системи електропостачання, покращення платіжної дисципліни, вдосконалення тарифо- та ціноутворення, стимулювання впровадження енергозберігаючих технологій тощо²⁹³.

В умовах незадовільного фінансування підприємств електромереж варто детальніше розглянути механізми залучення інвестицій для розвитку інфраструктури електропостачання.

Важливими напрямками удосконалення фінансового забезпечення інвестиційних проектів інфраструктури електропостачання можна назвати:

— стимулювання процесів інвестування підприємствами власних коштів у розвиток та модернізацію виробництва, застосування механізмів пільгового оподаткування та диференціації ставок оподаткування для підприємств, які впроваджують інновації, шляхом внесення змін до розділу V «Особливості в оподаткуванні та митному регулюванні інноваційної діяльності» Закону України «Про інноваційну діяльність», а також відповідних змін до Податкового кодексу України;

– вдосконалення амортизаційної політики шляхом надання режиму прискореної амортизації основних фондів для стимулювання інвестицій в їх заміну та оновлення, розвиток системи страхування ризиків довгострокового інвестування;

– запровадження системи державного (НКРЕКП) контролю цільового використання амортизаційних фондів на цілі інвестування;

– відновлення державної бюджетної підтримки масштабних проектів, якої наразі немає (включаючи також програми фінансування розвитку наукової інфраструктури у сфері електропостачання);

– активізацію банківського кредитування електропостачальних підприємств, запровадження комерційними банками програм надання інвестиційно-інноваційних кредитів; уведення податкових пільг для банків, які здійснюють довгострокове кредитування цих підприємств, і механізмів державного, приватного та синдикуваного гарантування таких кредитів;

²⁹³ Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність». URL: http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/publish/article?art_id=245234085

– для залучення іноземного інвестування вжити заходів щодо поліпшення інвестиційного клімату, в т.ч. щодо спрощення процедур започаткування та ведення бізнесу, землевідведення, реалізувати принцип «єдиного вікна» для інвесторів, забезпечити іноземним інвесторам дієву інформаційну підтримку, запровадити ефективну систему страхування ризиків, гармонізувати систему технічного регулювання; опрацювати та застосувати кращі світові практики щодо створення сприятливих умов інвестування для іноземних інвесторів²⁹⁴;

– розвиток альтернативних механізмів фінансування (ухвалення законодавчого акту, який регулюватиме відносини у сфері венчурного інвестування інноваційної діяльності);

– при недоцільності приватизації окремих об'єктів енергетичної інфраструктури державної та комунальної форми власності, які потребують залучення ресурсів приватного сектора для модернізації, пріоритетною сферою може стати застосування державно-приватного партнерства відповідно до положень «Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки», схваленої Розпорядженням КМ України № 739-р від 14.08.2013р.

Залучення значних інвестицій можливе за впровадження стимулюючого регулювання – загальноприйнятого у міжнародній практиці інструменту, що забезпечує можливість реконструкції електричних мереж та розвиток енергетичної інфраструктури.

Досвід розвинених країн засвідчує високу ефективність стимулюючого регулювання. Наприклад, Великій Британії за 15 років вдалося скоротити витрати електророзподільчих компаній та тарифи на передачу електроенергії вдвічі. У Румунії зношування активів зменшилося з 75 до 48% протягом 2004–2011 років.

Стимулююче регулювання (РАВ-регулювання) – це система тарифоутворення на основі довгострокового регулювання тарифів, спрямованого на залучення інвестицій для будівництва та модернізації інфраструктури електричних мереж та стимулювання ефективності витрат електророзподільчих компаній.

Цей метод передбачає встановлення величини необхідного доходу залежно від досягнення встановлених показників надійності електропостачання та

²⁹⁴ Ляхова О.О. Напрями удосконалення фінансового забезпечення інвестиційних проектів паливно-енергетичного комплексу України. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2945>

якості обслуговування споживачів, а також мотивує регульовані компанії до зниження витрат.

Основними елементами стимулюючого регулювання є:

- проведення переоцінки активів з метою встановлення регуляторної бази активів для розрахунку регуляторної амортизації та прибутку;
- встановлення норми прибутку на рівні, достатньому для залучення необхідного обсягу інвестицій;
- покриття обґрунтованих операційних витрат;
- встановлення довгострокових параметрів регулювання (цілових показників якості та надійності).

Головними вигодами впровадження стимулюючого регулювання для енергопередавальних та енергопостачальних компаній є зменшення втручання регулятора в операційну діяльність, збереження вигід (досягнутої економії) і, головне, забезпечення необхідного обсягу фінансування інвестиційних програм шляхом залучення акціонерного та позикового капіталу.

Для споживачів електричної енергії та економіки України в цілому впровадження стимулюючого регулювання дозволить забезпечити створення привабливого інвестиційного клімату для залучення приватних інвестицій, підвищення якості та надійності електропостачання та підвищення ефективності операційної діяльності обленерго шляхом зниження неефективних операційних витрат та повернення споживачам частини досягнутої вигоди (економії) у вигляді відповідного зниження тарифів.

Запровадження стимулюючого регулювання регламентується низкою нормативно-правових документів, основні з них: Стратегія сталого розвитку «Україна-2020» затверджена Указом Президента України від 12.01.2015 р. №5/2015; Закон України «Про природні монополії» від 20.04.2000 р. № 1682-III зі змінами; Постанова НКРЕ від 26.07.2013 р. № 1029 «Про застосування стимулюючого регулювання у сфері передачі електричної енергії місцевими (локальними) електричними мережами»; Постанова НКРЕКП від 11.07.2013 р. № 899 «Порядок визначення регуляторної бази активів суб'єктів природних монополій у сфері електроенергетики» та ін.

Очевидно для активізації фінансування інфраструктури електропостачання необхідним є поєднання великої кількості доступних джерел та інструментів фінансування та залучення нових, створення конкурентного інвестиційного середовища.

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТВЕРДИМ ПАЛИВОМ У КОНТЕКСТІ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ

7.1. Сучасна система забезпечення твердим паливом

Проведений аналіз поточного стану інфраструктури системи забезпечення національної економіки твердим паливом показав, що порушення територіальної цілісності України в 2014 р. призвело до розриву єдиної системи вуглезабезпечення, внаслідок чого в її основних підсистемах – видобуванні, збагаченні, транспортуванні та споживанні вугілля – відбулися структурні зміни. Це викликало розбалансування системи та зростання ризиків нестабільності енергозабезпечення національної економіки. Воєнні дії в Донецькій та Луганській областях, де знаходиться основний Донецький вугільний басейн країни, призвели до руйнування залізничних шляхів, по яких вугілля Донбасу транспортувалось в інші регіони України, припинення роботи багатьох вугільних шахт, збагачувальних фабрик, заводів з виробництва гірничо-шахтного обладнання, шахто будівельних компаній тощо.

Основними наслідками для національної економіки від порушення функціонування інфраструктури системи забезпечення твердим паливом є такі:

– змінилася структура шахтного фонду – кількість вуглевидобувних підприємств скоротилась у 2,3 раза (зі 136 у 2013 р. до 63 у 2016 р.), наразі на підконтрольній Україні території функціонує 35 державних шахт (чотири з них перебуває під управлінням приватної компанії ДТЕК на умовах концесії) та 16 приватних, крім того, на непідконтрольній території – принаймні 12 приватних або переданих у концесію шахт, які зареєстровані в Україні, щодо них є певна статистична інформація;

– обсяг видобутку вугілля скоротився у 2,1 раза – з 83,7 млн т у 2013 р. до 39,7 млн т у 2015 р., разом із цим зріс дефіцит вугілля на внутрішньому ринку, який наразі покривається імпортом (табл. 7.1);

– змінилася марочна структура видобутку вугілля – на підконтрольній Україні території майже припинено видобуток енергетичного вугілля антрацитової

Розділ 7. Розвиток інфраструктури системи забезпечення твердим паливом...

групи (марок А і П), на якому раніше вироблялось близько 50% електроенергії на ТЕС та яке експортувалося. Зараз вугілля цих марок доводиться імпортувати з країн далекого зарубіжжя (ПАР, Колумбії, Індонезії, В'єтнаму, США), доставляючи його морським транспортом із розвантаженням у портах «Південний», «Іллічівський», «Маріупольський» або з Росії чи зони проведення АТО залізницею;

– порушено господарські зв'язки виробників і споживачів твердого палива, зокрема через руйнування транспортної інфраструктури;

– зменшились обсяги споживання вугільної продукції на 32% тощо.

Таблиця 7.1

Постачання вугілля в Україну, 2013–2017 рр.

Показник	2013	2014	2015	2016	6 міс. 2017
Видобуток вугілля, млн т	83,7	65	39,7	40,9	18,4
у т.ч.: коксівне	23,7	16,1	8,3	8,4	3,5
енергетичне	60	48,9	31,4	32,5	14,9
Готова вугільна продукція, млн т	64,4	45,9	29,9	29,5	12,5
Імпорт вугілля, всього, млн т	14,2	14,7	14,6	15,6	7,9
у т.ч.: коксівне вугілля	14,2	12,5	12,7	14,1	6,9
з нього: з Росії	10,3	8,6	7	9,9	4,2
з США	2,9	2	2,8	1,8	1,4
з Казахстану	0,6	0,66	0,83	0,6	0,3
енергетичне вугілля	0,02	2,2	1,9	1,5	1
з нього: антрацит	0,02	2,1	1,1	0,93	0,83
з нього: з Росії	0,02	1,8	0,9	0,57	0,75
з ПАР	-	0,13	0,19	0,37	0,08
Споживання вугілля, млн т	71,3	53,9	45,3	48,68	20,6

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України та Міністерства енергетики та вугільної промисловості України.

Незважаючи на те, що до початку воєнних дій у Донецькій та Луганській областях переважна частина виробленої у цих областях вугільної продукції (73%) та електроенергії (92%) споживалась електроенергетикою, металургією, населенням у цих же областях або експортувалася (21% виробленої вугільної продукції, 80% – металургійної), наслідки розриву цілісності системи

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

вуглезабезпечення для національної економіки виявились досить тяжкими. Найбільш гострою проблемою є постійний дефіцит антрациту, який використовується половиною українських ТЕС для виробництва електроенергії.

Проте попри такі тяжкі наслідки, з I кв. 2016 р. намітилася тенденція щодо поступового відновлення власного виробництва вугільної продукції, однак вона обірвалася у березні 2017 р. через припинення поставок вугілля з зони АТО (табл. 7.2). Ця тенденція може стати стійкою за умови нарощування темпів зростання капітальних інвестицій у власний видобуток вугілля, що спостерігається з початку 2016 р.

Таблиця 7.2

Динаміка обсягів виробництва і споживання вугільної продукції, інвестицій у видобуток вугілля поквартально у 2014–2017 рр.

Показник	2014		2015		2016		2017
	перше пів-річчя	рік	перше пів-річчя	рік	перше пів-річчя	рік	перше пів-річчя
Виробництво вугільної продукції, млн т	29,2	44,7	13,3	28,2	13,8	29,5	12,5
% до відповідного періоду попереднього року			45,5	63,1	103,8	104,6	90,6
Капітальні інвестиції у видобуток вугілля, млн грн	2416	3788	956	2733	1831	4975	2224
% до відповідного періоду попереднього року			39,6	72,1	191,5	182,0	121,5
Споживання вугільної продукції, млн т	31,9	53,9	21,3	45,3	26,3	48,7	20,6
% до відповідного періоду попереднього року			66,8	84,0	123,5	107,5	78,3

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України.

Останніми роками рентабельно працювали майже всі приватні шахти, зовсім інша ситуація спостерігалась у державному секторі галузі: з 92 шахт у 2010–2011 рр. рентабельною була кожна десята шахта, у першому півріччі 2017 р. з 31 шахти – лише три.

Собівартість товарної вугільної продукції (ТВП) державних шахт покривалась доходом від її реалізації у 2010 р. на 65%, у 2016–2017 рр. – на 54%, збитки зростали з 7,2 млрд грн у 2010 р. до 15,2 млрд грн у 2013 р., у 2016

р. вони становили понад 3,9 млрд грн. Збільшувались і обсяги державної підтримки на покриття витрат із собівартості – із 5,77 до 13,3 млрд грн відповідно, у 2016 р. вони становили близько 1,4 млрд грн.

Окремі показники функціонування державних шахт наведено в Додатках 7.1–7.2.

Більшість державних шахт мають досить потужний виробничий та економічний потенціал, проте знаходиться він у глибокому занепаді і використовується вкрай неефективно – понад половину видобувних механізованих комплексів працюють понад нормативні строки експлуатації, близько 40% основного стаціонарного устаткування повністю вичерпало свій нормативний ресурс експлуатації та потребує заміни. У загальному парку діючого вуглевидобувного та прохідницького устаткування переважає фізично зношене (рівень зношування основних фондів перевищує 65%) та морально застаріле обладнання.

Під час дослідження встановлено, що визначальний вплив на підвищення ефективності функціонування шахт має збільшення обсягів видобутку вугілля, про це свідчить, зокрема, залежність собівартості товарної вугільної продукції від обсягів видобутку вугілля, яку проілюстровано на рис. 7.1. Така залежність пояснюється високою часткою умовно-постійних витрат у структурі собівартості вугільної продукції (коливається від 58,8 до 91,4 %, на переважній кількості шахт становить понад 75%). Отже, без проведення технологічного оновлення виробництва на інноваційній основі, яке забезпечує збільшення обсягів видобутку вугілля, суттєво підвищити ефективність роботи шахт неможливо. Це доводить також досвід рентабельно працюючих приватизованих шахт, які займаються модернізацією, характеризуються високим рівнем управління та прибутковістю.

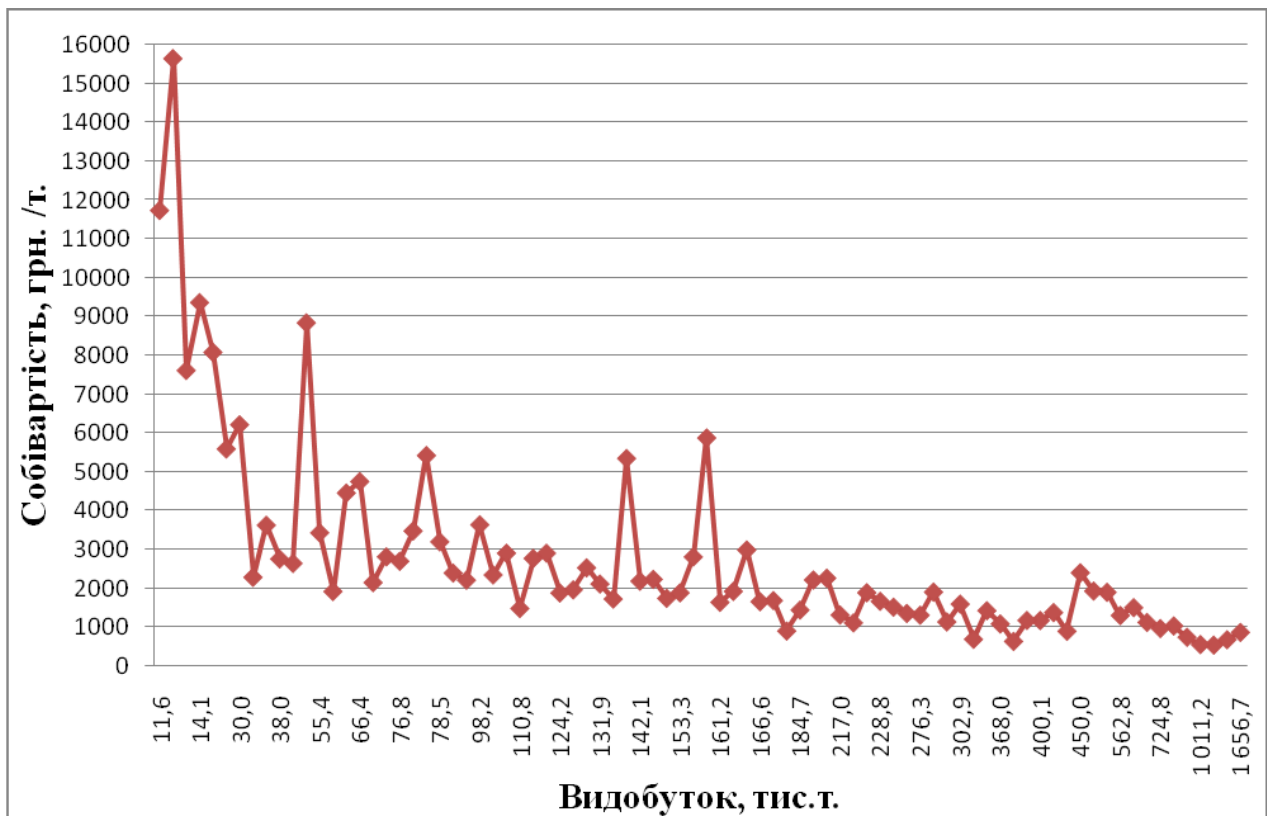


Рис. 7.1. Залежність собівартості ТВП від обсягів видобутку вугілля, 2013 р.

Джерело: складено за даними Міністерства енергетики та вугільної промисловості України.

Проведений аналіз поточного стану інфраструктури видобутку вугілля (виробнича інфраструктура вуглевидобувних підприємств включає засоби навантаження, підземного транспортування й підйому вугілля, засоби дегазації і водовідливу, технологічний комплекс поверхні – перевантажувальні та транспортні засоби, засоби сортування вугілля тощо) показав, що лише на 7 з 31 діючої сьогодні державної шахти ця інфраструктура не обмежує подальший розвиток підприємств і спроможна забезпечити основне виробництво навіть після його інноваційного оновлення, решті шахт необхідна комплексна модернізація як основного виробництва, так і інфраструктури, що його забезпечує.

Інноваційне оновлення є одним з основних напрямів вирішення таких проблем, як збільшення обсягів власного видобутку вугілля, посилення енергетичної безпеки, подолання (зменшення) збитковості вугільних шахт і, відповідно, зменшення потреби у державній підтримці, імпортозаміщення (у 2016 р. Україна імпортувала 15,6 млн т вугілля вартістю близько 1,5 млрд дол. США).

Однак тут поряд із традиційно існуючими (насамперед – нестачею інвестицій) з'явилися нові проблеми. В останнє десятиліття для здійснення технологічного оновлення вуглевидобування в Україні було створено необхідні передумови, зокрема, налагоджено власне виробництво необхідного високопродуктивного ресурсозберігаючого гірничошахтного обладнання нового технічного рівня, адаптованого до особливостей гірничо-геологічних умов українських вугільних родовищ. Однак через те, що багато підприємств вугільного машинобудування опинились у зоні АТО, значний асортимент необхідного обладнання не виробляється. Отже, необхідно шукати альтернативні варіанти його поставок по імпорту та розробляти нові технологічні рішення та інвестиційні проекти з використанням зарубіжного устаткування.

Основними проблемами здійснення інноваційного оновлення виробництва є залучення інвестицій (переважно недержавних) та відсутність чіткого визначення ролі та місця вугілля власного видобутку в забезпеченні енергетичної безпеки держави, без чого неможливо уявити стратегію перспективного розвитку підприємств.

Інфраструктура збагачення вугілля (збагачувальні та брикетні фабрики) до початку воєнних дій на Донбасі була представлена 52 збагачувальними фабриками (ЗФ) загальною потужністю 133 млн т на рік, рівень їх завантаження останніми роками становив 35–40%. На сьогодні більшість із них опинилась на не підконтрольній Україні території.

Ще у 2010–2013 рр. найбільші збагачувальні фабрики були приватизовані. Зараз у власності держави не залишилося жодної великої ЗФ.

Більшість ЗФ оснащені морально застарілим і фізично зношеним обладнанням, використовують відсталі технології, понад 70% ЗФ потребують модернізації та технологічного оновлення. Власники фабрик майже не займаються модернізацією.

Головними проблемами інфраструктури збагачення вугілля є: низький рівень завантаження наявних потужностей збагачувальних фабрик за високої

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

частки рядового вугілля низької якості, що реалізовувалося на внутрішньому ринку без збагачення (останніми роками у державному секторі збагачувалося лише 62–63% видобутого вугілля); використання на більшості ЗФ застарілих технологій збагачення вугілля, що не дозволяє забезпечити достатню глибину переробки та необхідну якість вугільної продукції; відсутність технологій знесірчення вугілля за наявності позитивного світового досвіду їхнього використання та вітчизняних наукових напрацювань з цього питання, що зменшує попит внутрішнього ринку на вітчизняне коксівне вугілля, обмежує можливості експорту українського вугілля, здійснює значний негативний вплив на навколишнє середовище; недосконалість механізму тарифоутворення на послуги зі збагачення вугілля; відсутність стандартів якості вугілля для різних напрямів його використання, як це прийнято, зокрема, в європейських країнах, що не заохочує вуглевидобувні підприємства до збільшення обсягів збагачення вугілля.

Інфраструктуру транспортування і переробки вантажів вугілля та інших видів твердого палива представляють засоби транспортної інфраструктури загального призначення (залізничний, річковий, морський транспорт) зі спеціалізованими засобами прийняття, оброблення та перевезення сипучих навалювальних вантажів (зокрема спеціалізовані вугільні термінали).

Останніми роками більше 95% твердого палива у внутрішніх перевезеннях здійснювалось залізничним транспортом (табл. 7.3). Частка твердого палива в загальних обсягах перевезень вантажів залізничним транспортом скоротилась з 30% у 2013 р. до 19,6% у 2016 р., автомобільним – з 12,9 до 2,3%, морським – з 1,1 до 0,9%, річковим – з 12,9 до 4,6%.

Транспортування твердого палива морським і річковим транспортом використовується переважно у зовнішньоекономічній діяльності для здійснення експортних, імпорتنих та транзитних операцій (табл. 7.4).

У 2014–2015 рр. спостерігалась тенденція збільшення обсягів переробки імпорتنих та зменшення експортних і транзитних вантажів твердого палива.

Обсяги та структура перевезення твердого палива за видами транспорту, млн т

Показник	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Тверде паливо, всього	109,8	130,0	131,4	89,9	65,4	67,3
<i>% до 2013 року</i>			<i>100,0</i>	<i>68,4</i>	<i>49,7</i>	<i>51,2</i>
в тому числі: вугілля	98,5	118,7	119,3	81,9	58,7	60,1
кокс	11,3	11,3	12,1	8,0	6,6	7,22
в тому числі за видами транспорту:						
залізничним транспортом:						
Тверде паливо, всього	109	129	131	83,4	65,2	64,3
<i>% до 2013 року</i>			<i>100,0</i>	<i>63,7</i>	<i>61,8</i>	<i>49,1</i>
в тому числі: вугілля	98	118	119	75,5	58,6	57,2
кокс	11	11	12	7,9	6,6	7,1
автомобільним транспортом:						
Тверде паливо, всього				6,2		2,82
в тому числі: вугілля				6,2		2,77
кокс				0,0		0,05
морським транспортом:						
Тверде паливо, всього	0,360	0,045	0,037	0,014	0,034	0,03
<i>% до 2013 року</i>			<i>100,0</i>	<i>37,8</i>	<i>91,9</i>	<i>72,97</i>
в тому числі: вугілля	0,271	0,045	0,018	0,0	0,028	0,00
кокс	0,089	0,000	0,019	0,0	0,006	0,03
річковим транспортом:						
Тверде паливо, всього	0,485	0,914	0,366	0,280	0,122	0,17
<i>% до 2013 року</i>			<i>100,0</i>	<i>76,5</i>	<i>33,3</i>	<i>46,3</i>
в тому числі: вугілля	0,245	0,618	0,328	0,223	0,086	0,12
кокс	0,240	0,296	0,038	0,057	0,036	0,05
Структура перевезень:						
Тверде паливо, всього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
в тому числі за видами транспорту:						
залізничний	99,2	99,3	99,7	92,8	95,7	95,5
автомобільний				6,9	4,1	4,2
морський	0,33	0,03	0,03	0,02	0,04	0,04
річковий	0,44	0,70	0,28	0,31	0,14	0,25
Частка перевезень твердого палива в загальних обсягах перевезень:						
залізничний	30,00	29,00	30,00	21,5	24,2	19,6
автомобільний	5,80	10,60	12,90	8,9	3,4	2,3
морський	5,70	1,10	1,10	0,5	1,1	0,9
річковий	5,80	13,00	12,90	8,9	4,1	4,6

Джерело: складено за даними Держстату України.

Переробка вантажів твердого палива морськими і річковими портами України

Показник	2010	2013	2014		2015
			I пів-річчя	рік	I пів-річчя
Переробка вантажів морськими і річковими портами, всього	154,40	153,65	69,28	147,50	73,22
у т.ч. експортних	85,40	100,50	49,55	104,15	50,07
імпортних	17,70	19,00	7,45	17,15	9,93
транзитних	44,20	29,20	11,44	20,48	9,86
внутрішніх	7,00	4,80	0,85	5,72	3,36
у тому числі:					
тверде паливо, всього	16,30	15,40	7,49	14,04	5,65
у т.ч. експортних	6,40	7,80	4,62	6,25	0,25
імпортних	1,90	3,30	1,20	4,16	3,60
транзитних	8,00	4,30	1,66	3,44	1,75
внутрішніх				0,19	0,05
з нього: вугілля	15,10	13,50	6,59	12,42	5,20
у т.ч. експортних	5,30	6,00	3,74	5,19	0,18
імпортних	1,80	3,30	1,20	3,68	3,22
транзитних	8,00	4,20	1,65	3,43	1,75
внутрішніх				0,12	0,05
кокс	1,20	1,90	0,90	1,62	0,45
у т.ч. експортних	1,20	1,80	0,88	1,06	0,07
імпортних	0,00	0,00	0,00	0,49	0,38
транзитних	0,00	0,10	0,01	0,01	0,00
внутрішніх				0,07	0,00
Частка твердого палива в загальних обсягах переробки вантажів, %	10,56	10,02	10,81	9,52	7,71
у т.ч. експортних	7,50	7,76	9,32	6,00	0,50
імпортних	10,60	17,37	16,06	24,28	36,24
транзитних	18,00	14,73	14,52	16,79	17,77
внутрішніх				3,27	1,46

Джерело: складено за даними Держстату України.

Пояснюється це розширенням географії імпорту вугілля в Україну (диверсифікацією джерел постачання), скороченням експорту українського вугілля через наявний дефіцит на внутрішньому ринку та втратою частини російського і казахського транзиту через територію України внаслідок активної протекціоністської політики Росії відносно власних портів.

Питома вага твердого палива в загальних обсягах переробки вантажів морськими і річковими портами скоротилась з 10,8% у 2013 р. до 7,7% у 2015 р. У зв'язку зі збільшенням імпорту твердого палива через морські порти України слід зазначити, що їх сучасні технічні характеристики (глибини на підхідних каналах і в акваторіях портів, технічний стан причалів, перевантажувальних засобів і засобів для збереження вантажів, рівень автоматизації і комп'ютеризації) перебувають на рівні розвитку 90-х років минулого століття (табл. 7.5). Більшість портальних кранів державних морських торговельних портів відпрацювали нормативний термін експлуатації, їх середній термін експлуатації становить 30 років при нормативному 12,5 років. Стан шляхів сполучення, що використовуються для доставки вантажів до (з) морських портів, припортових станцій, автотранспортних розв'язок, дорожньої інфраструктури, площадок для накопичення вантажів, не відповідає сучасним логістичним вимогам. Оновлення основних засобів державних морських торговельних портів за рахунок як власних, так і залучених коштів здійснюється незадовільно.

Зокрема, існує гострий дефіцит допоміжного портового флоту, що має забезпечувати безпечне мореплавство, – криголамного, буксирного, природоохоронного. Щоб українські порти не відставали від запитів економіки, необхідна їхня модернізація.

Таблиця 7.5

Основні характеристики найбільших портів з перевалки твердого палива

Назва порту	Максимальна глибина, м	Кількість причалів, од.	у т. ч. для перевалки твердого палива, од.	Максимальний дедвейт, тис. т	Потужність перевалки, млн т на рік	Площа складів для зберігання вугілля, тис. т
Південний	19	8	2	200	5,5	650
«Трансінвестсервіс» (Південний)	15	7	2	70	8,5	1000
Миколаїв	10,5	9	4	45	3	300
Маріуполь	9,8	18	7	35	5	350
Рені	7	29	6	6	2,5	170
Ізмаїл	6	22	1	5	2,4	200
Херсон	5,5	9	2	5	4,5	150

Джерело: складено за даними: Южний. Морський торговельний порт. URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/programma-razvitiya>; Администрация Николаевского морского порта. URL: <http://www.portnikolaev.com/>

Одним із чинників, які зумовлюють ефективність міжнародної торгівлі твердим паливом, є можливість використання багатотоннажних суден місткістю понад 100 тис. т. На цей час в Україні є лише три глибоководні морські торгові порти, які мають 13–15-метрові глибини у причалів і здатні приймати повністю завантажені багатотоннажні судна типу Panamax, – це «Південний», Одеса та Іллічівськ, проте вони не пристосовані приймати значні обсяги вугілля, або екологічні інспекції заборонили всі роботи з перевалки вугілля та коксу як у Одесі. За таких умов завезення вугілля до України здійснювалось через румунський порт Констанца, глибина якого становить 18 м, звідки дрібними суднами вугілля переправлялося до українських портів, де перевантажувалося в залізничні вагони. Застосування таких схем здорожчує імпортоване вугілля на 10–12 дол. США/т.

Останніми роками завдяки реалізації інвестиційного проекту днопоглиблення у порту «Південний» глибина морського підхідного і внутрішнього каналів доведена до 21 м, маневрової зони причалів №№ 5,6 – до 21 м, операційних акваторій причалів №№ 5,6 – до 19 м. Згідно з Планом розвитку порту, передбачені також відповідні заходи щодо поглиблення судноплавної частини операційних акваторій інших причалів. Отже порт отримує можливість обробляти і повністю завантажувати біля причалів судна класу Capesize місткістю понад 200 тис. т.

Основними проблемами інфраструктури транспортування і переробки вантажів твердого палива є формування стійкої негативної тенденції зменшення обсягів його перевезень найбільш дешевим вітчизняним морським і річковим транспортом, що зумовлено процесами руйнування морського і річкового флоту та відповідної інфраструктури, а також відсутністю достатньої кількості глибоководних портів для прийняття багатотоннажних суден; відсутність зручних під'їзних шляхів, недостатністю та застарілістю перевантажувальних комплексів у діючих морських портах, що надають послуги з перевалки вугілля; дефіцитом піввагонів для перевезення вугілля залізничним транспортом; низьким рівнем управління наявним парком

піввагонів; недосконалістю формування тарифів на послуги з перевезення вугілля. Невирішеність цих проблем призводить до збільшення логістичних витрат і здорожчення твердого палива.

Основними напрямками інноваційного оновлення інфраструктури транспортування і переробки вантажів твердого палива є напрями, визначені для залізничного, морського та річкового видів транспорту загального користування для вантажних перевезень, крім того в Україні є необхідним будівництво спеціалізованих вугільних терміналів з обов'язковим дотриманням екологічних вимог і обмежень.

Зазначимо, що основні проблеми функціонування і розвитку інфраструктури системи забезпечення твердим паливом зумовлені, зокрема, відсутністю довгострокової стратегії (програми) соціально-економічного розвитку України.

До невизначених і проблемних питань у нинішній державній енергетичній політиці можна віднести такі:

– відсутність обґрунтованих чітких пріоритетів і критеріїв (або ієрархії пріоритетів і критеріїв) оптимізації паливно-енергетичного балансу (ПЕБ) України (енергетична безпека, економічна ефективність – або екологізація; а у випадку їх поєднання – то на якій основі), закріплених на законодавчому рівні;

– відсутність чітких уявлень про місце і значення вугілля і продуктів його переробки у формуванні перспективного ПЕБ, прогнозів його власного видобутку, переробки, імпорту, експорту;

– невизначеність стану і перспектив вуглевидобування в Донецькій та Луганській областях у зоні проведення АТО;

– невизначеність і непослідовність у питанні доцільності подальшого функціонування збиткових вугільних шахт – упродовж одного року позиція держави може змінюватись на протилежну залежно від сили лобіювання комерційних інтересів крупних фірм і корпорацій, бізнес яких пов'язаний з тими або іншими видами енергоносіїв. При цьому об'єктивні передумови для

вибору пріоритетних видів енергоносіїв, вимоги енергетичної безпеки можуть повністю ігноруватись;

– невизначеність щодо обсягів потенційного попиту на транзитні послуги України із транспортування вугілля і коксу.

Зазначені проблемні питання вимагають посиленої уваги держави – насамперед шляхом відповідного нормативно-правового регулювання.

7.2. Методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості вугільних шахт

Серед множини проблем, що супроводжують процес забезпечення національної економіки твердим паливом, однією з найбільш важливих і актуальних є необхідність створення і реалізації нових інноваційних підходів до розвитку інфраструктури видобування, переробки (збагачення), транспортування і споживання твердого палива відповідно до сучасних критеріїв економічної, енергетичної, екологічної ефективності та соціальної відповідальності. Нові підходи мають передбачити повну узгодженість технічних, технологічних, екологічних, економічних, фінансових складових, вони можуть бути реалізовані лише за якісно нової системи управління, що має функціонувати з дотриманням нових критеріїв ефективності управління.

Першочергово нові підходи мають бути розроблені й реалізовані в інфраструктурі видобутку вугілля, де сконцентровано найбільш гострі проблеми і суперечності і насамперед мають бути спрямовані на розв’язання соціально-економічних суперечностей, у державному секторі вуглевидобування.

Первинною суперечністю є від’ємний результат між фактичними доходами, що отримують шахти від реалізації своєї вугільної продукції за діючими цінами, та витратами на її виробництво (тобто збитковість державних шахт). Воно генерує низьку похідних суперечностей:

– фінансовий стан та економічні пропорції основної групи вугледобувних підприємств об’єктивно не дозволяють забезпечувати не тільки розширене, а й

просте відтворення виробництва, водночас згортання вуглевидобутку є неприпустимим через затребуваність вугілля на ринку у середньо- та довгостроковій перспективі, необхідність забезпечення паливно-енергетичного балансу та підтримання рівня енергетичної безпеки держави;

– вуглевидобувні підприємства, продукція яких є затребуваною, мають значний потенціал розвитку (наявність достатніх розвіданих запасів вугілля, інженерних систем та технологічних комплексів, трудового та фахового потенціалу), водночас цей потенціал не може бути задіяний через брак власних коштів на розвиток виробництва;

– забезпечення поточної життєдіяльності вугільних шахт (просте відтворення) потребує необхідного і достатнього фінансування виробничих витрат (це матеріальні витрати, оплата праці, створення безпечних умов, реновація), але обсяг доходу від реалізації товарної вугільної продукції є для цього недостатнім;

– вуглевидобувні підприємства потенційно є великими платниками податків у державний та місцевий бюджети, багато підприємств є містоутворюючими, проте збиткові підприємства не можуть сплачувати податки повністю;

– вуглевидобувні підприємства мають продавати свою вугільну продукцію на ринку за цінами, не нижче собівартості, а споживач може купувати цю продукцію за цінами, не вище ринкових;

– закриття шахт, що відпрацювали промислові запаси вугілля, потребує фінансування комплексу робіт, що визначені відповідними проектами (фізичне закриття, соціальні та екологічні заходи), а у вуглевидобувних підприємств повністю відсутні кошти на такі роботи.

В Україні ці проблеми і суперечності багато десятиліть вирішувались шляхом субсидування державою збиткових вуглевидобувних підприємств, чому внаслідок чого задовольнялась така система інтересів:

– підтримувався сталий паливно-енергетичний баланс та задовільний рівень енергетичної безпеки;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

- ціни на вугільну продукцію підтримувалися на мінімальному рівні, тим самим максимізуючи додану вартість в усіх галузях економіки (валовий внутрішній продукт на макроекономічному рівні);

– забезпечувалося стале надходження податків у державний та місцеві бюджети;

– попит внутрішнього ринку на вугільну продукцію задовольнявся достатньою мірою, сприяючи сталому виробництву та формуванню прибутків у різних галузях економіки, які не лише споживають вітчизняне вугілля, а й постачають вуглевидобувним підприємствам обладнання та матеріали;

– нівелювалося зростання соціальної напруги та екологічних проблем при закритті шахт;

– зберігалися робочі місця, заробітну плату шахтарі отримували своєчасно та в повному обсязі при забезпеченні її законодавчо встановленого рівня;

– задовільно фінансувалася поточна виробнича діяльність вуглевидобувних підприємств при необхідному забезпеченні рівня промислової безпеки;

– у задовільному стані підтримувалися інженерні системи, гірниче господарство та відбувалося певне технічне переоснащення вуглевидобувних підприємств.

Як зазначалось у розд. 5.2, відповідно до правових норм СОТ та ЄС, а також через обмежені можливості Держбюджету, надання державної підтримки вугільній промисловості має бути значно скорочено, а згодом – припинено зовсім. За таких умов необхідно залучати недержавні інвестиції, в основу таких заходів має бути покладено поєднання інтересів інвесторів та держави (суспільства).

Зважаючи на наявність багатьох виробничих та фінансово-економічних проблем, проведено факторний аналіз збитковості державних вуглевидобувних підприємств і з урахуванням його результатів розроблено методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості державних шахт, а з їх використанням здійснено поділ шахт на групи для цілей залучення недержавних інвестицій.

Економічний рівень вуглевидобувних підприємств формується під одночасним впливом багатьох факторів як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. Ступінь впливу кожного з факторів через надзвичайну різноманітність значень є різним, крім того, він не є постійним і змінюється в часі залежно від ситуації на підприємстві (ендогенні фактори), та зовнішніх економічних умов, в яких працюють підприємства (екзогенні фактори). Основними об'єктивними факторами, які впливають на економічний рівень вуглевидобувних підприємств, є ступінь складності гірничо-геологічних умов та якість вугілля в геологічних запасах.

Гірничо-геологічні умови шахт України надзвичайно різноманітні. Глибина ведення гірничих робіт коливається в діапазоні від 145 до 1373 м, потужність вугільного пласта – 0,5–2,8 м, кут падіння вугільного пласта – 1° – 64° , обводненність шахт (приплив води) – 34–980 куб. м/год, газообільність шахт – 0–40 м³ на 1 т добового видобутку вугілля і більше, якість вугілля в запасах – марка, зольність – 7,3–48,6%, волога – 0,7–13,2%, вміст сірки – 0,7–4% і більше, збагачуваність вугілля змінюється від легкої до важкої категорії.

Об'єктивними є такі залежності, які значною мірою визначають економічний стан шахт: чим складніші гірничо-геологічні умови залягання вугільних пластів, тим більші витрати на видобуток вугілля; чим гірша якість вугілля в запасах, тим нижча якість товарної вугільної продукції і, відповідно, її ціна і дохід підприємств від її виробництва.

Основними суб'єктивними ендегенними факторами, що впливають на економічний стан шахт, та показниками їх кількісної оцінки є такі:

- технічний і технологічний стан шахт (рівень фізичного зношування і моральної застарілості гірничо-шахтного обладнання; встановлена виробнича потужність);
- ефективність використання гірничої техніки, в тому числі нового технічного рівня (рівень використання встановленої виробничої потужності; навантаження на очисний вибій);

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

— ефективність використання енергетичних, матеріальних і трудових ресурсів (питомі витрати певних ресурсів на тонну видобутого вугілля; продуктивність праці);

— якість вугільної продукції (зольність видобутого вугілля; частка вугілля, що збагачується; зольність вугілля, відвантаженого споживачам);

– рівень управління (чисельність працівників, рівень організації праці і розподілу матеріальних і фінансових ресурсів тощо).

Технологічний і технічний рівень державних шахт достатньо різний: встановлена виробнича потужність становить від 45 до 1800 тис. т на рік, навантаження на очисний вибій – від 20 до 2508 т/добу, на переважній більшості шахт рівень фізичного зношування основних фондів перевищує 65%. Отже, без проведення модернізації і технологічного оновлення виробництва суттєво підвищити ефективність роботи шахт неможливо.

Проведене в попередні роки технічне переоснащення багатьох державних шахт (тому числі з використанням державної підтримки) не стало ефективним (не зумовило значне зростання обсягів видобутку, як очікувалося) через порушення послідовності його проведення, наслідком чого стало «замикання» потенціалу нових високопродуктивних очисних мехкомплексів (які до того ж мають найбільшу вартість серед гірничо-шахтного обладнання). Тому першочергово необхідно вжити організаційних заходів та провести роботи з капітального будівництва і технічного переоснащення, спрямовані на ліквідацію «вузьких місць» і збільшення пропускної спроможності технологічних ланок, які не дозволяють реалізувати потенціал встановленого високопродуктивного обладнання.

Основними суб'єктивними екзогенними факторами, які не належать до сфери господарчої діяльності вугільної галузі, є:

1. Цінові диспропорції, які проявляються у відставанні темпів зростання цін на вугілля від темпів зростання цін на устаткування та інші матеріальні ресурси, що використовуються у процесі виробництва вугільної продукції.

Наприклад, за 2010–2015 рр. ціни на вугільну продукцію державних шахт зросли у 1,6 раза, а на вітчизняне гірничо-шахтне обладнання – у 3,0–3,5 раза.

2. Встановлення занижених відносно світових цін на вітчизняну вугільну продукцію. Упродовж багатьох років ціни на вітчизняне вугілля не відповідали його реальній світовій вартості, зокрема, вони були значно нижчі за ціни на імпортоване вугілля аналогічної якості. В останні роки такі диспропорції дещо зменшились через зниження світових цін, проте досі повністю не ліквідовані.

Таким чином, у причинах збитковості вугільної промисловості України слід виділяти дві складові: перша формується на вуглевидобувних підприємствах, друга зумовлюється ціновими диспропорціями, наслідками яких є, по-перше, перевитрати коштів (у тому числі й державної підтримки) на придбання техніки і матеріалів, по-друге, – недоотримання доходу від реалізації вугілля на внутрішньому ринку через встановлення занижених відносно світових цін.

Зазначене доводить, що в попередні роки часткова компенсація витрат собівартості вугільної продукції, яка щорічно надавалась галузі у складі державної підтримки, за своєю суттю значною мірою була ціновою компенсацією за встановлення занижених цін на вугілля на внутрішньому ринку.

Факторним аналізом виявлено загальну для всіх підприємств і вугільної галузі загалом принципovu зміну ступеня впливу різних факторів: якщо в період до 2002–2004 рр. при відносно низьких рівнях цін і технічного стану шахт визначальний вплив на ефективність їх роботи мали фактори об'єктивного характеру (складність гірничо-геологічних умов), то після 2004 р. через збільшення цін на світовому і внутрішньому ринках, приватизацію шахт і активізацію технологічного оновлення виробництва (із впровадженням сучасного високопродуктивного гірничо-шахтного обладнання нового технічного рівня переважно вітчизняного виробництва) та більш високого рівня управління на приватизованих шахтах, визначального впливу набули суб'єктивні фактори – насамперед технічний і технологічний стан шахт,

ефективність використання техніки нового технічного рівня, енергетичних і трудових ресурсів, якість вугільної продукції.

Факторним аналізом встановлено, що визначальний вплив на підвищення ефективності роботи шахт має зростання обсягів виробництва вугільної продукції, що пояснюється високою (до 70–75% і вище) часткою умовно-постійних витрат у структурі собівартості.

Результати аналізу дозволяють стверджувати, що за сучасних рівнів цін на вугілля, технологічного і технічного рівня виробництва, ефективного управління переважна кількість державних шахт, навіть за таких складних гірничо-геологічних умов вугільних родовищ, як в Україні, можуть працювати на рентабельному рівні або наближеному до нього.

Такий висновок треба обов'язково враховувати в процесі оптимізації структури шахтного фонду, перспективних паливно-енергетичних балансів України та при вирішенні проблеми посилення енергетичної безпеки держави.

З метою більш обґрунтованої оцінки інвестиційної привабливості державних шахт для залучення недержавних інвестицій варто запропонувати такі **методичні підходи**.

У сучасній економічній науці не існує єдиного підходу до визначення змісту категорії «інвестиційна привабливість підприємства». Проведений аналіз показав, що інвестиційну привабливість слід визначати як комплекс факторів, перелік і вага яких може змінюватись залежно від:

- цілей інвесторів;
- виробничо-технічних особливостей підприємства, в яке інвестуються кошти;
- минулого, сучасного та потенційно можливого економічного стану підприємства.

Стосовно вуглевидобувних підприємств можна дати таке визначення інвестиційної привабливості: це – багатофакторна характеристика сукупності ресурсних, виробничо-технологічних, економічних та соціальних критеріїв

оцінки підприємства, побудована в ув'язці з інтересами інвесторів і яка забезпечує позитивний ефект від вкладання інвестицій.

Залежно від мети інвесторів, інвестиційна привабливість вуглевидобувних підприємств розглядається з позицій:

- держави, що зацікавлена у збільшенні обсягів видобутку вугілля та посиленні енергетичної безпеки, передбачуваному розвитку базових галузей, раціональному фінансуванні національної економіки;

- самого підприємства, що одночасно може виступати як об'єкт і суб'єкт інвестування, оскільки наявність вільних власних коштів передбачає самоінвестування, отже підприємство повинно мати уявлення про свої сильні та слабкі сторони; чітко уявляти, чи може воно бути самодостатнім, функціонувати і розвиватись на основі самофінансування, чи потребуватиме додаткового інвестування; які у нього шанси щодо переваг у боротьбі за інвестиції порівняно з іншими підприємствами;

- власників тимчасово вільного капіталу – потенційних інвесторів та кредиторів, які оцінюють і порівнюють вигоди багатьох варіантів вкладення капіталу та обирають найбільш ефективний;

- групи конкуруючих інвесторів, які змагаються за право вкладення свого капіталу в «найкраще» підприємство з метою максимальної реалізації своїх конкретних цілей.

Наразі існує декілька методик оцінки перспективності вуглевидобувних підприємств, раніше розроблених різними авторами для цілей визначення доцільності подальшої роботи або дострокового закриття збиткових шахт з метою надання різних видів державної підтримки, однак всі вони ґрунтувались лише на аналізі економічного стану підприємств, який сформувався на певний період часу, а за основний критерій оцінки перспективності шахт приймали рівень збитковості. Наприкінці 90-х – на початку 2000-х років такі методики були використані при обґрунтуванні управлінських рішень щодо дострокового закриття понад 100 збиткових шахт, більшість із яких мали залишкові промислові запаси вугілля 20–40 млн т і більше, а також гарні перспективи

приросту обсягів видобутку вугілля, значні резерви підвищення ефективності функціонування, що можна було використати після модернізації виробництва та здійснення низки заходів організаційного характеру. Згодом декілька шахт, які підлягали закриттю відповідно до наведених вище обґрунтувань, було виведено зі складу виробничих об'єднань, їм було надано певну самостійність в управлінні підприємствами. Надалі, після проведення робіт з модернізації виробництва, ці шахти суттєво збільшили потужності, вийшли на прибутковий рівень функціонування, досі працюють і мають добрі перспективи розвитку.

Цей приклад, разом із позитивними результатами роботи приватних шахт, для яких характерні технологічне оновлення виробництва, високий рівень управління, доводять, що лише сам по собі існуючий економічний стан підприємства не може покладатися в основу оцінки інвестиційної привабливості вуглевидобувних підприємств.

З огляду на зазначене нами розроблені такі методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості державних вуглевидобувних підприємств, що ґрунтуються на комплексному аналізі не лише існуючого, а й потенційно можливого (після проведення модернізації) стану підприємств, який включає оцінку ресурсного, виробничо-технологічного, економічного і соціального стану шахт. Оцінка інвестиційної привабливості шахт та критерії поділу їх на групи для цілей залучення недержавних інвестицій ґрунтується саме на потенційних можливостях підприємства.

Як основні критерії оцінки інвестиційної привабливості підприємств пропонуємо прийняти:

- достатню забезпеченість запасами вугілля;
- потенційну прибутковість;
- рентабельність інвестицій;
- прийнятний термін окупності інвестицій.

Ці критерії визначено на основі комплексного аналізу існуючого та потенційно можливого (після проведення модернізації) стану підприємств, що включає оцінку ресурсного, виробничо-технологічного, економічного і

соціального стану підприємств. Такий підхід, на відміну від існуючих, дозволяє найбільш повно оцінити як поточний стан, так і потенціал перспективного розвитку підприємств. Причому провідну роль відіграє потенційно можливий стан підприємства і саме на ньому ґрунтується оцінка інвестиційної привабливості шахт та критерії поділу їх на групи для цілей залучення недержавних інвестицій.

Ресурсний стан характеризується величиною запасів вугілля, забезпеченістю запасами та їх економічною оцінкою.

Величина запасів визначається:

для існуючого стану – за обсягами залишкових промислових запасів ($Пз_i$), млн т;

для потенційного стану – за обсягами потенційних балансових запасів ($Бз_n$), які розраховуються за формулою:

$$Бз_n = (Бз_i + Бр + Бв) * Кв.з. \quad (7.1),$$

де $Бз_i$ – існуючі залишкові балансові запаси підприємства, млн т;

$Бр$ – балансові запаси резервних ділянок (резерв групи “б”), млн т;

$Бв$ – балансові запаси вільних ділянок, які розташовані поруч із діючими підприємствами, млн т;

$Кв.з.$ – коефіцієнт вилучення вугілля з балансових запасів, що визначається як відношення сумарних обсягів видобутку вугілля за певний попередній період діяльності шахти (10–15 років) до обсягу списаних балансових запасів за цей самий період.

Забезпеченість запасами ($Зз$) вимірюється в роках, розраховується за формулами:

для існуючого стану:

$$Зз_i = Пз_i / ВВП * 1000 \quad (7.2),$$

де $Пз_i$ – залишкові промислові запаси вугілля, млн т;

$ВВП$ – встановлена виробнича потужність шахти, тис. т/рік;

для потенційного стану:

$$Зз_n = Бз_n / ПП * 1000 \quad (7.3),$$

де ПП – потенційна потужність шахти, *тис. т/рік* (спосіб її визначення викладено нижче).

Економічна оцінка запасів виконується додатково (не є обов'язковою), представляє вартість запасів вугілля певного технологічного призначення (коксівного або енергетичного) в нинішніх світових цінах, з урахуванням показників якості вугілля в запасах (марки, зольності, вологості, вмісту сірки, теплотворної спроможності) за вирахуванням втрат вугілля в надрах у процесі видобутку та втрат при збагаченні.

За своєю суттю економічна оцінка запасів вугілля – це можливий дохід підприємства (у нинішніх цінах) від реалізації готової вугільної продукції, виробленої за весь період діяльності підприємства. Особливістю цього показника є те, що у вартісній формі визначаються не лише обсяги запасів, але й їхня якість, що важливо з огляду на те, що зазвичай, чим менший вміст сірки у вугіллі, тим вища його ціна; світова ціна коксівного вугілля на 30–40% вища, ніж енергетичного тощо.

Економічна оцінка запасів корисна для проведення порівняльної комплексної оцінки запасів різних підприємств.

Зважаючи на те, що економічна оцінка є додатковою характеристикою, у цьому дослідженні детально спосіб її визначення не висвітлюється.

Виробничо-технологічний стан підприємства оцінюється:

для існуючого стану – за показниками встановленої виробничої потужності (ВВП), яку щорічно уточнює Міністерство енергетики та вугільної промисловості залежно від стану гірничого господарства шахти, обсягом видобутку (В) та рівня використання встановленої виробничої потужності (Кввп). Останній розраховується за формулою:

$$K_{ввп} = V/ВВП \quad (7.4)$$

для потенційного стану – за величиною потенційної потужності, якої можна очікувати після проведення модернізації.

Потенційна потужність підприємства визначається за величиною проектної потужності, яку обґрунтовано в нових інвестиційних проектах

реконструкції або технічного переоснащення шахт. Зважаючи на те, що наразі щодо багатьох шахт такі нові проекти відсутні, потенційна потужність для орієнтовних розрахунків може визначатись експертно на основі аналізу таких даних:

– проектної потужності шахт за існуючими (навіть застарілими) проектами будівництва або модернізації підприємств;

– ретроспективи видобутку вугілля за останні 10–15 років, що відображає реальні виробничі можливості підприємств на певний час, підтвержені практикою;

– пропускної здатності основних технологічних ланок (очисний вибій, шахтний транспорт, вентиляція, шахтний підйом, технологічний комплекс поверхні).

При цьому слід мати на увазі: як показала практика модернізації шахт, що проводилася в останні роки приватними шахтами, потужність стосовно перелічених показників зростала до максимальної величини, але не перевищувала пропускної спроможності шахтного підйому. Останнє є певним обмеженням і головним чином пояснюється великими фінансовими витратами на роботи зі збільшення діаметру шахтного ствола, що, як правило, не було економічно виправданим.

Економічний стан підприємства оцінюється:

для існуючого стану – за такими показниками звітності шахт, як:

– повна собівартість готової вугільної продукції (C_i);

– відпускна ціна вугільної продукції при фактичних показниках якості без ПДВ ($Ц_i$);

– прибуток (+)/ збиток(-) на одну тонну та на весь обсяг готової вугільної продукції ($П_i$);

для потенційного стану за показниками:

– потенційна собівартість вугільної продукції (C_n) розраховується за формулою:

$$C_n = C_i * I_c \quad (7.5),$$

де I_c – індекс зміни собівартості від нинішнього рівня, який розраховується

за формулою:

$$I_c = I_n / I_v + (1 - I_n) \quad (7.6),$$

де I_n – питома вага умовно-постійних витрат у собівартості видобутку вугілля, частки од., розраховується відповідно до існуючої галузевої методики;

I_v – індекс зростання обсягів виробництва готової вугільної продукції, яке очікується після модернізації, відносно нинішнього рівня.

– потенційна ціна вугільної продукції (C_n), визначається за нинішніми світовими цінами на вугілля;

– потенційний прибуток (+)/збиток (-) розраховується за формулою:

$$P_n = (C_n - C_n) * V_n \quad (7.7),$$

де V_n – очікуваний обсяг виробництва готової вугільної продукції після модернізації шахти.

Зазначимо, що для більш повної оцінки потенційного прибутку/збитку слід враховувати ефект від проведення таких заходів:

– збільшення обсягів виробництва, як позитивний результат – зниження собівартості;

– покращення якості вугільної продукції, як результат – збільшення ціни і доходів підприємства від її реалізації;

– підвищення продуктивності праці в результаті модернізації та оптимізація чисельності працюючих, як результат – зменшення собівартості. Зважаючи на високу частку оплати праці у структурі собівартості (41–53% разом із соціальними відрахуваннями), потенціал зменшення собівартості може становити понад 30%.

Ефективність вкладання інвестицій визначається за такими показниками, як:

– рентабельність інвестицій, що характеризує відсоток чистого прибутку від вкладених інвестицій у модернізацію;

– термін окупності інвестицій.

Соціальний стан оцінюється містоутворюючим значенням підприємства за такими показниками:

- місцезнаходження підприємства (місто, селище);
- загальна чисельність працівників підприємства;
- частка чисельності працівників підприємства у загальній чисельності населення міста, селища;
- доходи місцевого зведеного бюджету за рахунок надходжень від підприємства;
- частка надходжень від підприємства в доходах місцевого зведеного бюджету.

Оцінка соціального стану приймається до відома при вирішенні питання дострокового закриття або консервації шахт з невідпрацьованими запасами в частині визначення строків проведення таких заходів та реальних можливостей створення нових робочих місць для працевлаштування звільнених шахтарів.

З використанням викладених вище методичних підходів, а також результатів проведеного нами аналізу ефективності функціонування шахт, які перебувають як у державній, так і у приватній власності, пропонуємо здійснювати розподіл шахт на чотири групи для цілей залучення недержавних інвестицій з використанням зазначених далі критеріїв.

Як критерії відбору підприємств першої групи приймаються:

- потенційна прибутковість;
- потенційна потужність 1000 тис. т і більше;
- забезпеченість промисловими запасами вугілля при потенційній потужності на 20 і більше років;
- рентабельність інвестицій – понад 12,5% (строк окупності інвестицій менше 8,0 років).

Підприємства повинні відповідати одночасно всім чотирьом критеріям.

Критерії відбору підприємств другої групи:

- потенційна прибутковість;
- потенційна потужність 600–999 тис. т;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– забезпеченість промисловими запасами вугілля при потенційній потужності на 10–20 років із перспективою її збільшення за рахунок прирізки балансових запасів резервних ділянок;

– рентабельність інвестицій – менше 12,5% (строк окупності інвестицій – понад 8,0 років).

Підприємства мають відповідати першим двом критеріям та одному з двох останніх – третьому або четвертому.

Критерії відбору підприємств третьої групи:

– наближеність до прибуткового рівня (очікуване покриття витрат на виробництво виручкою від реалізації вугільної продукції більш ніж на 80%);

– потенційна потужність 300–599 тис. т;

– забезпеченість промисловими запасами вугілля при потенційній потужності на 5–10 років із перспективою її збільшення за рахунок прирізки балансових запасів резервних ділянок;

– рентабельність інвестицій – менше 12,5% (строк окупності інвестицій – понад 8,0 років).

Підприємства мають відповідати першим двом критеріям та одному з двох останніх – третьому або четвертому.

Критерії відбору підприємств четвертої групи:

– потенційно неприбуткові (очікуване покриття витрат на виробництво виручкою від реалізації вугільної продукції менш ніж на 80%);

– забезпеченість промисловими запасами при потенційній потужності – менше 5 років при відсутності можливості прирізки балансових запасів резервних ділянок.

Підприємства мають відповідати одному з двох критеріїв.

Шахти, віднесені до першої групи, є найбільш перспективними та інвестиційно привабливими, спроможними максимально забезпечити приріст обсягів видобутку вугілля та підвищити ефективність свого функціонування.

Підприємства, віднесені до другої групи, є досить перспективними та інвестиційно привабливими, проте з певними обмеженнями.

Шахти третьої групи мають суттєві ресурсні або виробничі обмеження, навіть після реалізації інвестиційних проектів вони можуть не досягти рентабельного рівня функціонування.

Шахти четвертої групи характеризуються обмеженнями об'єктивного характеру, вони майже не представляють інтересу для вкладання недержавних інвестицій у видобування вугілля.

З використанням вищевикладених методичних підходів ми провели комплекс досліджень з аналізу існуючого та потенційно можливого ресурсного, виробничо-технологічного та економічного стану 31 державної шахти та поділили їх на чотири групи для цілей залучення недержавних інвестицій.

У додатках 7.1 і 7.2 наведено окремі показники функціонування державних підприємств.

За результатами проведених досліджень до першої групи віднесено 7 державних шахт (табл. 7.6) – вони мають дуже добрі перспективи розвитку, всі шахти потенційно прибуткові, можливий сумарний приріст обсягів видобутку вугілля після модернізації становить 12,4 млн т, на цих шахтах першочергово мають реалізовуватись інвестиційні проекти.

До другої групи віднесено 5 шахт, які теж досить перспективні, всі вони – потенційно прибуткові, потенціал приросту обсягів видобутку вугілля становить 0,7 млн т, вони можуть бути другими в черзі щодо реалізації інвестиційних проектів.

До третьої групи віднесено 12 шахт, прибуткового рівня функціонування вони, можливо, й не досягнуть, однак проведення більш детальних досліджень допоможе пошуку додаткових внутрішніх резервів для підвищення ефективності. Можливий потенціал приросту обсягів видобутку вугілля цих шахт становить 4 млн т.

До четвертої групи віднесено 7 шахт, вони практично не мають перспектив через об'єктивні ресурсні або виробничі обмеження і мають бути закриті та ліквідовані.

Розподіл шахт на групи для залучення недержавних інвестицій

Шахта	Державне підприємство	Марка вугілля		Група шахт		
		кок-сівне	енергетичне	за забезпеченістю пром. запасами	за потенційною потужністю	за можливою прибутковістю
Перша група						
ДП "Південнодонбаська № 3"		Г		1	1	1
Шахта ім. О.Г.Стаханова	"Красноармійськвугілля"		Г	1	1	1
Шахта № 1/3 "Новгородівська"	"Селидіввугілля"		Г	1	1	1
Шахта "Україна"	"Селидіввугілля"		ДГ	1	1	1
Шахта "Росія"	"Селидіввугілля"		Г	1	1	1
Шахта "Степова" (№ 10ВМ)	"Львіввугілля"		Г	1	1	1
ДП "ВК Краснолиманська"		Ж		1	1	1
Друга група						
Шахта ім. Г.М.Димитрова	"Красноармійськвугілля"		Г	2	2	1
Шахта "Центральна"	"Красноармійськвугілля"		Г	1	2	1
Шахта "Родинська"	"Красноармійськвугілля"		Г	2	2	1
Шахта "Межирічанська" (№ 3ВМ)	"Львіввугілля"		Г	2	2	1
ДП "Південнодонбаське № 1"		ДГ		2	1	1
Третя група						
Шахта "Курахівська"	"Селидіввугілля"		ДГ	1	2	2
Шахта "Гірська"	"Первомайськвугілля"		Г	1	2	2
Шахта ім. Д.Ф.Мельникова	"Лисичанськвугілля"		ДГ	1	2	2
Шахта ім. Ф.Е.Дзержинського	"Дзержинськвугілля"	Ж		1	3	2
Шахта "Золоте"	"Первомайськвугілля"		Г	1	3	2
Шахта "Карбоніт"	"Первомайськвугілля"		ДГ	1	3	2
Шахта ім. Г.Г.Капустіна	"Лисичанськвугілля"		ДГ	1	2	2
Шахта "Привільнянська"	"Лисичанськвугілля"		ДГ	1	3	2
Шахта "Новодружеська"	"Лисичанськвугілля"		ДГ	1	3	2
Шахта "Лісова"	"Львіввугілля"		Г	2	3	2
Шахта "Червоноградська"	"Львіввугілля"		Г	1	3	2
Шахта "Бужанська"	"Волиньвугілля"		ДГ	2	3	2
Четверта група						
Шахта "Північна"	"Дзержинськвугілля"	Ж		3	3	2
Шахта "Торецька"	"Дзержинськвугілля"	Ж		1	4	3
Шахта "Тошківська"	"Первомайськвугілля"		ДГ	1	4	3
Шахта "Відродження"	"Львіввугілля"		Г	3	2	2
Шахта "Великомостівська"	"Львіввугілля"		Г	4	4	3
Шахта "Зарічна"	"Львіввугілля"		Г	4	2	3
ДП "ш. Надія"			Ж	4	4	3

Джерело: розроблено автором.

Зазначимо, що наразі, через відсутність розроблених нових інвестиційних проектів з модернізації щодо багатьох державних шахт, не уявляється можливим оцінити ефективність вкладання у них інвестицій. Отже, отримані нами результати проведених предпроектних досліджень слід вважати орієнтовними, вони мають уточнюватись після розроблення інвестиційних проектів для конкретних шахт.

7.3. Шляхи залучення інвестицій у розвиток інфраструктури системи забезпечення твердим паливом

Зношування основних фондів об'єктів інфраструктури системи забезпечення твердим паливом, таких як вугільні шахти, збагачувальні фабрики, морські вугільні термінали торговельних портів, зокрема ті з них, які перебувають у державній власності, становить 60–70%, а деяких – до 80%. Без залучення приватного капіталу відновлення та розвиток цих активів в умовах кризи державних фінансів є практично неможливим.

Однак для приватних інвесторів ці підприємства, зокрема вугільні шахти, здебільшого є інвестиційно непривабливими. Зумовлено це великою капіталоемністю виробництва (необхідністю постійних значних капітальних вкладень на підготовку до відпрацювання нових запасів вугілля замість тих, що вже відпрацьовані), збитковістю більшості діючих шахт, низькою прибутковістю рентабельних шахт і, відповідно, великими строками окупності інвестицій, залежністю ефективності роботи шахт від гірничо-геологічних умов, які до того ж змінюються у часі, високою трудомісткістю виробництва, жорсткими екологічними вимогами до інвестиційних проектів (передусім для об'єктів, розташованих поблизу густонаселених районів) тощо. За таких умов найбільш реальною і перспективною формою фінансування розвитку шахт є сумісне фінансування через механізми державно-приватного партнерства.

Разом із цим стратегічні інвестори, особливо іноземні, можуть бути зацікавлені інвестувати у вугільні шахти не тільки через загальноекономічні чинники (зокрема, дешеву робочу силу, зниження курсу національної валюти тощо), а й через такі:

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– стабільність світового ринку вугілля з пропозицією з джерел широкого географічного діапазону, що дозволяє розглядати вугілля як визнаний у світі стратегічно важливий енергоресурс;

– офіційне визнання Україною (прийняттям Енергетичної стратегії України на період до 2030 року та подальшу перспективу) вітчизняного вугілля як одного з основного виду палива для розвитку енергетики;

– велика роль вугілля в забезпеченні паливом українських теплових електростанцій через відносно високі ціни на природний газ, що зумовлює більшу конкурентоспроможність вугільних енергоблоків порівняно з газомазутними;

– специфікою транспортних умов поставки імпортного вугілля в Україну (обмеженість пропускної спроможності морських портів, що ускладнює і здорожчує його доставку з основних вугледобувних країн-експортерів);

– унікальний геохімічний склад вугілля і вміщуючих порід Донбасу, для яких характерний значний вміст рідкоземельних елементів, що зумовлює можливість використання вугілля не лише як енергоресурс, а й як сировину для вилучення цих елементів;

– наявність значного потенціалу розвитку, який можна використати в результаті інноваційного оновлення виробництва.

Проте наразі основними джерелами інвестування державного сектора вугільної галузі є кошти Державного бюджету та власні кошти вуглевидобувних підприємств. Інші джерела (приватні вітчизняні та іноземні інвестиції, інноваційні кошти, кошти місцевого бюджету, вітчизняні та іноземні кредити тощо) відіграють незначну роль.

Власні кошти вуглевидобувних підприємств використовуються для простого відтворення (підтримання) виробничої потужності шахти – заміни фізично зношеного обладнання (вибійного, транспортного, стаціонарного та ін.) новим або наявним гірничошахтним обладнанням після капітального ремонту, підготовки нових запасів вугілля (виїмкових ділянок, панелей, горизонтів, пластів, блоків) замість відпрацьованих, включаючи будівництво

об'єктів поверхні та проведення додаткових капітальних гірничих виробок (стволів, свердловин тощо), необхідних для нормалізації системи вентиляції, температурного режиму, транспортних схем тощо у зв'язку з поглибленням і ускладненням гірничих робіт.

У законодавстві України можливість надання бюджетних коштів підприємствам передбачена Бюджетним кодексом України через фінансування програм підтримки пріоритетних галузей економіки згідно із загальнонаціональними програмами. Розподіл державної підтримки (ДП) між вуглевидобувними підприємствами здійснюється відповідними підрозділами Міністерства енергетики та вугільної промисловості відповідно до Порядків використання бюджетних коштів за кожною з бюджетних програм, затверджених міністерством.

Державне субсидування вуглевидобувних підприємств здійснюється за такими основними бюджетними програмами:

– державна підтримка вугледобувних підприємств на часткове покриття витрат із собівартості готової товарної вугільної продукції, які спрямовуються на оплату праці, внесення обов'язкових платежів, пов'язаних з виплатою заробітної плати, та на оплату спожитої електричної енергії;

– державна підтримка на капітальні вкладення (будівництво нових шахт, підтримка виробничих потужностей діючих шахт – технічне переоснащення підприємств, у тому числі через механізм здешевлення та погашення кредитів, а також виконання програми реновації гірничошахтного обладнання);

– реструктуризація вугільної промисловості (на закриття шахт, що відпрацювали запаси вугілля, дострокове закриття неперспективних, глибоко збиткових шахт, погашення частини боргів минулих років із реструктуризацією);

– інші витрати – утримання державної воєнізованої гірничо-рятувальної служби, заходи з охорони праці та підвищення техніки безпеки на вугледобувних підприємствах, а саме оснащення новітніми приладами контролю за параметрами шахтної атмосфери та дегазації, засобами індивідуального захисту (ізолювальними та навчальними саморятівниками у

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

комплекті з регенеративними патронами, наголовними акумуляторними світильниками).

Обсяги та структуру розподілу коштів державної підтримки (ДП) за напрямами використання наведено в табл. 7.7.

Найбільш проблемними є питання розподілу коштів держпідтримки між шахтами, зокрема на часткове покриття витрат із собівартості вугільної продукції. Чинний Порядок передбачає надання більших розмірів ДП тим шахтам, які отримали найбільші збитки незалежно від причин, за яких вони сталися. Таким чином замість того, щоб стимулювати скорочення собівартості, навпаки, стимулюється її зростання.

Таблиця 7.7

Обсяги та структура розподілу коштів державної підтримки за напрямами використання

Показник	2010	2011	2012	2013	2015	2016
Державна підтримка, всього, млн грн	7651	10495	13038	15236	2175	1868
Структура державної підтримки, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>У тому числі:</i>						
капітальні вкладення на технічне переоснащення та нове будівництво	4,4	16,6	10,0	2,5	9,2	10,3
часткове покриття витрат із собівартості вугільної продукції	75,9	63,9	78,0	87,3	29,6	42,3
реструктуризація галузі	14,3	15,2	8,3	6,9	50,0	37,9
інші витрати	5,4	4,2	3,7	3,3	11,2	9,5

Джерело: складено за даними Міністерства енергетики та вугільної промисловості України.

Кошти за бюджетною програмою державної підтримки капітального будівництва та технічного переоснащення вуглевидобувних підприємств надавались нестабільно, їх обсяг був недостатнім. Згідно з прийнятим Порядком, розподіл цих коштів між шахтами здійснюється за конкурсом інвестиційних проектів шахт, але фактично ці кошти, як правило, виділяють не тим шахтам, де може бути отримано найвищий результат (збільшення обсягів видобутку вугілля, зменшення збитковості), а тим, що залишаються без лав.

Тобто обмежені кошти розпорошувалися: замість однієї високонавантаженої лави за ті ж кошти вводилося декілька низьконавантажених.

Зазначену ситуацію погіршує монополізація ринку вітчизняного гірничошахтного устаткування (практично єдиним виробником і постачальником є компанія **Corum Group** (раніше – «Гірничі машини»), яка входить до складу фінансово-промислової групи СКМ). Користуючись своїм монопольним становищем, за 2008–2013 рр. ціни на механізоване кріплення для шахт зросли в 2,1–2,4 раза, на очисне обладнання – в 2,3–3,4 раза, на прохідницьку техніку – в 2,0–2,2 раза, при цьому по Україні середні ціни на продукцію машинобудування зросли лише на 38%. Таким чином, по суті відбувалося непряме державне субсидування галузей, суміжних з вугільною промисловістю.

Отже, основними причинами неефективного використання обмежених коштів держпідтримки на капітальні вкладення є їх розпорошення між багатьма шахтами та високий рівень монополізму на ринку гірничошахтного обладнання.

Державна підтримка реструктуризації вугільної промисловості відповідно до Порядку розподілу коштів спрямовується на:

- забезпечення відпрацювання підготовлених гірничими роботами запасів вугілля (часткове покриття витрат із собівартості товарної вугільної продукції);
- підготовку підприємств до ліквідації (пом'якшення соціальних проблем та фінансування заходів з охорони навколишнього середовища);
- виплати, пов'язані зі скороченням чисельності працівників;
- підготовку до передачі чи списання запасів вугілля;
- передачу об'єктів соціальної інфраструктури;
- інвентаризацію земельних ділянок;
- виконання заходів з охорони навколишнього середовища.

Фактично ця бюджетна програма спрямована на вирішення основної проблеми – подолання глибокої збитковості вугільних шахт радикальним, найбільш простим способом – шляхом їх закриття. З початку дії цієї програми до

переліку для закриття було внесено 139 підприємств. Загальна кошторисна вартість проектів на початок ліквідаційних робіт щодо цих об'єктів становила 10,1 млрд грн, залишкова вартість на початок 2016 р. – 4,2 млрд грн. При цьому фізично ліквідовано 51 шахту, а повністю ліквідовано (знято з реєстру) – лише 37.

Програма закриття шахт, не виконується через недостатність виділених на ці цілі бюджетних коштів. Фактично виділялись кошти лише на фізичне закриття, а на екологічні і соціальні заходи коштів не вистачало.

Загалом існуючу практику розподілу коштів державної підтримки за напрямами використання та між шахтами можна охарактеризувати як нераціональну та неефективну. Крім того, нині існуючий в Україні механізм надання державної підтримки є безсистемним, непрозорим та недостатньо контрольованим.

При цьому слід зазначити, що особливість існуючої системи надання державної підтримки вугільній галузі України полягає в тому, що вона, на відміну від подібної європейської практики, за своїм змістом і призначенням є багатоцільовою і багатофункціональною та одночасно виконує функції не лише галузевого, а й державного, регіонального, соціального характеру, що здебільшого не пов'язані безпосередньо з господарчою діяльністю (видобутком вугілля).

Основними функціями державної підтримки вугільної галузі є:

- безпекова – підтримує певний рівень енергетичної безпеки;
- стабілізуюча – зменшує потребу в імпорті енергоносіїв, скорочуючи тим самим негативне сальдо зовнішньоторговельного балансу і підтримуючи стабільність національної валюти;
- регіональна – забезпечує розвиток вуглевидобувних регіонів;
- соціальна – зберігає робочі місця, забезпечує підтримку депресивних районів, міст і селищ, де шахти є містоутворюючими підприємствами.

Отже, за своєю суттю ДП, відповідно до визначених законодавством ЄС видів державної допомоги (див. розд. 5.2), є не суто секторальною, а одночасно і секторальною, і горизонтальною, і регіональною.

Таким чином, зазначимо, що будь-яким змінам існуючого механізму надання держпідтримки вугільній галузі, зокрема, поетапному зменшенню до повного припинення за певними напрямками, що визначено як пріоритетні завдання центральними органами влади (див. розділ 5), має передувати вирішення питання фінансування зазначених вище функцій, не властивих господарчій діяльності шахт, за рахунок інших видів і форм державної підтримки.

Враховуючи багатоцільовий характер державної підтримки, а також те, що вугільна промисловість є базовою і системоутворюючою галуззю, припиненню субсидування операційних витрат державних шахт мають передувати комплексні оцінки можливих наслідків, причому не лише соціальних, екологічних, регіональних, як зазвичай, а головне – суспільних (вплив на стан енергетичної безпеки, валовий внутрішній продукт, промислове виробництво, торговельний і платіжний баланси, зайнятість, доходи та витрати населення, якість життя, формування та виконання державного бюджету тощо).

Зважаючи на те, що, відповідно до норм європейського законодавства (див. розд. 5.2), доцільність надання державної підтримки визначається через величину загального суспільного добробуту, який передбачає добробут усіх учасників певного ринку – виробників, споживачів, держави, платників податків, тобто рівнем впливу на суспільний добробут, а не добробут окремого одержувача субсидії, нами було виконано оцінку мультиплікативного ефекту від надання держпідтримки вугільній промисловості і отримано такий результат: у 2013 р. на 1 грн держпідтримки припадало: 10,6 грн ВВП, 3,4 грн надходжень до зведеного бюджету, 2,6 грн – до держбюджету.

Для варіанту щодо радикального зменшення обсягів державної підтримки, як пропонується Коаліційною угодою²⁹⁵, нами виконано оцінку можливих наслідків таких дій для економіки України.

Якщо вкладання недержавних інвестицій у технічне переоснащення і розвиток шахт не буде активізовано, а при цьому надання державної підтримки буде припинено, то можна очікувати:

- дострокового закриття, як мінімум, 24 шахт (шахти другої, третьої і четвертої груп, див. розд. 7.2), що потребує витрат у 2,5–3,0 млрд грн коштів держбюджету;
- необхідність створення 15–18 тис. нових робочих місць для працевлаштування звільнених шахтарів;
- зменшення обсягів виробництва вітчизняної вугільної галузі, як мінімум, на 2,5 млн т, що знизить і без того недостатній рівень енергетичної безпеки;
 - втрачені обсяги вугільної продукції треба буде компенсувати імпортом, вартість якого становитиме 200 млн дол. США, або 5,2 млрд грн щорічно.

Отже, реалізація визначених владою завдань може коштувати дуже дорого, тому її виконання має передбачати можливі наслідки при кожному кроці.

Як зазначалось у розд. 5.2, Коаліційною угодою одним з шляхів вирішення проблем, у тому числі щодо залучення приватних інвестицій, визначено приватизацію усіх вуглевидобувних підприємств. З цим у принципі можна погодитись – це найкращий варіант, проте є декілька застережень і перешкод.

Приватизувати шахти, що залишились у державній власності (31 шахта), досить важко через величезну кредиторську заборгованість та складність її реструктуризації внаслідок відсутності необхідних юридичних механізмів.

Також слід зазначити, що, як показала практика, приватизація дійсно стала дієвим і ефективним засобом розвитку та підвищення ефективності функціонування вугільних шахт. І це завдяки тому, що були приватизовані найкращі шахти з найбільшим потенціалом розвитку, власниками шахт було

²⁹⁵ Коаліційна угода. 2014 р. URL: http://samopomich.ua/wp-content/uploads/2014/11/Koaliciyna_uhoda_parafovana_20.11.pdf

вкладено значні обсяги інвестицій у модернізацію виробництва, оптимізовано чисельність працюючих (таким чином з держави було знято соціальну функцію зі збереження робочих місць, яку досі виконують державні шахти), забезпечено більш високий рівень управління (не лише на рівні підприємств, а й на рівні фінансово-промислових груп, зокрема групи «Систем Кепітал Менеджмент» (СКМ), до сфери управління яких увійшла більшість приватизованих шахт), що, безумовно, принесло позитивні результати. Проте цілком вдалою проведену приватизацію вважати не можна, бо вона не досягла основної мети – розвитку конкуренції, а призвела до монополізації ринків. В результаті замість існуючої раніше державної монополії на ринку вугілля та суміжних з ним ринках електроенергії, металу, гірничошахтного обладнання було створено потужну приватну монополію (групу СКМ).

Найбільш доцільним і цілком реальним шляхом є проведення відкритої прозорої приватизації державних шахт, з допуском іноземних інвесторів, бо саме вони можуть найбільш повно оцінити потенціал і перспективи розвитку шахт. Обов'язковим результатом приватизації має стати посилення конкуренції на внутрішньому ринку вугілля.

Другим шляхом залучення недержавних інвестицій в інноваційний розвиток державних шахт може бути застосування різних форм державно-приватного партнерства.

В Україні на багатьох державних шахтах існує практика укладання угод про спільну діяльність (СД) з видобутку вугілля, проте не можна стверджувати, що такий формат державно-приватного партнерства себе виправдав. Як правило, приватні кошти вкладались у відпрацювання ділянок з кращими гірничо-геологічними умовами, приватні компанії отримували добрі прибутки від реалізації видобутого вугілля, а обладнання і гірничі виробки загального користування залишались у занедбаному стані. В результаті майже не спостерігалось зростання видобутку вугілля, проте відзначалося порушення приватними компаніями інвестиційних зобов'язань, зменшення витрат на модернізацію та ремонт обладнання, передбачених договорами СД.

У зарубіжній практиці найбільш поширеною формою державно-приватного партнерства при розробці родовищ корисних копалин є концесія як механізм стратегічного розвитку.

В Україні застосування механізму концесії регулюється п'ятьма законами, основним з яких є Закон України «Про концесії», який було ухвалено в 1999 р., але при цьому широко у практиці такі проекти не реалізовувалися. Використання механізму концесії майже не дає позитивного результату через недосконалість законодавства, зокрема, наявність суперечностей між багатьма положеннями цих законів, відсутність сучасної методики визначення розміру концесійних платежів тощо.

По суті концесія є спосіб залучення інвесторів до ефективного управління і прискореного розвитку об'єктів державної власності. Унікальність концесійної форми полягає в тому, що приватна сторона не тільки фінансує проект, вона бере активну участь у створенні та управлінні довгостроковим активом, як правило, стаючи в проекті ключовим або контролюючим інвестором, який поряд з грошима постачає додаткові компетенції, досвід і мотивацію.

У вугільній промисловості існує практика передачі в управління державних шахт приватній структурі (компанії ДТЕК, яка входить до складу фінансово-промислової групи СКМ) на умовах концесії. Наразі більшість таких шахт перебувають на непідконтрольній Україні території Донецької і Луганської областей, тому детально проаналізувати ефективність використання цього механізму неможливо. Однак слід зазначити, що на практиці цей механізм був застосований як спосіб «подарувати» кращі державні шахти приватній структурі строком на 49 років. Наприклад, концесійними договорами передбачена можливість використання концесійних платежів для інвестування у розвиток шахти, тобто державний бюджет нічого не отримає, а приватна структура отримує прибутки за рахунок експлуатації надр, які належать народу України, продаючи видобуте вугілля за світовими цінами цьому ж народу.

Досить розповсюдженою формою державно-приватного партнерства, яка може бути застосована для оновлення інфраструктури системи забезпечення

твердим паливом, є лізинг. Регулюється зазначена форма підприємницької діяльності Законом України «Про лізинг». Найбільший інтерес представляє:

– лізинг обладнання – коли угоди укладаються з приводу засобів виробництва – машин, механізмів та інших видів обладнання. Наприклад, у європейських країнах на лізинг устаткування припадає 80–90% сукупної вартості лізингових операцій;

– лізинг секондхенду — здача в оренду майна, яке вже перебувало в експлуатації (передусім ідеться про лізинг гірничого обладнання). Певний інтерес для шахт України представляє саме така форма лізингу на обладнання, що перебувало в експлуатації на шахтах Польщі та Німеччини і які закриваються внаслідок реструктуризації галузей. Це прийнятно лише для обладнання, яке не вичерпало свій ресурс експлуатації і яке придатне для використання в гірничо-геологічних умовах українських вугільних родовищ (насамперед шахт Львівсько-Волинського вугільного басейну).

За джерелами фінансування лізинг може здійснюватись за рахунок:

– власних коштів лізингоодержувача;

– кредитування спеціалізованих установ (банків, кредитно-фінансових структур). При цьому фінансування лізингових операцій може здійснюватися не тільки за рахунок кредитування лізингодавця, а й через закупівлю в нього зобов'язань лізингоодержувачів, унаслідок чого лізингодавець звільняється від власних зобов'язань перед кредиторами, а кредити сплачуються із суми періодичних лізингових платежів;

– пайової участі постачальника, коли укладається договір лізингу з участю кількох сторін (переважна кількість лізингових угод має саме пайовий характер).

Лізингові платежі можуть здійснюватись:

– у грошовій формі;

– як компенсаційний платіж (платежі здійснюються за рахунок поставки товарів, які виробляються на лізинговому обладнанні або через надання зустрічних послуг);

– як змішаний платіж (комбінація грошової оплати та товарно-послужової форми компенсації).

Узагальнюючи викладене, можна зробити висновок, що в коротко- та середньостроковій перспективі інвестиційне забезпечення розвитку інфраструктури системи забезпечення твердим паливом має відбуватись з використанням різних механізмів, з тенденцією збільшення загальних обсягів і поступовою зміною структури інвестицій за джерелами надходження в бік зменшення частки державних і збільшення частки недержавних коштів.

Разом зі скороченням обсягів державної підтримки, яка певною мірою вирівнювала різні витрати на видобуток вугілля залежно від складності гірничо-геологічних умов на шахтах, на нашу думку, необхідно розробити і запровадити механізм рентних платежів, метою якого має стати мінімізація впливу факторів об'єктивного характеру (різна глибина ведення гірничих робіт, потужність і умови залягання вугільних пластів, якість вугілля у промислових запасах шахт тощо) на ефективність функціонування вуглевидобувних підприємств, тобто створення рівних умов господарювання для шахт з різними за складністю гірничо-геологічними умовами.

Також одним із перспективних шляхів залучення недержавних коштів у розвиток вугільних шахт, які видобувають енергетичне вугілля і є основними постачальниками палива для теплової енергетики, може бути введення спеціальної надбавки до тарифу на електроенергію.

РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТА МЕХАНІЗМІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В ІНФРАСТРУКТУРІ СИСТЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВУЛЕВОДНЯМИ

8.1. Сучасний стан системи забезпечення вуглеводнями

Наразі видобуток вуглеводнів в Україні характеризується тенденцією до скорочення. Видобуток нафти у 2014 р. (без урахування АР Крим) скоротився на 5,8% (на 124,9 тис. т) порівняно із 2013 р. – до 2,248 млн т, а видобуток газового конденсату – на 14,8% (на 122,3 тис. т), до 704,1 тис. т. Тенденція до скорочення спостерігалася і в 2016 р. Так, підприємства НАК «Нафтогаз України» за 2016 р. скоротили видобуток нафти на 9,8% (на 84,7 тис. т) 779,1 тис. т, газоконденсату – на 7,1% (17,7 тис. т), до 235,1 тис. т.

Інші вуглевидобувні компанії за цей період 2016 р. знизили видобуток нафти на 50,3% (на 24,1 тис. т) – до 23,8 тис. т, газоконденсату – на 0,6% (на 0,5 тис. т), до 83,2 тис. т.

Таке значне зниження видобутку приватними компаніями пов'язане в першу чергу із призупинкою через значні податкові борги ліцензії СП «УкрКарпатОйл ЛТД», яке у 2014 р. видобуло 51,690 тис. т нафти з конденсатом, а за п'ять місяців 2015 р. – 28,835 тис. т. Обсяги видобутку нафти з газовим конденсатом за 2013–2016 рр. наведено в табл.8.1.

Крім того, сьогодні понад половину залишкових запасів вуглеводнів відносяться до категорії важковидобувних, що вимагають інноваційних технологій видобутку і додаткових капітальних вкладень.

Нові інноваційні методи привабливі тим, що надають змогу збільшувати поточний видобуток нафти і кінцеве нафтовилучення на вже відомих, навіть старих, родовищах.

Аналізуючи технології розробки нафтових родовищ України, методи її проектування та порівнюючи їх з технологіями і методами в інших передових нафтових країнах, можна констатувати, що суттєвих відставань немає.

**Обсяги видобутку нафти і газового конденсату в Україні
за 2013–2016 рр., тис. т**

Показник	2013	2014	2015	2016
<i>Видобуток нафти і газового конденсату, тис. т, у тому числі</i>	2976,1	2728,9	2461,7	2121,2
1. НАК «Нафтогаз України»	2673,7	2421,1	2181,8	1014,2
ПАТ «Укргазвидобування»	644,8	533,25	511,7	235,1
ПАТ «Укрнафта»	2028,9	1887,89	1670,2	779,1
2. Інші підприємства	302,41	307,78	279,8	107,0
ЗАТ «Природні ресурси»	51,209	52,285	46,085	21,102
ТОВ «Східний геологічний союз»	0,435	3,446	4,85	2,576
СП «УкрКарпатОйл ЛТД»	53,721	51,690	28,835	
СП «Полтавська нафтогазова компанія»	60,040	42,903	36,708	20,678
ЗАТ «Видобувна компанія «Укрнафтобуріння»	27,660	36,335	30,347	12,209
Каштан петролеум ЛТД	36,487	36,070		
ПрАТ «Нафтогазвидобування»	19,681	28,758	44,99	21,49
Regal Petroleum	11,533	14,373	12,006	
ПрАТ «Укргазвидобуток»	3,085	3,903	3,691	1,831
ТОВ «Променергопрдукт»	1,387	1,292	1,592	
СП «Бориславська нафтова компанія»	11,277	10,460	10,734	3,267
ЗАТ «Девон»	7,090	6,252	7,62	4,059
ТОВ «КУБ-ГАЗ»	7,255	5,571	3,633	1,56
ТОВ «Енерго-сервісна компаній Еско-Північ»	2,877	4,425	4,21	2,025
ТОВ «Перша українська газонафтова компанія»	0,066	0,432	0,646	
ПрАТ «Техноресурс»	0,178	0,078		
ТОВ «Сіріус-1»	1,984	3,656	2,617	
ТОВ ВКФ « Діон»	1,785	2,135	2,64	
ТОВ «Сахалінська»	1,328	1,905	1,75	
ЗАТ «Пласт»	1,406	1,111	0,968	
ТОВ «Рожнятівнафта»	0,670	0,504	0,472	
ТОВ «Нафта»-Геоінвест»		0,188	0,354	
НАК «Надра України»	1,254	0,009		

Джерело: складено за даними Держстату України та НАК «Нафтогаз України».

На жаль, цього не можна сказати про рівень матеріально-технічного забезпечення цих технологій, як і взагалі про рівень технічних засобів, які використовуються при вивченні і розробці нафтових родовищ країни.

Таким чином, до основних питань інноваційного розвитку інфраструктури видобутку вуглеводнів, що вимагають негайних дій, відносяться такі:

– підвищення видобутку нафти на старих родовищах за новими інноваційними методами, що рівноцінно відкриттю нових родовищ і їхньому освоєнню;

Розділ 8. Реформування державного управління та механізмів господарювання...

- розробка і впровадження нових породоруйнівних інструментів, що забезпечують збільшення проходки, доліт, оснащених штучними і природними алмазами, надтвердими матеріалами, нових забійних двигунів;
- удосконалення існуючої технології і впровадження нових способів буріння, кріплення надглибоких шпар у 5–7 тис. м, а також шпар на морських шельфах;
- розробка і впровадження ефективного глибинного забійного і гирлового устаткування, розрахованого на високі пластові тиски;
- впровадження ефективних методів попередження гідратуутворення і корозії скважинного і промислового устаткування;
- забезпечення підвищеної надійності роботи нафтопромислових споруджень і устаткування;
- автоматизація і телемеханізація технологічних процесів із видобутку нафти.

Нафтотранспортна інфраструктура, до якої входять магістральні нафтопроводи завдовжки 4569,4 км (в одногілковому вимірі) з пропускною спроможністю близько 114,5 млн т/рік на вході та 58 млн т/рік на виході. Роботу нафтопровідної системи забезпечує 51 нафтоперекачувальна станція, де працює 178 насосних агрегатів загальною потужністю електродвигунів 357,2 тис. кВт. Загальна місткість резервуарного парку становить 1010 тис. куб. м. Треба враховувати і той факт, що існуючі нафтопроводи на 90% відпрацювали свій амортизаційний термін експлуатації.

Обсяги транспортування нафти територією України за 2013–2016 рр. характеризувалися тенденцією до скорочення (табл. 8.2).

Транспортування нафти трубопроводами «Укртранснафти» у 2015 р. знизилось на 0,6% (на 99,8 тис. т) порівняно з 2014 р. – до 16,7 млн т, але транзит до країн Європи (Словаччини, Угорщини, Чехії) збільшився на 0,9% (на 140,9 тис. т) – до 15,1 млн т.

Транзит нафти територією України до країн Європи за 2016 р. скоротився на 17% (на 1,3223 млн т) порівняно з аналогічним періодом 2015 р. – до 6,9 млн т.

Обсяги транспортування нафти на нафтопереробні заводи (НПЗ) України за 2016 р. становили 804 тис. т, що на 15,6% (на 130 тис. т) менше, ніж за аналогічний період 2015 р.

Таблиця 8.2

**Обсяги трубопровідного транспортування нафти в Україні
за 2013–2016 рр.**

Показник	Одиниця виміру	2013	2014	2015	2016
Обсяги трубопровідного транспортування нафти в Україні, всього	млн т	17,6	16,9	16,7	6,9
Транзит	млн т	15,6	15,0	15,1	6,1
Для НПЗ України	млн т	2,0	1,8	1,6	0,8

Джерело: складено за даними Держстату України та НАК «Нафтогаз України».

Таким чином, 2016 р. частка транзитного обсягу перекачки нафти становила 90,2%, а частка перекачки на НПЗ України – 9,8%.

Інноваційна політика у сфері транспортування нафти має бути зорієнтована на збереження потенціалу магістральних нафтопроводів, модернізацію та реконструкцію НТС, оптимізацію її технологічного режиму з упровадженням сучасних апаратних і програмних засобів, упровадження енергозберігаючих технологій та обладнання, створення надійних і безпечних умов експлуатації системи. З метою запобігання виникненню аварійних ситуацій, підвищення ефективності ремонтних робіт лінійної частини необхідно широко застосовувати внутрішньотрубну діагностику та інші методи обстеження магістральних трубопроводів із використанням програмно-інформаційного забезпечення.

Одним із основних завдань інноваційної політики у нафтотранспортній інфраструктурі є забезпечення конкурентноспроможності НТС України шляхом підвищення економічної ефективності та надійності транспортування нафти. Для цього передбачається впровадження нових технологій і обладнання, а саме: енергоефективних електродвигунів і частотно-регульованого електроприводу, насосів з високим ККД, резервуарного парку з урахуванням міжнародних стандартів, систем автоматики і телемеханіки, антитурбулентних присадок,

ефективних антикорозійних покриттів та систем електрохімічного захисту трубопроводів, технологій очистки трубопроводів та резервуарів від парафіністих відкладень, сучасних систем обліку обсягів та якості нафти, нових технологій ремонту нафтопроводів, інформаційно-аналітичних систем оптимізації режимів нафтотранспортної системи, сучасних систем діагностики та високопродуктивної техніки для ремонтних робіт.

Рівень інноваційного розвитку української нафтопереробної промисловості загалом низький. У результаті цього переробка нафти не досить ефективна, а нафтопродукти за якістю в більшості випадків поступаються вимогам світового ринку. Глибина переробки нафти (що характеризує ефективність її використання) є найнижчою серед розвинених країн. Процеси гідроочищення впроваджено тільки на трьох заводах – Кременчуцькому, Лисичанському та Одеському; середня питома вага цього процесу становить 15% (у Німеччині – 29%, Франції – 34, США – 40%). В Україні відсутні процеси алкілювання, ізомеризації, гідрокрекінгу і полімеризації, що спрямовані на підвищення якості нафтопродуктів, поглиблення переробки нафти та виробництво високооктанових домішок.

В останні роки – через дефіцит сировини – завантаженість потужностей українських нафтопереробних заводів постійно знижується. Низькою залишається і глибина переробки нафти на українських НПЗ – у середньому 68%. Для порівняння, ще у 1990 р. у США вона становила 90%, Німеччині – 85, Франції і Великій Британії – 81, Італії – 71, Японії – 74%²⁹⁶.

Обсяги переробки нафти та виробництва нафтопродуктів за 2013–2016 рр. наведено в табл. 8.3.

Одним із шляхів подолання кризи в нафтопереробній промисловості України, як свідчить світова практика, може бути підвищення ефективності використання нафти. Особливої актуальності ця проблема набуває в умовах скорочення переробки нафти.

З огляду на розвиток економіки в перспективі слід очікувати зростання попиту на легкі нафтопродукти, ціни на які вищі, ніж на важкі. Ця різниця між

²⁹⁶ Нафта і газ України. Київ: Наукова думка, 1997. 377 с.

цінами є стимулом до модернізації нафтопереробних потужностей та створення лібералізованого нафтового ринку.

Таблиця 8.3

Обсяги переробки нафти та виробництва нафтопродуктів за 2013–2016 рр.

Показник	Одиниця виміру	2013	2014	2015	2016
Переробка нафти	млн т	3,3	2,4	2,1	0,9
Виробництво нафтопродуктів:					
бензину	млн т	0,49	0,44	0,43	0,41
мазуту	млн т	0,32	0,34	0,32	0,33
дизельного пального	млн т	0,47	0,42	0,41	0,40
Глибина переробки нафти	%	69,1	68,1	67,9	68,2

Джерело: складено за даними Держстату України та НАК «Нафтогаз України».

Сучасний стан та перспективи розвитку систем забезпечення вуглеводнями потребують вирішення проблем щодо:

- приросту і поліпшення стану сировинної бази;
- скорочення витрат у всіх ланках виробничого процесу (видобутку, переробці, транспортуванні, зберіганні, реалізації тощо);
- розширення сфери діяльності;
- забезпечення екологічної безпеки виробництва.

Вирішення цих проблем значною мірою залежить від особливостей розвитку інноваційних процесів систем забезпечення вуглеводнями.

Нафтовидобуток має свою специфіку розвитку інноваційного процесу, в основному природного характеру. В сучасних умовах перед кожною нафтовою компанією постає завдання збільшення запасів із поліпшенням їх якісної структури, а також ефективного їх використання. Рішення цього завдання тісно пов'язане з інноваціями у сфері геолого-розвідувальних робіт, розробки та експлуатації нафтових родовищ.

Інноваційна діяльність і, особливо, технологічні прориви дають можливість не тільки значно знижувати витрати розвідки і розробки родовищ вуглеводнів (фактор безпосереднього зниження витрат), а й істотно знижувати поріг рентабельності розроблюваних родовищ і тим самим розширювати обсяг доведених запасів нафти навіть без відкриття нових покладів (фактор розширення ресурсної бази).

В останньому випадку інноваційна діяльність спрямована у трьох напрямках: дає можливість відкрити і залучити в господарський оборот нові, раніше не відкриті родовища; забезпечує ефективне освоєння раніше нерентабельних (позабалансових) родовищ; дозволяє збільшувати потенціал розроблюваних родовищ за рахунок переоцінки величини їх запасів.

Основним показником ефективності застосування інновацій у цьому випадку є досягнення максимального результату (приріст рентабельних у нинішніх економічних умовах запасів і видобуток вуглеводневої сировини) при збереженні необхідного співвідношення між приростом і відбором вуглеводнів із можливими обмеженнями щодо основних видів ресурсів: фінансовим, матеріальним, трудовим, енергетичним і т.ін.

Одним із узагальнюючих показників, що характеризують розвиток інноваційних процесів, можна вважати частку видобутку нафти новими методами. Інноваційні методи підвищення нафтовіддачі є комплексом принципових технологічних рішень, спрямованих на поліпшення видобутку запасів нафти порівняно із традиційними методами.

Крім того, застосування нових методів видобутку повинно бути спрямоване не тільки на розширення обсягів виробництва, а й на підвищення його ефективності, тобто на скорочення витрат.

У сучасних умовах реальні та стійкі конкурентні переваги отримують ті виробники, які домагаються постійного скорочення витрат (хоча б відносного – порівняно з конкурентами). У свою чергу стійке скорочення витрат забезпечується за рахунок постійного оновлення технологій по всьому ланцюгу руху нафтових ресурсів, починаючи з розвідки запасів і закінчуючи продажами кінцевих продуктів споживачам.

Найважливішими інноваційними факторами, що впливають на поліпшення діяльності нафтопереробних підприємств, є: глибина переробки нафти, використання виробничих потужностей, питома вага матеріальних витрат.

Глибина переробки нафти – один із головних показників нафтопереробного підприємства. Вона визначається кількістю світлих нафтопродуктів, що відбираються з нафти. Поглиблення переробки нафти з метою підвищення вироблення нафтопродуктів вимагає ускладнення технологічної схеми переробки. Уводяться або розширюються потужності каталітичного крекінгу, гідрокрекінгу і процеси коксування.

Отже, зростання глибини переробки нафти супроводжується підвищенням інноваційного рівня виробництва нафтопродуктів, а також зумовлює значні зрушення у структурі виробництва.

Виробництво екологічно чистого пального пов'язане з більш глибокою переробкою нафти і, отже, зі збільшенням обсягів відходів і побічних продуктів. Тому утилізація відходів – важливе завдання для нафтопереробки.

Незважаючи на величезні витрати на вирішення цих питань, у багатьох високорозвинених країнах (США, Японії, Німеччині), досі відсутні оптимальні способи утилізації відходів нафтової промисловості. Причина полягає в тому, що безвідходних технологій, як відомо, не існує, і при практично повному виключенні шкідливих викидів в атмосферу або у воду основна маса токсичних компонентів концентрується у вигляді твердих або пастоподібних відходів.

При всьому різноманітті технологій і способів утилізації такого роду відходів існують два принципово різні шляхи їх обробки:

- способи утилізації без попереднього виділення корисних компонентів;
- методи, засновані на використанні відходів як вторинної сировини, придатної для одержання цінних нафтопродуктів та інших компонентів.

У загальному вигляді до методів, що наразі застосовуються або є найбільш перспективними у процесах утилізації нафтових відходів, слід віднести: тепловий вплив (спалювання, крекінг або піроліз, обробку перегрітою водяною парою), використання фізичних методів впливу (магнітні або акустичні поля, різні види опромінь, наприклад електронами), обробку адсорбентами, використання методів розділення (з допомогою фільтрів, мембран тощо), біологічні способи обробки.

Основним завданням вибору і розробки методів і технологій утилізації відходів у нафтопереробці має стати реалізація екологічно досконалих рішень економічно оптимальним шляхом.

З урахуванням зростаючого дефіциту природних запасів нафти більшість великих нафтових компаній поряд із нарощуванням сировинної забезпеченості вибудовує довгострокові стратегії інноваційного зростання, засновані на максимальному розширенні сфери діяльності. Підтримання конкурентоспроможності та просто виживання на ринку вертикально інтегрованих нафтових компаній (ВІНК) можливо за допомогою переходу в енергетику. Так, наприклад, італійська нафтова компанія «Eni», британська «BP» і норвезька «Statoil» активно розвивають власні енергетичні підрозділи,

займаючись водневою енергетикою. Крім того, перспективним напрямом діяльності є комерціалізація інноваційних технологій у сфері розвідки, видобутку і переробки вуглеводнів, а також захисту навколишнього середовища та їх подальший продаж менш розвиненим нафтовим компаніям у Латинській Америці, Азії та Африці.

Отже, найважливіший економічний вплив інноваційної діяльності на конкурентоспроможність – технологічне оновлення підприємств на основі ресурсозберігаючих технологій та підвищення якості продукції, що випускається на їх базі за рахунок впровадження інноваційних розробок.

Проте інноваційна активність вітчизняних систем забезпечення вуглеводнями перебуває на низькому рівні. Основними внутрішніми факторами, які впливають на стан інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями України, є:

1) обладнання, що використовується, застаріло (рівень зношування основних фондів у нафтовидобутку – понад 50%, у транспортуванні – 80%, у нафтопереробці – 40%);

2) низька частка витрат на інновації в загальному обсязі продукції. Частка витрат на НДДКР не перевищує 1% від доходів;

3) низька частка інноваційної продукції у нафтовидобувному і нафтопереробному секторі у загальному обсязі продукції;

4) деформація інноваційних процесів у системах забезпечення вуглеводнями, що виражається у зростанні інвестицій у сегмент розвідки і видобутку та фінансуванні інноваційних проектів у нафтопереробці та нафтохімії за залишковим принципом. При цьому основними чинниками зростання продуктивності систем забезпечення вуглеводнями є:

– використання нових технологій, обладнання, ноу-хау (20–25%),

– виробництво нових продуктів, у тому числі підвищення виходу більш світлих нафтопродуктів, збільшення виробництва продукції з більш високою доданою вартістю (20–25%),

– організаційна ефективність, у тому числі кваліфікація персоналу, системи управління персоналом та виробництвом (10%),

– збільшення масштабів виробництва (10%);

5) інноваційний потенціал науки і системи освіти використовується недостатньою мірою, при цьому ці сфери й донині зберегли високий рівень

фундаментальних наукових досліджень і якість підготовки фахівців для нафтового комплексу;

б) низький обсяг фінансування інноваційної діяльності.

Основними факторами, що впливають на фінансування інноваційної діяльності систем забезпечення вуглеводнями, є такі:

а) *тривалість і капіталомісткість проектів*. Інвестиційні проекти систем забезпечення вуглеводнями є більш тривалими і капіталомісткими, їх інвестиційна фаза може розтягнутися на роки, вимагаючи суттєвих сум капіталовкладень. Ці інвестиційні проекти зазвичай іммобільні, оскільки пов'язані із формуванням стаціонарної інфраструктури;

б) *висока залежність проектів від економічних умов*. Залежність інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями від економічних умов, що визначається прибутковістю інвестиційних проектів по всьому виробничому ланцюжку: видобуток – первинна і глибока переробка – транспортування – споживання;

в) *монополізм і державний вплив*. Жорсткий зовнішній контроль над діяльністю систем забезпечення вуглеводнями, з одного боку, підвищує інвестиційні ризики через необхідність урахування різних інтересів держави, але, з іншого боку, знижує невизначеність розвитку в кризових ситуаціях;

г) залежність інновацій від рівня розвитку наукомістких галузей і сфер діяльності. При цьому велика частина технологій є унікальними і мають обмежені ринкові пропозиції

З метою дослідження сучасних тенденцій інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями країнах за рубежем розглянемо діаметрально протилежні системи Норвегії і Великої Британії²⁹⁷. Норвегія – великий нафтовидобувач і нафтоекспортер, лідер із ряду напрямів науково-технічного прогресу у сфері нафтовидобутку. Державна політика Норвегії сприяє розвитку інновацій і підвищенню конкурентоспроможності та ефективності систем забезпечення вуглеводнями. Для цієї країни актуальні проблеми підвищення рівня вилучення нафти на старих родовищах, налагодження ефективної за витратами та екологічною безпекою роботи на неосвоєних важкодоступних територіях.

²⁹⁷ Официальный сайт государственного проекта Норвегии OG21 («Нефть и газ в 21 веке»). URL: www.og21.org

Норвегія є світовим лідером у нафтових технологіях. Запорука її успіхів на інноваційному фронті – наявність унікальної ресурсної бази і здатність норвезьких компаній сприймати і використовувати зовнішні знання та дослідження, компенсуючи низький рівень власних НДДКР.

Постійним пріоритетом норвезької політики було створення вітчизняного науково-технічного потенціалу. З самого початку становлення системи забезпечення вуглеводнями Норвегія співпрацювала з іноземними компаніями через відсутність власної бази для розвитку галузі. При цьому ліцензійні угоди стимулюють передачу технологій від іноземних компаній до норвезьких. Для іноземних компаній передбачається заохочення і винагорода за вклад у створення національного науково-технічного потенціалу в системах забезпечення вуглеводнями.

Останніми роками зусилля держави спрямовані на розширення геологорозвідувальної бази, зміни податкової та ліцензійної політики, особливо для малих норвезьких та іноземних компаній, які працюють на старіючих родовищах з падаючим видобутком.

Таким чином, досвід Норвегії свідчить про те, що держава може сприяти ефективному розвитку систем забезпечення вуглеводнями. Крім координуючої ролі й фінансової участі, важливою функцією держави є створення відповідних умов для роботи всіх учасників цього сектора.

Далі ми розглянемо модель інноваційного розвитку системи забезпечення вуглеводнями Великої Британії, заснованої на тому, що формували цю галузь провідні світові нафтові компанії, які працюють у секторах upstream і downstream, а також закордонні сервісні та наукомісткі компанії зі своїми технологіями. Тобто Великобританія використовували закордонний досвід та технології інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями. Зворотною стороною моделі цього процесу стало те, що національну наукомістку нафтову промисловість так і не було сформовано.

Таким чином, можна зробити висновки, що, незважаючи на те, що норвезька і британська моделі інноваційного розвитку нафтового сектора економіки є протилежними, зараз вони розвиваються в напрямі один до одного. Через це британська модель характеризується зростанням регулюючої ролі держави, тоді як норвезька – частковою лібералізацією і розширенням сфер діяльності незалежних нафтових компаній.

8.2. Методологічні підходи до державного управління системами забезпечення вуглеводнями

Трансформація економічної системи, що відбувається під впливом науково-технічного прогресу та інших економічних, соціальних, політичних та екологічних факторів, формує певні методологічні підходи щодо розвитку інфраструктури систем забезпечення вуглеводнями.

Як показує досвід провідних країн, для забезпечення інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями необхідні зміни в організаційній структурі, які б відповідали сучасним економічним умовам.

У нафтовому бізнесі найбільш поширені кілька видів організаційних структур. Це функціональна, дивізіональна, вертикально інтегрована і так звана "гібридна" (наприклад, функціональна з підрозділами) структури.

У сучасній структурі світового нафтового бізнесу домінують вертикально інтегровані компанії.

Вертикальна інтеграція – це об'єднання на фінансово-економічній основі різних технологічно взаємопов'язаних виробництв. У нафтовому бізнесі сюди входять підприємства, що належать до послідовних стадій технологічного процесу: розвідка і видобуток нафти – транспортування – переробка – нафтохімія – збут нафтопродуктів.

Аналізуючи досвід створення вертикально інтегрованих нафтових компаній у країнах Заходу, можна виділити найважливіші передумови вертикальної інтеграції:

- прагнення нафтових компаній до контролю над ринками збуту кінцевої продукції: спочатку нафтопродуктів, а потім і нафтохімікатів;
- необхідність створення ефективно керованої організації виробництва і збуту;
- можливість економії на масштабах виробництва: концентрація капіталу і виробництва, наявність єдиної інфраструктури, можливості маневрування капіталом, потужностями, потоками сировини і продукції з метою скорочення питомих витрат у виробництві та забезпечення приросту збуту, зростання маси і норми прибутку;
- забезпечення в рамках вертикально інтегрованих структур контрольованих джерел сировинного забезпечення;
- міжнародний характер нафтового бізнесу і його найтісніший зв'язок зі світовою та національною політикою.

Вигоди від вертикальної інтеграції можуть досягатися за рахунок різних ефектів, таких як:

– технічна економія за рахунок поєднання послідовних виробничих процесів, коли завдяки підвищенню надійності поставок проміжних продуктів з'являється можливість зменшити буферні запаси і тим самим знизити витрати на зберігання;

– економія на управлінні, що може бути досягнута, якщо компанія має єдину адміністративну систему для управління декількома видами виробничої діяльності;

– фінансова економія, що виникає при використанні вигідних оптових знижок, а також при зниженні зростаючої вартості капіталу²⁹⁸.

Отримані завдяки вертикальній інтеграції переваги за одним або декількома зазначеними напрямками дозволяють компанії знизити середні витрати і, як наслідок, створюють їй конкурентні переваги, забезпечуючи меншу чутливість до зміни ціни і можливість нарощування обсяг виробництва за рахунок вивільнених ресурсів.

Таким чином, вертикальна інтеграція здатна посилити потенціал компанії, підвищити ефективність її господарської діяльності та зміцнити конкурентоспроможність.

Проте, як показує світовий досвід, загалом вертикальна інтеграція має неоднозначний вплив на функціонування ринкових процесів. Якщо компанія домінує в одній або декількох стадіях виробництва, вертикальна інтеграція може призвести до антиконкурентних наслідків. З одного боку, сприяючи підвищенню ефективності використання ресурсів, з іншого – вона може знижувати ефективність розміщення ресурсів і тим самим обмежувати конкурентоспроможність. Так, компанія, яка займається видобутком сировини, здійснює послідовні стадії його переробки, виробляє кінцевий продукт і забезпечує розподільчо-збутову мережу, змушена здійснювати великі обсяги інвестицій з тривалим терміном окупності, що зв'язує її ресурси, обмежуючи мобільність, гнучкість і можливості оперативного реагування на нові ринкові можливості.

Вертикально інтегровані компанії постійно несуть великі витрати, пов'язані з підтриманням виробничих потужностей по всій вертикалі, що

²⁹⁸ Первухин В.В. К истории создания вертикально интегрированных нефтяных компаний в России. URL: http://www.energystrategy.ru/ab_ins/source/Pervuhin_IMEMO_6.11.12.doc

обумовлює їх залежність від рівня попиту на кінцеву продукцію і знижує фінансову стійкість. Також вертикально інтегровані компанії можуть відчувати проблеми через нерівномірність технічного прогресу в різних ланках виробничого ланцюга. Виникаючи при цьому «вузькі місця» можуть призвести до дисбалансу потенціалу окремих ланок, до стримування технічного прогресу і негативно вплинути на інноваційний і виробничий потенціал компанії в цілому.

Таким чином, жорстка вертикальна інтеграція у нафтовій сфері здатна стати перешкодою її переходу на інноваційний шлях розвитку, знизити конкурентоспроможність продукції на світових ринках і протидіяти стримуванню зростання цін на внутрішньому ринку.

З середини 80-х років минулого століття більшість зарубіжних нафтових компаній, які об'єднують різні ланки технологічного ланцюжка, здійснили трансформацію структури управління і перейшли до дивізіональної структури – так званої М-форми²⁹⁹.

Дивізіональна структура передбачає децентралізацію управління, надання структурним одиницям оперативної-виробничої та фінансової самостійності. В рамках функціональних підрозділів створюються більш дрібні компанії, що виділяються не за функціональною ознакою, а за видами продукції, типом клієнтів або географічними регіонами. При цьому стратегія розвитку, науково-дослідні розробки, фінансова та інвестиційна-інноваційна політика входять до компетенції вищої ланки управління³⁰⁰.

Дивізіональна структура володіє більшим порівняно з вертикальною інтеграцією адаптивним потенціалом в умовах змін, що відбуваються на світовому енергетичному ринку, тому в найближчому майбутньому доцільне проведення подібної трансформації у великих вертикально інтегрованих компаніях.

Властивості й параметри складних соціально-економічних систем, до яких відносяться і системи забезпечення вуглеводнями, обумовлюють необхідність державного регулювання їх розвитку, а також використання для цього комплексу різних інструментів, засобів і важелів. У свою чергу зарубіжний досвід показує, що стан інноваційного розвитку систем забезпечення

²⁹⁹ Сапун А. Прощай вертикальная интеграция? URL: <http://neft.tatcenter.ru/analytics/27421.htm#4#4>

³⁰⁰ Armour H.O., Teece D.J. Organizational Structure and Economic Performance: A Test of the Multidivisional Hypothesis. *The Bell Journal of Economics*. Spring, 1978. Vol. 9, No. 1. P. 106–122.

вуглеводнями певним чином обумовлено сукупною дією ринкового механізму та державних прямих і непрямих методів управління.

До прямих методів відносять адміністративно-відомчу (передбачає пряме дотаційне фінансування, згідно із законами про сприяння інноваціям) та програмно-цільову форму державного регулювання (передбачає контрактне фінансування інновацій шляхом державних цільових програм підтримки нововведень, надання фірмам спеціальних кредитних пільг тощо).

Непрямі методи регулювання інноваційної діяльності включають лібералізацію податкового та амортизаційного законодавства, запровадження спеціальних законодавчих норм щодо права на інтелектуальну власність, а також створення соціальної інфраструктури, що охоплює формування єдиної інформаційної системи в межах країни. Їх метою є створення сприятливого загальногосподарського та соціально-економічного клімату в країні.

Крім того, в умовах створення та становлення внутрішнього ринку вуглеводнів держава повинна забезпечити такі економічні та правові умови функціонування підприємств, які сприяли б розвитку конкуренції при врахуванні інтересів усіх учасників ринку.

Реалізація заходів з інноваційного розвитку систем забезпечення вуглеводнями актуалізувала потребу використання сучасного методичного інструментарію. Функції інноваційних систем нафтових компаній передбачають: прогнозування ринку і вибір пріоритетних напрямків досліджень; стратегічне планування інноваційної діяльності; пошук, оцінку та відбір інноваційних ідей та винаходів; впровадження, моніторинг показників.

Високі технології повинні стати результативною складовою інноваційного ланцюжка. Слід виділити ті інноваційні процеси, які допоможуть у створенні конкурентних переваг систем забезпечення вуглеводнями, що об'єднують різні стадії технологічного ланцюжка.

1. Застосування інновацій при формуванні сировинної бази. Характеристики діючих родовищ нафти і родовищ, які розробляються (мала продуктивність, складна геологічна структура, важковидобувні запаси) обумовлюють необхідність активного впровадження компаніями інноваційних методів підвищення нафтовіддачі.

2. Застосування інноваційних технологій буріння. При розробці родовищ із запасами, ефективність видобутку нафти істотно залежить від технології розтину продуктивної товщі при бурінні свердловин. Прогресивні технології

забезпечують збереження якісних показників при первинному розкритті пластів. Застосування передових технологій буріння дозволяє підняти продуктивність видобутку вуглеводнів на 5–20% .

3. Застосування нових видів реагентів і нового обладнання. Нові види реагентів і нове обладнання допомагають у ефективному розробленні складних родовищ, раціональній розробці запасів. На сьогодні, застосовуючи власні та залучені інноваційні технології та системи розробки, компанії отримують понад 30% загального обсягу видобутку нафти і знижують його собівартість приблизно на третину.

4. Застосування інноваційних підходів до транспортування нафти. Наразі компаніям доводиться самостійно вирішувати питання транспортування видобутої ними нафти. Щоб вирішити проблему, будуються нафтопроводи – це оптимізує транспортування видобутої нафти з родовищ у систему магістральних нафтопроводів різних підприємств нафтової галузі.

5. Застосування ресурсозберігаючих технологій на всіх етапах технологічного ланцюжка. Брак інвестиційних коштів у нафтовій галузі висуває на перший план проблему ресурсозбереження, повинна що має забезпечуватися як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

6. Впровадження наукових результатів досліджень у практику. Операції, які раніше виконувалися в рамках проектних і дослідно-конструкторських робіт галузевих і центральних спеціалізованих науково-дослідних інститутів, перекладено на плечі кожної нафтової компанії, що насамперед переймається питаннями виживання і розвитку видобутку та переробки нафти.

7. Застосування управлінських і маркетингових інновацій. Інноваційний розвиток інфраструктури систем забезпечення вуглеводнями реалізовується за допомогою інституційних, економічних, інформаційних та організаційних інструментів.

До перших відносяться не тільки нормативно-правові акти, що сприяють поширенню інновацій, а й розвиток різних інститутів у цій сфері.

Найважливішим стимулюючим інструментом у цій царині є підтримка подібних інститутів. Така підтримка можлива за створення в країні надійної системи інфорсменту, тобто примусових механізмів застосування законодавчих та нормативно-правових норм, які примушують різних агентів ринку до їх

виконання. Інфорсмент – як форма легітимного примусу в процесі ринкового обміну – діє на горизонтальному і вертикальному рівнях³⁰¹.

Найважливішими інструментами стимулювання інновацій є економічні інструменти: державне фінансування, зовнішньоекономічне регулювання, ціноутворення та ін. Це ще раз доводить необхідність посилення стимулюючої функції державного регулювання інноваційного розвитку.

Податкові та митні інструменти недостатньо стимулюють науково-дослідну та дослідно-конструкторську діяльність – основу інноваційного розвитку. Податкові та митні пільги як перший важіль непрямого стимулювання частково компенсують недостатнє фінансування науки та інновацій і досі залишаються найбільш ефективним методом непрямого стимулювання у сфері науки та інновацій. Крім них можна виділяти ряд додаткових напрямів, таких як стимулювання високоякісного та ресурсозберігаючого виробництва, ефективне профільне використання власності та ресурсів науково-дослідних інститутів, міжнародної торгівлі технологіями, розвиток міжнародних наукових центрів, залучення іноземних інвестицій у сектор науки і технологій, підтримка наукоградів, забезпечення захисту прав інтелектуальної власності та інші.

Важливим інструментом, що стимулює інновації, є інформаційне забезпечення управлінських рішень на всіх рівнях. Створення спеціалізованих організаційних структур, що надають широкий спектр консалтингових та інформаційних послуг у сфері інновацій щодо різних галузей допоможе підприємствам швидше і з найменшими витратами вибрати напрям інноваційного розвитку.

Інноваційна активність підприємств багато в чому залежить від спектра послуг, які надаються комерційними банками та страховими компаніями. Тут слід виділити венчурне кредитування, страхування інноваційних ризиків при здійсненні технологічних інвестицій та ін. Наразі з'явилися нові кредитні продукти, такі як проектне фінансування, синдиковані кредити. Однак в разі високих ризиків банки відмовляють у кредитах або застосовують дуже високі відсотки. Оскільки використання кредитних ресурсів для фінансування інноваційного розвитку дуже ризиковане, необхідно залучати також й інструменти страхових компаній у вигляді нових страхових продуктів. На жаль,

³⁰¹ Коркан Я. Честность и доверие в переходной экономике. *Вопросы экономики*. 2003. № 9. С. 4–17.

механізмів взаємодії банків і страхових компаній у сфері кредитування інноваційних проектів поки немає, тому їх варто напрацьовувати з огляду на зарубіжний досвід.

Реалізація інноваційного підходу спонукає також і до того, щоб привести систему управління нафтових компаній, в тому числі їх організаційну структуру, у відповідність до умов ринку. Досвід великих компаній промислово розвинених країн свідчить про те, що організаційна структура підприємства повинна відповідати стратегії його розвитку. Оптимізація та адаптація існуючих організаційних структур нафтових компаній до сучасних умов світової конкуренції на ринку вуглеводнів сприятиме інноваційному розвитку систем забезпечення вуглеводнями.

8.3. Механізми господарювання в системі забезпечення нафтою та нафтопродуктами

Як показує досвід провідних країн, для розвитку систем забезпечення вуглеводнями необхідні як удосконалення існуючих інструментів та методів господарювання, так і розроблення нових механізмів, які б відповідали сучасним економічним умовам.

Інвестування. Сьогодні екстенсивний розвиток систем забезпечення вуглеводнями обумовлений головним чином сформованим дефіцитом як інвестицій, так і нових технологій. Світова практика показує, що швидкість технологічного оновлення виробництва та темпи нарощування випуску інноваційної продукції багато в чому залежать від того, наскільки інвестиційні можливості компанії виходять за рамки самофінансування.

Збільшенню інвестиційних можливостей систем забезпечення вуглеводнями сприятиме прискорена амортизація основних фондів. Крім того, поширенню інноваційних технологій допомагатиме механізм цільового надання кредитів для підтримки довгострокових інвестицій³⁰².

Як показує зарубіжний досвід, на поліпшення умов інвестування в системі забезпечення вуглеводнями працює вдосконалення чинної ліцензійної системи щодо:

- дозволів на отримання прав користування надрами;

³⁰² Березина А.А. Особливості економічної політики Росії в сфері високих технологій. *Фінанси та кредит*. 2010. № 23 (407). С. 60–63.

- використання загальних принципів оподаткування вітчизняних і зарубіжних інвесторів;
- встановлення публічно-правових механізмів гарантування прав інвесторів;
- використання угоди про розподіл продукції із спеціально встановленою для продукції системою податків і відповідним законодавством, гарантій збереження взятих податкових та інших зобов'язань протягом всього терміну експлуатації родовища.

Мають бути законодавчо встановлені: дозвіл застави прав на користування надрами, переуступка прав між суб'єктами підприємницької діяльності під контролем держави. Слід оформити дозвіл для інвесторів, які не є надрокористувачами, але здійснюють спільну діяльність з видобутку вуглеводнів з підприємством-надрокористувачем, реалізуючи за договором нафту, що їм належить, як продукт власного виробництва. Необхідною є процедура аудиту ліцензійних ділянок за міжнародною ресурсною класифікацією.

Зниження витрат. Головним у зниженні витрат є впровадження технологій, що забезпечують кратне (а не на 5–10%) підвищення ефективності виробництва. Крім прямих заходів, таких як впровадження нових технологій, обладнання, інформаційних систем, мають застосовуватися й непрямі, а саме – модернізація спеціалізованих заводів. Актуальним є створення сервісних центрів, що дозволяє використовувати переваги спеціалізованих організацій.

Ціноутворення. Тут головне – ліквідувати сформовані диспропорції в цінах на енергоносії, диференціацію цін за регіонами. Видається необхідним створення нафтової біржі (за типом Лондонської, Нью-Йоркської чи Сингапурської), системи ф'ючерсних контрактів. Саме так може сформуватися рівноважна ціна, прийнятна як для постачальників, так і для споживачів. Нагальним питанням є створення державного нафтового резерву (не тільки для потреб мобілізаційного розвитку, а й для регулювання цін). На порядку денному є створення «банку якості» нафти.

Удосконалення системи оподаткування. Як показує досвід зарубіжних країн, для стимулювання раціонального використання основних фондів уведено податок на майно, включаючи трубопроводи, оцінено вартість корисних копалин, що знаходяться в надрах. Також при оподаткуванні слід врахувати унікальність кожного нафтового родовища, особливо – з падаючим

видобутком. Крім того, доцільно ввести гнучку систему оподаткування, за якої ставка податку на видобуток корисних копалин (ПВКК) враховує особливості родовищ. Частина доходів, які вилучаються у компаній, спрямовується до спеціального стабілізаційного фонду, який призначено для фінансування робіт з відтворення мінерально-сировинної бази, і для врегулювання економічної ситуації в разі падання цін на нафту. Додатковий дохід вираховується як різниця між реальною експортною ціною і ціною на нафту, яка закладена в бюджет.

У світовій практиці існує два види фондів: стабілізаційний і фонд майбутніх поколінь. Фонд майбутніх поколінь призначений для використання після того, як родовища природних ресурсів будуть вичерпані. Іноді кошти таких фондів використовуються для виплат квазірентних платежів населенню. Стабілізаційні фонди покликані нівелювати залежність державних бюджетів від коливань цін світових ринків на сировину.

Одним з напрямів державної підтримки систем забезпечення вуглеводнями є податкові пільги, що стимулюють їх інноваційний розвиток.

Підвищеним максимальним розміром пільг можуть скористатися організації, які купують послуги університетів чи інших дослідницьких організацій. Крім того, якщо податок на прибуток, який необхідно сплатити, менший за наданий у звітному періоді кредит, то різниця повертається державою на користь компанії.

Управління Державним фондом надр. У таких країнах, як Росія та Венесуела, діє подвійна система надрокористування: ліцензійна і договірна, а в інших нафтовидобувних країнах прийнята одна система доступу до надр – або ліцензійна, або договірна. В основних нафтовидобувних країнах переважає цивільно-правова система, що базується на договорах концесій або угод про розподіл продукції.

Система трансфертного ціноутворення. Трансфертне ціноутворення передбачає, що платники податків в особі вертикально інтегрованих нафтових компаній купують нафту у своїх дочірніх нафтовидобувних підприємств по трансфертній ціні. Частина цієї нафти надалі реалізується на експорт (близько 30–35%), а решта переробляється на давальницькій основі на НПЗ з подальшою реалізацією нафтопродуктів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Трансфертна ціна, як правило, встановлюється з огляду на цілі мінімізації

оподаткування, на рівні існуючих витрат нафтовидобувного підприємства з мінімальною рентабельністю.

В результаті податкова база у нафтовидобувних підприємств з податку на прибуток, що обчислюється у вартісному вираженні, стає меншою, ніж при реалізації нафти за ринковими цінами.

Світовий досвід свідчить, що країни з економікою, що розвивається, в таких випадках використовують для визначення податкової бази довідкові ціни на сорти нафти, які котируються на міжнародних ринках.

Державне регулювання. Наразі складається система, за якої прямі методи впливу держави на об'єкти систем забезпечення вуглеводнями замінюються використанням непрямих методів (економічних).

Державне регулювання систем забезпечення вуглеводнями має характеризуватися:

1) системністю і динамічністю, тобто необхідно розглядати всю систему (від розвідки і видобутку до збуту нафтопродуктів і нафтохімії), причому не за станом на сьогоднішній день, а в динаміці;

2) спрямованістю у майбутнє – не тільки орієнтуватися на ситуацію, що склалася, й обмежуватися її констатацією, а й визначати найбільш раціональні напрями руху в майбутньому;

3) пріоритетами громадських інтересів і з цих позицій пошуком заходів, спрямованих на досягнення найбільшого економічного ефекту;

4) узгодженням інтересів різних суб'єктів, що функціонують у системі забезпечення вуглеводнями (держави, регіонів, вітчизняних та зарубіжних компаній, організацій фінансово-банківської інфраструктури). Відносини мають бути партнерськими, а не на адміністративних засадах;

5) урахуванням унікальності кожного з родовищ, що розробляються (за віком, географічним положенням, фізико-хімічним складом нафти, геологічними особливостям тощо). Параметри системи регулювання повинні бути диференційовані за роками та етапами розробки;

6) підгалузевою диференціацією – не обмежувати заходи регулювання тільки сферою нафтовидобутку.

Держава може використовувати для регулювання кілька механізмів, в тому числі:

– державні замовлення;

- державну підтримку різного роду інвестиційних проектів для систем забезпечення вуглеводнями;
- розгляд та затвердження схем і проектів розробки нафтових родовищ, контроль за їх виконанням, затвердженням розмірів балансових і видобутих запасів щодо кожного родовища;
- зміну системи надрокористування, видачу ліцензій, укладення УРП тощо;
- зміну податкової та митної політики;
- придбання/продаж державних часток в акціонерному капіталі нафтових компаній.

Видача держзамовлення або пряме бюджетне фінансування доцільні стосовно геологорозвідувальних робіт (ГРР), оскільки ГРР прирівнюються до фундаментальних досліджень, які фінансуються з бюджету.

Державна підтримка. Для вітчизняних систем забезпечення вуглеводнями найбільш актуальним є перехід до моделі інноваційного розвитку, в основу якої закладено видобуток вітчизняних ресурсів вуглеводнів на базі власних інноваційних технологій за рахунок інвестування іноземним капіталом. Однак домогтися цього можна тільки в разі здійснення доцільної й ефективної протекціоністської політики держави. Держава має навчитися захищати інтереси вітчизняних товаровиробників таким чином, щоб не виникало суперечностей між виробниками і споживачами обладнання і технологій.

Політика держави щодо систем забезпечення вуглеводнями має бути комплексна – промислова, технологічна та інноваційна. Саме завдяки цим трьом аспектам можливий перехід в інноваційну площину. І одним із перших етапів промислової політики у нафтовому секторі має стати побудова ефективних механізмів державного регулювання, які б спрямували попит нафтових підприємств і компаній на наукомістку продукцію до внутрішнього ринку інноваційних ресурсів.

Відомо безліч способів державної підтримки. В Додатку 8.1. наведено типологію субсидій, яка дозволяє виявити форми державної підтримки видобутку вуглеводнів³⁰³.

³⁰³ Gerasimchuk Ivett Fossil Fuels – At What Cost? Government support for upstream oil and gas activities in Russia. Moscow – Geneva; WWF-Russia, Global Subsidies Initiative of the International Institute for Sustainable Development, 2012. URL: <http://www.wwf.ru/resources/publ/book/570>

Субсидії надаються для виконання таких завдань державної політики у сфері вуглеводнів:

- забезпечення поставок нафти на експорт,
- забезпечення відтворення мінерально-сировинної бази та поставок нафти на внутрішній ринок;
- збереження існуючих та створення нових робочих місць у ПЕК;
- запобігання втечі приватного капіталу та залучення прямих інвестицій з-за кордону в нафтовий сектор;
- стимулювання раціонального та ефективного природокористування і максимального вилучення вуглеводневої сировини з родовищ;
- стимулювання технологічного прогресу в нафтовидобувній галузі як можливого каталізатора модернізаційних ефектів у інших секторах економіки.

Важливими напрямками державної підтримки є:

- контроль за освоєнням національних енергоресурсів з метою їх охорони і раціонального використання. При цьому може застосовуватися система ліцензування, передбачаються пільги для національних компаній у наданні ліцензій на освоєння ресурсів вуглеводнів, проводиться відбір іноземних інвесторів, які вкладають кошти у виробництво нафтового обладнання в приймаючій країні, або беруть участь у масштабних програмах економічного розвитку;
- захист національних інтересів методами прямого регулювання обсягів виробництва, охорони надр, підтримання бажаного рівня цін;
- стимулювання власних виробників енергетичних машин і устаткування, захист їх від іноземних конкурентів;
- використання гнучкого податкового законодавства, що забезпечує оптимальний режим діяльності систем забезпечення вуглеводнів, умов щодо повернення капіталу і прибутку.

Слід зазначити, що держава оптимізує використання природних ресурсів на більш тривалу перспективу, ніж приватні компанії, застосовує більш низьку ставку дисконту при оцінці майбутніх доходів від експлуатації вуглеводневих ресурсів, порівняно з приватними компаніями.

Ефективність різноманітних програм державної підтримки систем забезпечення вуглеводнів повинна ретельно і систематично аналізуватися. Для цього потрібно зібрати необхідну інформацію і створити єдиний механізм моніторингу та оцінки субсидій, який може включати:

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

- виявлення і повний перегляд усіх енергетичних субсидій з особливою увагою до субсидій для викопних видів палива;
- аналіз ефективності виявлених субсидій з точки зору поставлених завдань і оптимальної інтеграції у внутрішню економічну і енергетичну політику в цілому;
- розробку моделі енергетичних субсидій;
- розробку і прийняття рішень про зміну, заміну й усунення конкретних неефективних субсидій, що стимулюють марнотратне споживання палива;
- заходи щодо реформування системи енергетичних субсидій на рівні виконавчої й законодавчої влади;
- реалізацію офіційних рішень виконавчої і законодавчої влади з раціоналізації та усунення неефективних субсидій, що стимулюють марнотратне споживання палива.

Подолати негативні тенденцію минулих років і забезпечити сталий розвиток систем забезпечення вуглеводнями в перспективі можна лише за рахунок формування сучасної (інноваційно-рієнтованої) моделі взаємодії систем забезпечення вуглеводнями та сектора, пов'язаного зі створенням нових технологій і обладнання.

Разом із тим на сьогоднішній день ряд проблем чинить вирішальний вплив на процес створення і застосування в системах забезпечення вуглеводнями нових науково-технічних і організаційно-економічних досягнень.

Це:

- відсутність системи державних пріоритетів у цій галузі;
- практичний розрив зв'язку «наука – машинобудування – нафтовий сектор»;
- примітивізація технічного рівня вітчизняних машин і устаткування, що поставляються для потреб систем забезпечення вуглеводнями;
- підвищення ролі поставок наукоємного іноземного обладнання (навіть тих його видів, де раніше було конкурентоспроможне вітчизняне устаткування);
- розширення сфери діяльності іноземних сервісних та інжинірингових компаній;
- катастрофічна ситуація з якістю освіти та підготовкою відповідних фахівців – як для практичних потреб, так і для роботи в науково-технологічній сфері.

Можна констатувати той факт, що залежність вітчизняних систем забезпечення вуглеводнями від поставок сучасного обладнання з-за кордону зростає.

Серед основних причин низького попиту на продукцію вітчизняного нафтового машинобудування слід назвати:

- зниження обсягів геологорозвідувального буріння;
- недосконалість податкової та митної нормативно-правової бази, відсутність жорсткого контролю над відповідністю технічних умов облаштування вуглеводневих родовищ.

Продукція вітчизняних машинобудівників не витримує конкуренції із зарубіжними аналогами – в першу чергу за такими параметрами, як надійність, сервісне обслуговування, технічний рівень.

Перспективний розвиток систем забезпечення вуглеводнями в нашій країні «затиснутий» між двома дефіцитами: інвестицій і нових технологій.

В останні роки основна частина капіталовкладень у системи забезпечення вуглеводнями здійснювалася за рахунок власних коштів підприємств і компаній, чого не спостерігається ніде у світі. Фінансові ресурси для інвестицій значною мірою залучаються «зі сторони»: або через фондовий ринок (ця форма домінує, наприклад, у США і Великій Британії), або через банківську систему (як у Японії, Південній Кореї і ряді європейських країн). Відповідно розширюються інвестиційні можливості вуглеводневих компаній. Останні, в свою чергу купуючи продукцію і послуги матеріально-технічного призначення, фінансують інвестиційний процес в інших галузях економіки. Оскільки вітчизняні вуглеводневі компанії змушені в основному обмежуватися власними коштами, то і обсяги інвестицій виявляються занадто малими, і стимулююча роль цих капіталовкладень для розвитку національної економіки (та її інноваційного сектора) виявляється занадто слабкою. Звідси чому переважно й коріння дефіциту нових вітчизняних нафтових технологій.

Таким чином, у вітчизняних системах забезпечення вуглеводнями наразі реалізується модель інноваційного розвитку за формулою: «вітчизняні ресурси плюс іноземний капітал і технології». Тобто Україна поки що йде приблизно британським шляхом – в основному іноземні технології, іноземні компанії та учасники.

Цілком очевидно, що для нашої країни вкрай актуальним є перехід до нової інноваційно орієнтованої моделі функціонування і розвитку систем

забезпечення вуглеводнями, в основу якої слід покласти принципово інше поєднання чинників і умов виробництва. Вона може бути охарактеризована таким чином: вітчизняні ресурси, технології, обладнання, сервіс і фахівці + іноземний капітал.

Але досягти цього можна лише за умови проведення державою розумної та ефективної протекціоністської політики.

Для вирішення проблеми слід відродити таке поняття, як «державна науково-технічна (інноваційна) політика у вуглеводневому секторі». При цьому наголос повинен робитися аж ніяк не на визначенні пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки або розробленні окремих програм. Головне завдання – це пошук «больових» точок і побудова ефективних механізмів впливу, що спрямували б попит підприємств і компаній систем забезпечення вуглеводнями на наукомістку продукцію до внутрішнього ринку інноваційних ресурсів.

Інноваційний шлях розвитку систем забезпечення вуглеводнями пов'язаний із великими довгостроковими інвестиціями не тільки у видобуток вуглеводнів, а й у розвиток нової високотехнологічної інфраструктури та наукоємного сектора економіки. Для здійснення таких інвестицій потрібна довгострокова стабільність. Тому головним елементом державної політики є забезпечення стабільних «правил гри», закріплених законодавчим шляхом.

На основі законодавчого «фундаменту» повинні бути розроблені та реалізовані спеціальні комплекси заходів у трьох основних сферах регулювання, що охоплюють:

- процеси надрокористування;
- розвиток національного ринку інноваційних ресурсів;
- інвестиційну діяльність.

Перш за все необхідні:

у сфері регулювання процесів надрокористування

- посилення ролі ліцензійних угод у питаннях вибору і національної приналежності технологій освоєння ресурсів вуглеводнів (на противагу концесійним угодами, які не мають належних регулюючих функцій);
- систематизація норм і правил, що регламентують науково-технічні умови пошуків, розвідки і розробки родовищ вуглеводнів;

у сфері регулювання ринку інноваційних ресурсів

- відтворення системи державних науково-технічних центрів (з визначенням статусу цих інститутів, адекватного ринковим умовам);

– реалізація в рамках цих центрів інтеграційних програм по пріоритетних напрямках науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок;

– бюджетне і цінове регулювання, спрямоване на підтримку фундаментальних і прикладних досліджень «проривного» характеру, на забезпечення «справедливого» розподілу фінансових ресурсів між різними учасниками ринку інноваційних ресурсів;

у сфері регулювання інвестиційної діяльності потрібно вжити комплекс заходів, що розрізняються залежності від конкретних інноваційних проектів і сфер їх застосування, що включає:

– заходи, спрямовані на зниження неекономічних ризиків інвестування, адміністративного та соціального навантаження – для підвищення конкурентоспроможності вітчизняних інноваційних проектів;

– застосування довгострокових тарифних гарантій і спеціальних інвестиційних режимів (для всіх інвесторів, незалежно від національної приналежності), що стимулюють попит на вітчизняні інноваційні ресурси;

– заходи податкового стимулювання інвестицій у здійснення інноваційних проектів у рамках власне вуглеводневого сектора і в рамках пов'язаних наукомістких галузей економіки.

Таким чином, щоб значно посилити позитивний ефект інноваційного розвитку, поширити його вплив на всю вітчизняну економіку, необхідно перейти до нової моделі розвитку. Але не можна сподіватися на те, що зміна моделі інноваційного розвитку вуглеводневого сектора відбудеться сама собою. Перехід за найбільш вигідною для країни формулою інноваційного розвитку може відбутися тільки в результаті активного державного втручання.

ГАЗОТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

9.1. Сучасний стан газотранспортної системи

Газотранспортна система (ГТС) України на сучасному етапі зазнає посиленого зовнішнього тиску, який викликаний як об'єктивними економічними причинами, так і політичними та соціальними впливами, що спричинюють зростання ризиків у діяльності підприємств цього сектора економіки. Необхідно зазначити, що підприємства газотранспортної системи (газотранспортні, газорозподільні та газозберігаючі) монополізовані – через специфіку свого функціонування, що ускладнює можливості аналізу розробки стратегії та реалізації їх потенціалу розвитку в межах знань стратегічного управління конкурентними організаціями. Такі особливості функціонування зазначених підприємств визначають актуальність досліджень їх стратегічної поведінки з позиції економічної ефективності та домінування економічних інтересів.

Газотранспортна система – технологічний комплекс, до якого входить окремий магістральний газопровід з усіма об'єктами і спорудами, пов'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька таких газопроводів, якими здійснюється транспортування природного газу від точки (точок) входу до точки (точок) виходу³⁰⁴.

Формування сучасної газотранспортної системи України розпочалося у 20 – 40 роках ХХ ст.³⁰⁵, і на сьогодні вона є однією з базових галузей економіки.

Газотранспортна система України є основним елементом енергетичної безпеки країни, однією з переважаючих складових національної економіки, що забезпечує левову частку надходжень до держбюджету, сприяє підвищенню рівня життя населення України, одним із важелів інтеграції до міжконтинентальної системи газопроводів. Вона включає газотранспортні,

³⁰⁴ Закон України «Про ринок природного газу» від 9 квітня 2015 р. № 329-VIII URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/329-19>.

³⁰⁵ Запухляк, І. Б., Дзьоба О. Г. Управління потенціалом енергозбереження газотранспортних підприємств. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. 208 с.

газорозподільні підприємства, понад 36 тис. км магістральних газопроводів та газопроводів-відводів, понад 70 компресорних станцій, 12 підземних сховищ газу, майже 1400 газорозподільчих станцій, газовимірювальні станції.

Підприємства ГТС забезпечують транспортування газу до споживачів України в обсязі 70–80 млрд куб. м до 19 країн Європи в обсязі 110–120 млрд куб. м, що становило близько 85% загального обсягу російського експорту газу.

Старіння, фізичне і моральне зношування окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. Основним чинником прояву негативних ситуацій ГТС є недостатні обсяги робіт із поточного та капітального ремонтів через брак фінансування та відсутність дієвих організаційно-економічних механізмів, які дозволяли б акумулювати інвестиційні ресурси під такі цілі. Так, сьогодні понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років, у межах від 21 до 30 років експлуатується близько 31%, від 16 до 21 року – 8%, 10 років і менше – 8%. Типовою є і ситуація із хронічним недофінансуванням потреб на виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту ГТС. У період з 1998 по 2012 рр. навіть мінімальні планові обсяги ремонтних робіт фінансувалися частково на рівні 50–80% від потреби³⁰⁶.

Як бачимо, попри тривалий термін діяльності та стратегічну важливість газотранспортні підприємства мають значний перелік проблем, вирішення яких актуальне упродовж досить тривалого часу. Серед наукового доробку з питань діяльності та функціонування газотранспортної системи³⁰⁷ виділено такі основні проблеми, як:

³⁰⁶ Дзьоба О.Г. Інвестиційні пріоритети розвитку газотранспортної системи України .URL: <http://confcontact.com/node/194>.

³⁰⁷ Запхляк, І.Б., Дзьоба О.Г. Управління потенціалом енергозбереження газотранспортних підприємств.. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. 208 с.; Дзьоба О.Г. Інвестиційні пріоритети розвитку газотранспортної системи України. URL : <http://confcontact.com/node/194>.; Гораль, Л.Т., Степ'юк М.Д., Порада Я.Р. Ремонт, модернізація та реконструкція компресорних станцій як запорука стабільної роботи ГТС України. *Нафтова і газова промисловість*. 2008. № 4. С. 52–54.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– зношування об'єктів ГТС, що призводить до зростання витрат на відновлення основних засобів, а це у свою чергу впливає на надійність системи транспортування газу;

– висока енергомісткість транспортування газу через використання застарілого та неефективного газоперекачувального обладнання і, як наслідок, значні обсяги втрат газу. Так, під час транспортування природного газу в газотранспортній системі щороку витрачається на роботу газоперекачувальних агрегатів 5,5–5,8 млрд куб. м газу;

– відсутність власних джерел підприємств щодо фінансування об'єктів ГТС;

– визначення пріоритету об'єктів модернізації, їх черговості, термінів виконання робіт, вибору виконавців цих робіт, а також джерел та обсягів фінансування.

Вирішення означених проблем має комплексний характер, оскільки визначає стратегічну важливість ГТС як транзитера природного газу та прямо впливає на енергетичну безпеку країни.

Проте сьогодні газотранспортний сектор України чи не єдиний, що впродовж 2013–2016 рр. зберіг позитивний тренд розвитку. Найбільш позитивним підсумком останніх років є безпрецедентне в історії незалежної України скорочення імпорту природного газу в 2015 р. до рівня 16,5 млрд куб. м, що на 15% менше, ніж у 2014 р. Для порівняння: у 2008 р. обсяг імпорту природного газу становив 52,6 млрд куб. м (рис. 9.1).

До того ж Україні у 2015 р. вдалося зламати російську газову монополію, що трималась упродовж багатьох років – частка ВАТ «Газпром» впала до 37,6% у загальному обсязі імпорту вуглеводнів.

Із загального обсягу імпорту постачання від ВАТ «Газпром», у 2015 р., становило 6,140 млрд куб. м (на 57,7% менше, ніж у 2014 р.); з ЄС – 10,302 млрд куб. м. Сумарна вартість імпорту газу для України становила 5 млрд дол. США Для порівняння: під час піку цін та обсягів споживання природного газу вартість річного імпорту газу становила 14,025 млрд дол. США у 2012

р.³⁰⁸. Слід зазначити, тенденція щодо скорочення імпорту російського газу зберігається і в 2016 р., за вісім місяців Україною не було імпортовано жодного кубічного метру палива.

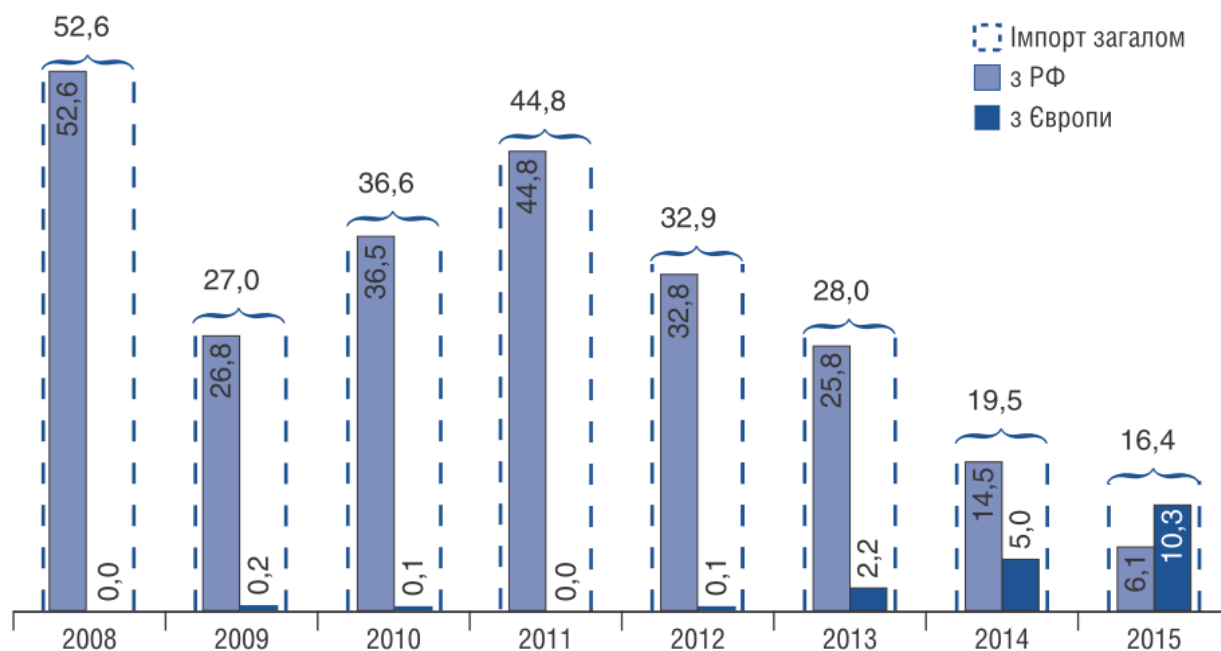


Рис 9.1. Обсяги імпорту природного газу по роках, млрд куб. м

Джерело: складено за даними НАК «Нафтогаз України»: URL: <http://naftogaz-europe.com/article/ru/NaturalGasSuppliestoUkraine>

Поряд зі зменшенням імпорту природного газу з Росії НАК «Нафтогаз України» зміг досить ефективно організувати роботу з європейськими постачальниками та використати реверсні можливості постачань в Україну з ЄС. Стратегічним партнером України як з реверсу, так і з протидії реалізації проекту «Nord Stream-2» у 2015 р. стала Словаччина. Міністр економіки Словаччини В.Гудак заявив, що вважає будівництво газопроводу «Nord Stream-2» загрозою для ЄС. На думку міністра, новий газопровід підірве основи енергетичної безпеки ЄС. Будівництво нових ниток підводного газопроводу є недоречним в умовах, коли у Європи вже є працюючий газопровід, що пролягає через Україну і Словаччину. До того такий крок призведе до зростання цін на газ у Європі.

³⁰⁸ Газ: підсумки – 2015, прогнози – 2016 / Центр глобалістики «Стратегія XXI». URL: <http://geostrategy.org.ua/ua/analitika/item/956-gaz-pidsumki-2015-prognozi-2016>

Завдяки європейським партнерам Україна має й інші здобутки у газовій галузі³⁰⁹:

19 січня 2015 р. НАК «Нафтогаз України» та польська Gaz-System SA підписали договір про будівництво інтерконектора, що дозволить Україні отримати доступ до газу на LNG-терміналах, побудованих у Литві (Клайпеда) та Польщі (Свіноуйсьце) та приєднати свою ГТС до європейського газового коридору «Північ – Південь». На території України як основний варіант розширення було визначено будівництво газопроводу «Дроздовичі – Більче – Волиця» довжиною близько 110 км і діаметром 1000 мм, пропускною спроможністю від 5 до 8 млрд куб. м на рік з орієнтовною вартістю проекту – близько 245 млн дол. США.

29 травня 2015 р. ПАТ «Укртрансгаз» і оператор угорської ГТС FGSZ підписали договір про об'єднання транскордонних газопроводів (Interconnection Agreement). За інформацією ПАТ «Укртрансгаз», з 1 липня 2015 р. розпочато «процедуру узгодження» обсягів транспортування природного газу через газовимірювальну станцію (ГВС) «Берегово» (Україна) і ГВС «Берегдароц» (Угорщина). Ця процедура є обов'язковою для операторів суміжних ГТС та відповідає положенням Регламенту Європейської Комісії 2015/703. Однак ПАТ «Укртрансгаз» не може повноцінно співпрацювати з операторами суміжних ГТС країн – членів ЄС через поточні схеми їх взаємодії з ВАТ «Газпром». Зокрема, російська компанія не надає українській стороні шипер-коди (інформацію про окремі партії газу, який транспортується територією України).

2 жовтня 2015 р. польський та український оператори ГТС уклали угоду про співпрацю, метою якої є підготовка пілотного проекту з організації пакетних аукціонів потужностей на польсько-українському кордоні, які будуть проведені на Платформі аукціонів компанії Gaz-System SA.

Синхронізація функціонування ГТС України і Європейської мережі операторів газотранспортних систем (ENTSO-G) є необхідним елементом як

³⁰⁹ Україна 2015-2016: випробування реформами (аналітичні оцінки) / Центр Разумкова. 2016. URL: http://www.razumkov.org.ua/upload/Pidsumky_2016_FNL_A4.pdf

інтеграції газових ринків, так і енергетичної безпеки обох сторін. Успішна синхронізація газових мереж України та ЄС практично скасовує «прокляття» транзиту російського газу територією нашої держави, оскільки поступово відкриває можливість західним енергетичним компаніям і трейдерам закуповувати російський газ на східному кордоні України, а контракти з його транспортування укладати з українським оператором ГТС. Такого результату можливо досягти за умов забезпечення Україною юридичної, технічної та регуляторної підтримки.

Синхронізація ГТС є важливою в контексті посилення надійності функціонування інтегрованого газового ринку обох сторін з охопленням як транспортної інфраструктури, так і підземні сховища газу (ПСГ) України. Реформування Україною газового сектора на базі її зобов'язань в рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства є обов'язковою передумовою повноцінної синхронізації ГТС. Наведені нижче фактори лише підкреслюють необхідність невідкладно розпочати створення засад синхронізації газових мереж України та ЄС:

– європейські енергетичні компанії з 2013 р. розпочали поставки до України природного газу з ЄС, що мало реальний прояв у розбудові перших диверсифікаційних маршрутів;

– 13 липня 2015 р. «Нафтогаз України» та американська компанія Frontera Resources Corporation у Вашингтоні підписали меморандум, згідно з яким сторони домовилися співпрацювати у сфері інвестування в розвідку і розробку нафтогазових родовищ України, а також реалізації проекту імпорту LNG з потужностей американської компанії у Грузії. Ці плани будівництва та запуску в перспективі LNG-терміналу спрямовані на виведення українського ринку газу за межі російської монопольної залежності;

– планується збільшення видобування власного природного газу із залученням міжнародних компаній Yuzgaz B.V., Schlumberger у межах Юзівської площі (Донецька та Харківська області);

– ЄС розглядає можливість зберігання газу в українських ПСГ в обсягах 35–60 млрд куб. м³¹⁰.

У Брюсселі під час прес-конференції 14 жовтня 2013 р. комісар ЄС з питань енергетики Г.Еттінгер, зазначив, що «підготовка до того, щоб вдихнути нове життя в українську газотранспортну мережу разом із Європейським інвестиційним банком, Європейським банком реконструкції та розвитку і Світовим банком, відбувається у правильному напрямі. Я сподіваюся, що в наступні роки ми зможемо інвестувати в цю трубу мільйони. Україна для нас – важливий партнер, член Енергетичного співтовариства».

Незважаючи на заяви ВАТ «Газпром» про скорочення значущості української ГТС для транзиту російського газу до країн Європи³¹¹, у 2015 р. обсяг транзиту територією України в напрямку ЄС становив 67,1 млрд куб. м, що на 13% більше, ніж у 2014 р. – 59,4 млрд куб. м (рис. 9.2).

Транзит природного газу територією України охоплює транзит до ЄС, а також до Туреччини та балканських країн, що не є членами ЄС, але не включає транзит до Молдови. Важливо зазначити, що НАК «Нафтогаз України» з 1 січня 2016 р. збільшив тариф на транзит російського газу в Європу. Так, відповідно до рішення НКРЕКП від 29 грудня 2015 р. було затверджено нові тарифи за транзит газу ВАТ «Газпром» європейським постачальникам територією України. Якщо раніше тариф на транзит газу визначався між НАК «Нафтогаз України» і ВАТ «Газпром» за контрактом 2009 р. і залежав від ціни газу, то сьогодні він визначається відповідно до Закону України «Про ринок природного газу».

За умов синхронізації та збільшення потужностей українських ПСГ постане питання про адаптацію тарифної політики щодо зберігання газу, послуг з його закачування та відбору з ПСГ України до умов ведення бізнесу в ЄС. Переваги для користування українськими ПСГ для інвесторів і трейдерів пов'язуватимуться із гармонізацією чинного законодавства з правовою базою

³¹⁰ Єврокомісія розглядає можливості використання українських ПХГ для зберігання до 60 млрд. м³ газу – еврокомісар Оттінгер // Інтерфакс-Україна. 14 жовтня 2013.

³¹¹ Енергетична галузь України: підсумки 2015 року. URL: <http://inpress.ua/ru/economics/29955-gz-z-g>

ЄС, що гарантуватиме виконання контрактів щодо надійної подачі газу відповідно до зазначених маршрутів і термінів.

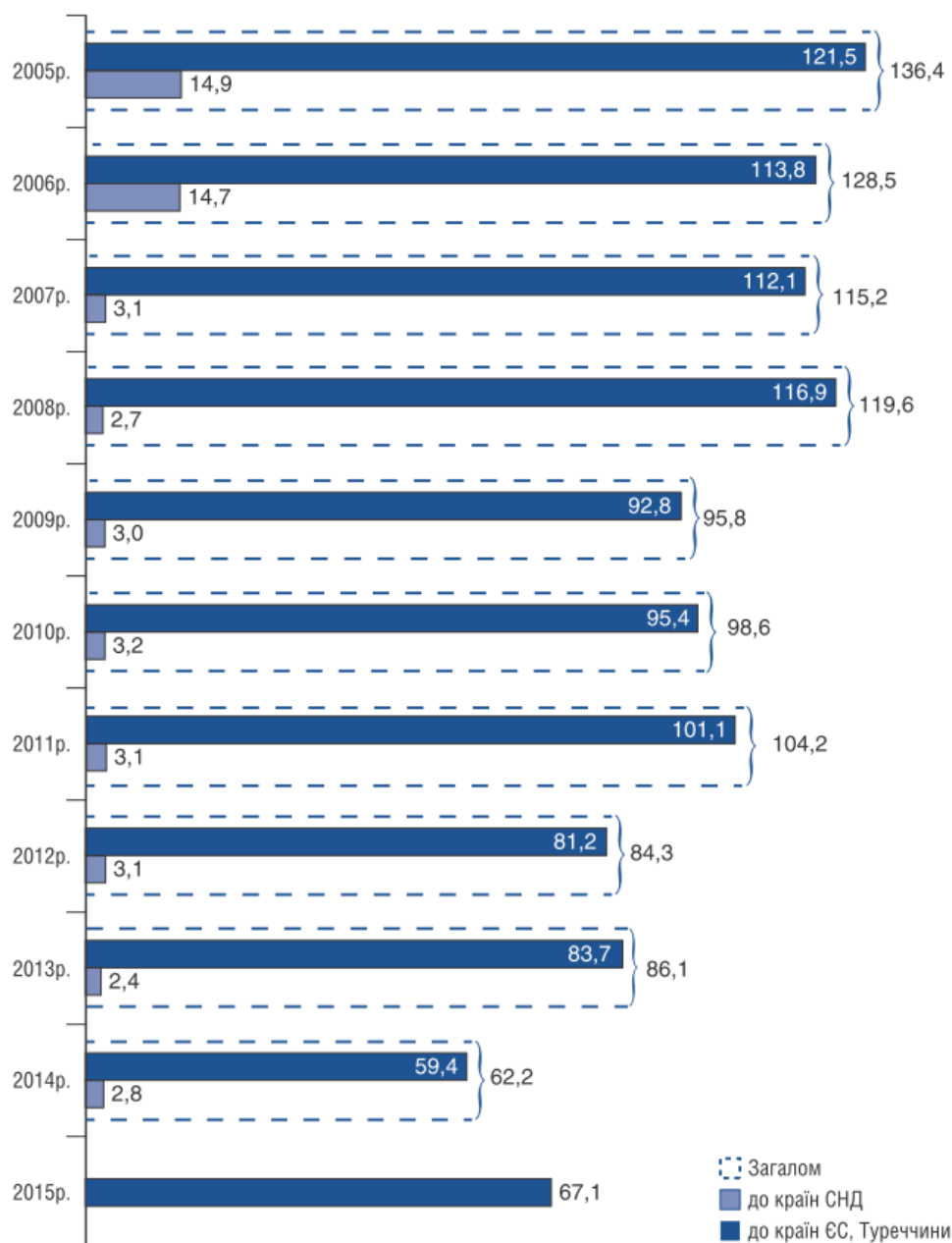


Рис 9.2. Транзит природного газу територією України, млрд куб. м

Джерело: складено за даними НАК «Нафтогаз України». URL: <http://www.naftogaz-europe.com/article/ru/NaturalGasTransitviaUkraine>

За результатами проведеного у Брюсселі 3 травня 2013 р. засідання круглого столу з питань розвитку газового ринку України, вперше було заявлено, що подальший розвиток ГТС України може бути пов'язаний зі створенням східноєвропейського газового хабу (СГХ).

Ідеться про правову та технічну адаптацію ГТС України до правил і стандартів ЄС (регламентів), що фактично означатиме її синхронізацію з мережами ENTSO-G, орієнтовану насамперед на реверсні поставки природного газу з ЄС. З іншого боку, збільшення власного видобутку газу, зокрема за участі згаданих вище іноземних компаній, означатиме, що власну частку видобутого газу, відповідно до угод про розподіл продукції, ці компанії продаватимуть на ринкових засадах, включаючи експорт.

Якщо взяти до уваги готовність України (за сприяння ЄС) розширити обсяги своїх ПСГ до 50–60 млрд куб. м, то створення СХГ в Україні стало би реальним внеском до зусиль зміцнення енергетичної безпеки Європи. Залишається оцінити готовність Києва створити необхідні умови для реалізації цих амбітних планів.

Однією з умов ефективного функціонування СХГ є створення біржового майданчика на перетині кількох транспортних маршрутів, поєднаних з інфраструктурою щодо підземного зберігання газу. Вирішальне значення для трейдерів має співвідношення на біржі запропонованих обсягів торгівлі до наявних фізичних обсягів газу, що певною мірою залежить від рівня розвитку спотової торгівлі відносно довгострокових контрактів. Саме показником ліквідності визначається ефективність торгівлі на конкретному біржовому майданчику.

З огляду на викладене вище, говорити можна лише про перспективи створення газового хабу на теренах України. Чи стане реалізація цих планів середньостроковою або довгостроковою перспективою, залежатиме від низки факторів, серед яких вирішальними будуть:

- модернізація ГТС та розширення обсягів зберігання природного газу в ПСГ України;
- стабільне збільшення власного видобутку газу;
- розбудова диверсифікації маршрутів постачання природного газу в Україну, включаючи LNG;

– забезпечення вільного та недискримінаційного доступу компаній-трейдерів до газової транспортної інфраструктури України відповідно до вимог Третього енергетичного пакета ЄС.

На європейському ринку наразі спостерігаються позитивні тенденції для розвитку ліквідних майданчиків торгівлі газом за спотовими цінами. Цьому сприяють як прагнення європейських енергетичних компаній відмовитися від формульного підходу визначення цін, так і зростання торгівлі СПГ. Тобто для України з'являються реальні шанси купувати значні обсяги газу на ринку ЄС за конкурентними цінами.

Газотранспортний сектор України упродовж останніх років намагався кардинально змінюватися як під впливом воєнної агресії Росії на Донбасі, так і через початок реалізації реформ. Минулий рік відзначився як низкою здобутків, так і втраченими можливостями.

У питанні диверсифікації постачань природного газу Україні вдалося досягти значних успіхів, що дозволило істотно скоротити частку російського імпорту, знизивши її до 37,6% (у 2014 р. – 74,4%). Суттєву роль тут відіграло нарощування поставок з Європи (збільшившись у понад двічі – з 5 млрд куб. м у 2014 р. до 10,4 млрд куб. м у 2015 р.), чому передувала злагоджена робота української сторони з європейськими операторами ГТС. Зокрема, 29 травня 2015 р. було підписано договір про сполучення транскордонних газопроводів (Interconnection Agreement) між ПАТ «Укртрансгаз» та оператором угорської ГТС FGSZ, а 2 жовтня 2015 р. польський оператор ГТС Gaz-System SA та НАК «Нафтогаз України» уклали угоду про співпрацю, метою якої стала підготовка пілотного проекту з організації пакетних аукціонів потужностей на польсько-українському кордоні.

Проте несприятливий інвестиційний клімат і спад інвестиційної активності у 2015 р. не зумовили позитивних результатів у пошуку партнерів для оренди української ГТС, що передбачено законодавством України (Закон «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління Єдиною газотранспортною системою України» від 14 серпня 2014 р.). Наразі американські та європейські інвестори ігнорують пропозиції

України з інвестування у модернізацію ГТС, незважаючи на те, що значущість останньої продовжує підвищуватися, про що свідчать показники транзиту природного газу територією України.

9.2. Методологічні підходи щодо модернізації технічного потенціалу газотранспортної системи

Сьогодні газорозподільні мережі, будівництво яких здійснювалось у 50–70-х роках ХХ ст., морально і технічно застаріли. З 294 тис. км розподільних газопроводів близько 3,2 тис. км перебувають у аварійному стані.

Ще гірший стан із обладнанням газорозподільної системи. Так, понад 5,5 тис. газорегуляторних пунктів (ГРП) – близько 8% від усіх діючих ГРП в Україні, які призначені для зниження тиску та його наступного підтримання на необхідному рівні на виході з газорозподільної системи, перебувають у аварійному стані. Саме ці об'єкти є критично важливими для забезпечення безпечної та безперебійної системи газопостачання споживачам.

Крім того, термін амортизації майже 15% діючих ГРП завершився. Всі вони морально застаріли, що не дозволяє їх ефективно експлуатувати³¹².

Не кращим є стан з наявним ресурсом газоперекачувальних агрегатів (ГПА), апаратів повітряного охолодження газу (АПО), установок підготовки паливного та імпульсного газу (УППГ) компресорних станцій (КС), обладнання підземних сховищ газу (ПСГ) та автоматизованих систем керування (АСК) компресорних цехів: переважна кількість обладнання відпрацювала понад 75% ресурсу, приблизно 50% цього обладнання відпрацювало свій ресурс повністю або наближається до цього, фактично не має резерву обладнання на об'єктах ГТС для роботи в нештатних ситуаціях. Понад 75% ресурсу АСК компресорних цехів відпрацювали 84 і 95%³¹³.

Таким чином, для забезпечення надійного та безпечного функціонування газорозподільної системи України відповідно до європейських стандартів

³¹² Звіт про результати діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, у 2015 році. URL:

http://www.nerc.gov.ua/data/filearch/Catalog3/Richnyi_zvit_NKREKP_2015.pdf

³¹³ Офіційний сайт ДК «Укртрансгаз» НАК «Нафтогаз України». URL : <http://www.utg.ua/>

необхідна повна модернізація газових мереж і обладнання, встановленого на них, що потребує залучення великих обсягів інвестицій.

Газотранспортна система є типовим представником високоризикових виробництв сучасної техносфери. Ситуація у цій сфері зараз характеризується стрімким старінням об'єктів основних засобів.

Сьогодні аспекти використання основних виробничих засобів підприємства, економічна сутність, структура, зношування, амортизація досить суттєво розкриті в багатьох наукових працях, проте предметна сторона проблематики перспектив технологічного оновлення галузевих підприємств в умовах модернізації національного господарського комплексу є актуальним напрямом економічних досліджень.

Газотранспортна система України потребує проведення глибокої реструктуризації в частині модернізації (оновлення устаткування і технології); реорганізації (зміни методів і поділу праці, потоків інформації); адаптації (приспосовування елементів підприємства до поточних умов); інновацій (продуктових і процесних). Проте існує ряд чинників, що мають значний вплив на проведення процесу модернізації та ефективність її результатів (рис.9.4).

Зовнішніми чинниками модернізації є³¹⁴:

– геополітична ситуація – зміна країн – постачальників природного газу, стратегічне партнерство як результат сприятливого геополітичного положення України, трансформація економічних систем країн Центральної та Східної Європи і Азії та міжнародна економічна інтеграція;

– всесвітні зміни клімату – парниковий ефект та збільшення середньорічної температури зумовлюють зміну споживання газу;

– розвиток альтернативних джерел енергії (біопаливо, збільшення частки атомної енергетики тощо) зумовлює зменшення частки газу на ринку палива;

– конкурентний ринок транспортування природного газу: докорінні зміни на ринках розвинених країн (уповільнення темпів розвитку цих країн, більш

³¹⁴ Гораль Л.Т. Теорія і практика реструктуризації газотранспортної системи. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. 326 с.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

агресивний імпорт і пошук додаткових джерел газопостачання) вимагає від газотранспортної системи України забезпечення високої надійності газопостачання. Побудова газопроводів в обхід України, залучення країн Європи до спорудження газотранспортних систем вимагає від НАК «Нафтогаз України» проведення широкомасштабної реструктуризації ГТС;

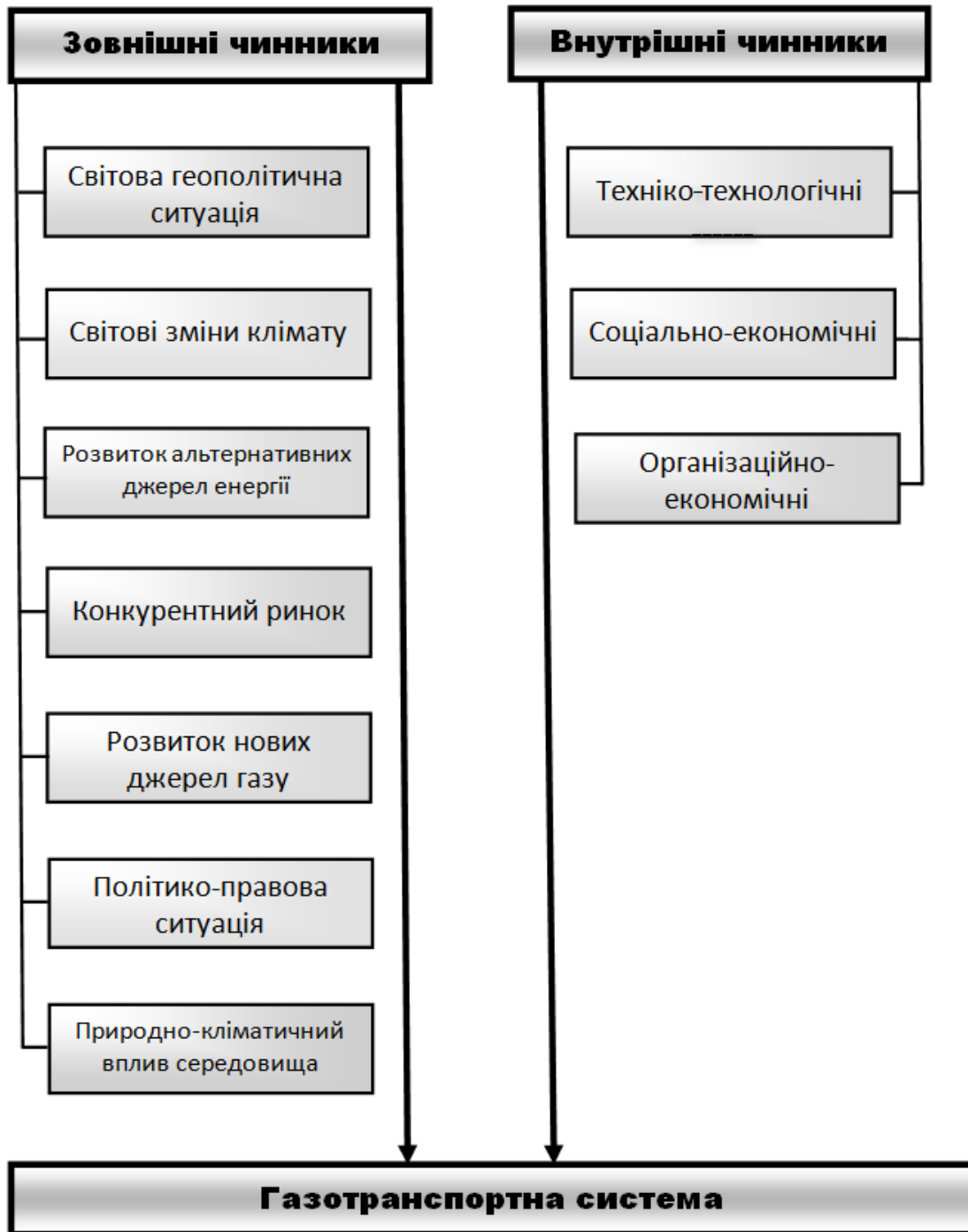


Рис. 9.3 Схема класифікації чинників впливу на газотранспортну систему

Джерело: складено автором за даними: Гораль Л.Т. Теорія і практика реструктуризації газотранспортної системи. Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2011. 326 с.

– розвиток нових джерел газу – поява джерел сланцевого газу, транспортування до Європи більшого обсягу зрідженого газу спонукає до значних капіталовкладень у розвідку, видобуток та спорудження нових об'єктів ГТС;

– політико-правова ситуація (зміни у податковій, кредитній, митній, соціальній, інформаційній політиці уряду).

– природно-кліматичні зміни зовнішнього середовища мають вплив на ГТС, оскільки потребують враховувати при спорудженні та експлуатації газопроводів можливість зсувів ґрунту, його геологічні та реологічні властивості, коливання температури протягом року тощо.

Внутрішні чинники реструктуризації:

– техніко-технологічні чинники – це стан газопроводів (магістральних та газопроводів-відгалужень); якість проведення технічного і ремонтного обслуговування; можливість проведення модернізації та реконструкції ГТС; автоматизація, механізація та прогресивність усіх технологічних процесів; врахування ризик-факторів при експлуатації ГТС; технологічний прогрес (новітні технології, передові методи комунікації та інформаційного зв'язку; зниження затрат на обробку даних, ефективні транспортні мережі);

– соціально-економічні чинники – це втрати паливно-енергетичних ресурсів при транспортуванні газу; система стимулювання відповідальності працівників за ефективну експлуатацію об'єктів; освітньо-кваліфікаційний рівень працівників галузі; умови їх праці та відпочинку; виробничо-соціальна інфраструктура;

– організаційно-економічні чинники – це ефективне планування та управління газопостачанням; рівень забезпечення процесу відтворення основних засобів; рівень організації праці; рівень загального менеджменту (орієнтація на ринок, побудова стратегії розвитку, кваліфікація кадрів); фінансовий менеджмент з питань управління грошовими потоками, прийняття інвестиційних рішень, управління затратами; висока собівартість транспортування природного газу (високий рівень точки беззбитковості,

постійних затрат, змінних затрат, втрат газу при транспортуванні, висока вартість обслуговування); конфлікт інтересів (власників, робітників, клієнтів, партнерів).

В умовах України ці чинники підсилюються загальною економічною кризою, яка характеризується довготривалим спадом виробництва, невиправданим зростанням цін на ресурси і товари, розладом прямих господарських зв'язків, браком фінансових коштів, погіршенням фінансово-економічних показників діяльності, руйнуванням системи соціального захисту населення.

З огляду на стратегії відносно способів транспортування природного газу та джерел його постачання, варто провести виробничо-технологічну модернізацію та інноваційне оновлення газотранспортного сектора, завдяки чому можна досягти:

- високої гнучкості та мобільності виробництва залежно від динаміки змін на ринку, а саме: потреб у природному газі, кількості та якості послуг;
- постійної технічної готовності до транспортування конкурентоспроможної продукції, що може бути забезпечена тільки за рахунок конкурентоспроможної технології, тобто за оптимальних (для певного ринку і продукції) прибутковості, собівартості, трудомісткості, якості та ін.;
- можливості збільшення сприйнятливості виробництва до нововведень різних типів;
- тісного зв'язку всіх видів та етапів робіт із освоєння нововведень, їхньої інформаційної, технічної, технологічної сумісності та послідовності;
- більшої чіткості щодо взаємодії із зовнішніми партнерами, які беруть участь у науково-дослідних, проектно-конструкторських, маркетингових та інших роботах щодо забезпечення надійного газопостачання.

Зазначені зміни стосуються техніко-виробничої бази. Залежно від глибини змін і необхідності набуття нових виробничих можливостей застосовують: модернізацію, технічне переозброєння, реконструкцію, нове будівництво з повною заміною устаткування, що можуть розглядатися як

засоби проведення реструктуризації різних масштабів. При прийнятті рішень щодо модернізації, технічного переозброєння, реконструкції чи нового будівництва варто оцінити ефективність використання запланованих інвестицій. Тут можуть бути використані такі показники³¹⁵, як:

- абсолютна ефективність інвестицій;
- відносна (порівняльна) ефективність;
- термін окупності капітальних вкладень.

У системі магістрального транспорту газу процеси реструктуризації повинні насамперед стосуватися структури управління та структури основних засобів, оскільки зміни техніки і технології потребують проведення змін у організаційній структурі управління.

Заходи щодо реструктуризації виробничих об'єктів повинні знайти відображення у спеціальній комплексній стратегічній програмі із модернізації. Наявність такої програми дозволить більш ґрунтовно організовувати роботу із модернізації як на рівні ПАТ «Укртрансгаз», так і на рівні управління магістральних газопроводів (УМГ) та лінійних виробничих управлінь магістральних газопроводів (ЛВУМГ). У кінцевому підсумку газотранспортний сектор перетвориться на конкурентну структуру з високим рівнем надійності газопостачання.

Чинні сьогодні нормативи не відповідають ринковим вимогам планування, організації і проведення ремонтів. Їх застосування викривляє процеси формування та використання витрат на проведення ремонтів. У складі витрат на процес відтворення не враховуються витрати на управління основними засобами (ОЗ): вони «розкидані» в різних статтях витрат – таких як «загальновиробничі», «адміністративні». Але їх аналіз необхідний для визначення якості управління ОЗ та процесом їх відтворення.

Модернізація устаткування звичайно поєднується із капітальним ремонтом. Доцільність проведення модернізації визначається зіставленням

³¹⁵ Гораль Л.Т. Концепція моделі технічної реструктуризації системи магістрального транспорту газу України. *Моделювання регіональної економіки*. 2011. № 2. С. 184–193.

економічних показників устаткування до і після модернізації, а також зіставленням витрат. Економічно доцільною вважається така модернізація, що вимагає менших капітальних витрат, ніж при установці нового обладнання. Суттєвим показником доцільності модернізації є фізичне зношування устаткування. Стан основних засобів газотранспортної галузі на сьогодні є таким, що потребує негайного проведення модернізації³¹⁶.

У практичній діяльності промислових підприємств часто постає завдання вибору варіанту заміни обладнання. Постійний характер цих завдань, обмеженість ресурсів підприємства та можливість побудувати екстремальну функцію дає підстави сформулювати більш широке завдання – оптимізації парку обладнання.

Оптимізаційні багатоваріантні розрахунки заміни неекономічного обладнання починаються із сортування об'єктів заводського парку на основі даних про їх технічний стан та розгорнутої інформації про нове обладнання. З картотеки парку вибирають обладнання, яке можна замінити більш прогресивними моделями, що випускаються, або тільки готуються до випуску. У вибірку включаються також об'єкти, що хоч і не мають більш прогресивних аналогів, однак потребують заміни через ту чи іншу причину. Щодо кожного відібраного обладнання (агрегату) встановлюються варіанти заміни.

Відзначимо, що розрахунки повинні охоплювати такі види заміни неекономічного обладнання:

– поштучна (одинична) заміна, коли один застарілий засіб праці замінюється однією новою моделлю переважно підвищеної продуктивності та економічності. Застосовується для оновлення унікальних об'єктів та розширення «вузьких місць»; – групова заміна на технологічно аналогічні засоби праці з більш високою продуктивністю, що зменшує чисельності обладнання при тому ж обсязі виробництва;

³¹⁶ Технічний паспорт ДК «Укртрансгаз» / Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». 2009. С.61.

– групова заміна, обумовлена переходом на нові матеріали, енергію, принципово нові методи формоутворення, обробки та управління. Як правило, така заміна є найбільш ефективною в умовах перебудови виробництва.

Як критерій оптимальності пропонуємо прийняти термін окупності капітальних вкладень. Завдання має такі обмеження:

– не можна перевищувати нормативне (встановлене завчасно) значення показника терміну окупності капітальних вкладень;

– обсяг капітальних вкладень на заміну обладнання залежить тільки від економічної ефективності оновлення;

– кількість нових одиниць обладнання не може перевищувати кількість об'єктів, що підлягають заміні;

– загальна виробнича площа під новими засобами праці не повинна перевищувати площу об'єктів, що підлягають заміні.

За необхідності перелік обмежень розширюється. Багатоваріантність розрахунків групової заміни обладнання виникає, з одного боку, через варіювання засобів праці, що включаються в групу заміни, з іншого – в результаті зміни кількості об'єктів, що підлягають заміні, за рахунок моделей, коли в групу входить обладнання технологічно подібне, але різних типомоделей та модифікацій.

Якщо парк обладнання достатньо великий, а обладнання значно зношене, кількість оптимальних варіантів буде дуже великою, тому заміна не може бути здійснена одночасно – вона розтягнеться на декілька років. Унаслідок цього виникає таке оптимізаційне завдання оновлення обладнання – коли з деякої множини варіантів, кожен із яких відносно певного застарілого об'єкта є найкращим, необхідно відібрати найбільш економічний, що має мінімальний термін окупності. Для вирішення цього завдання оптимальні варіанти слід проранжувати за терміном окупності – від мінімального до максимально допустимого (нормативного). Це дає можливість відібрати варіанти на будь-яку суму капітальних вкладень планового року. Отримана вибірка має мінімальний термін окупності для всієї сукупності варіантів. Таким чином досягається

максимізація ефективності капітальних вкладень, спрямованих на заміну застарілих об'єктів, а значить поліпшується ефективність відтворення та використання ОВФ.

Оновлення парку обладнання є динамічним процесом. Однак на практиці рішення про заміну обладнання приймається періодично (як правило, раз на рік), що відповідає системі планування, що склалася на підприємстві. Фактор часу у статичній моделі оптимізації враховується шляхом щорічного внесення у вихідні дані поточної інформації про зміни стану ОВФ підприємства за минулий період, випуск нових моделей верстатів, пресів, машин. Відповідно здійснюються необхідні перерахунки³¹⁷.

Запропонована концепція економіко-математичної моделі універсальна: її можна також застосовувати для підвищення ефективності відтворення та використання ОВФ у випадках модернізації, технічного переозброєння, створення нестандартних засобів праці, засобів механізації та автоматизації тощо, а також для формування обґрунтованої політики у сфері технічного розвитку підприємства.

Залишаються перспективними напрямками підвищення ефективності відтворення та використання ОВФ вирішення таких завдань: 1) визначення оптимальних термінів використання основних засобів; 2) визначення умов доцільності проведення переоцінки вартості ОВФ.

Одна з найгостріших проблем, що вимагає першочергового вирішення, – це оновлення техніко-технологічної бази підприємств галузі. Зважаючи на дуже високий ступінь фізичного та технологічного зношування обладнання, його оновлення потребує не тільки значних фінансових витрат, а й відповідної організації фінансування. Допомогти у цьому може створення системи управління процесами відтворення та розвитку.

Через обмеженість оборотних коштів українським газотранспортним підприємствам слід формувати виробничу програму, відштовхуючись від плану

³¹⁷ Гораль Л.Т. Концепція моделі технічної реструктуризації системи магістрального транспорту газу України. *Моделювання регіональної економіки*. 2011. № 2. С. 184–193.

реалізації природного газу, складеного на основі контрактів та договорів газопостачання, що відображає реальний попит на продукцію підприємства. Для цього необхідно налагодити зворотній зв'язок із споживачами та розробити чітку схему отримання замовлень. Маркетинг повинен виступати як інструмент регулювання виробництва і збуту, орієнтувати виробничу діяльність підприємства. Крім того, це дасть змогу забезпечити постійне формування та коригування плану надходжень грошових коштів, на основі якого формується доходна частина робочого бюджету підприємства.

Незважаючи на те, що розвиток газотранспортної галузі було проголошено національним пріоритетом і його актуалізацію на нинішньому етапі, однак це не зумовило покращення ситуації із забезпеченням галузі газоперекачувальними агрегатами з кращими експлуатаційними властивостями. Однією з основних причин цього є проблеми із фінансуванням – на рівні 10% від запланованого.

Підсумовуючи викладене вище, відзначимо такі притаманні вітчизняному газотранспортному сектору риси процесу відтворення.

Висока питома частка пасивної частини ОВЗ, що негативно впливає на фондівіддачу. Однак упродовж досліджуваного періоду на підприємствах вибірки спостерігалася тенденція до зменшення частки будинків та споруд і відповідне підвищення частки машин та обладнання. Між розміром підприємства та питомою часткою виробничого обладнання у загальній вартості ОВЗ існує певний причинно-наслідковий зв'язок, тобто відтворення ОВЗ на підприємствах галузі має свою специфіку.

Вікова та видова структура парку обладнання ОВЗ є відсталою. Так, близько половини парку машин та устаткування перебуває в експлуатації понад 20 років, а частка молодого та сучасного обладнання не перевищує 5%. Відтворення галузевих ОВЗ відбувається дуже повільно. Середньорічний коефіцієнт уведення ОВЗ по галузі загалом становив 2,0%, середньорічний коефіцієнт вибуття – 5,3%. Капітальні вкладення переважно спрямовуються на

технічне переозброєння ОВЗ, насамперед для оновлення парку машин та обладнання.

Незважаючи на наявні проблеми, саме газотранспортний сектор має відповідні передумови для організації нормального перебігу процесів відтворення. Саме він накопичив значний інтелектуальний, трудовий, організаційно-технічний потенціал та має доступ до фінансових ресурсів, що, у сукупності, є необхідною умовою для якісних перетворень виробничих процесів та підвищення техніко-технологічного рівня галузі³¹⁸.

Активізація модернізації та інноваційних змін у газотранспортному секторі значно підвищить ефективність системи газопостачання за максимального залучення і використання потенціалу газотранспортної системи України.

9.3. Перспективні механізми щодо забезпечення реформування газотранспортного сектора

Ефективне реформування економіки нашої країни, її структурне перетворення для забезпечення якісного розвитку, оновлення ринкової та соціальної інфраструктури неможливі без відповідних капіталовкладень, тобто без належного інвестування. Виключно на базі інвестування відбуваються складні відтворювальні процеси, і чим воно активніше, тим швидші темпи відтворення та ефективних ринкових перетворень³¹⁹.

Обсяг залучення інвестицій є однією з основних характеристик економічної діяльності як окремих господарюючих суб'єктів, так і держави загалом, з урахуванням того, що інвестиційний клімат визначається політичною та економічною ситуацією у країні. Для України, крім зазначеного, актуальне створення нормативно-правових і організаційно-інституційних засад залучення інвестицій, чого вимагають особливості трансформаційного періоду³²⁰.

³¹⁸ Гораль Л.Т. Про особливості відтворення основних засобів газотранспортних підприємств. *Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу*. 2010. № 1(23). С. 131–136.

³¹⁹ Савицька О.П., Савицька Н.В. Державне регулювання інвестиційних процесів в Україні. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2011. № 714. С. 391–398.

³²⁰ Комарова А.І. Регулювання інвестиційного розвитку України та міжнародний досвід. *Правосуддя – гарант у сфері економічно-правових відносин*. 2013. № 21(1). С. 147–151.

Отже, економічні перетворення в Україні повинні бути спрямовані на вирішення найважливішого завдання – радикальних змін у системі управління економікою як на макро-, так і на мікрорівні.

Лібералізацію національного газового ринку відповідно до європейського законодавства визначено одним із ключових пріоритетів реформи енергетики.

Перехід на нову модель функціонування ринку і реорганізація ПАТ «НАК «Нафтогаз України» на основі Третього енергетичного пакета ЄС передбачені Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020», Угодою про асоціацію між Україною та ЄС та зобов'язаннями нашої держави у рамках членства в Енергетичному співтоваристві. Крім того, Закон України «Про ринок природного газу» від 05.05.2015 р. № 329-VIII містить положення щодо відокремлення операторів газотранспортних та газорозподільних систем, а також операторів газосховищ та установки LNG.

Імплементация Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/73/ЄС про спільні правила внутрішнього ринку природного газу та про скасування Директиви 2003/55/ЄС від 13.07.2009 р. має на меті ефективне розмежування таких видів діяльності, як виробництво і постачання природного газу шляхом позбавлення стимулу для вертикально інтегрованих підприємств дискримінувати своїх конкурентів у тому, що стосується доступу до мережі та інвестування. Інструментом врегулювання невід'ємного конфлікту інтересів та гарантування безпеки постачання визначено розмежування власності, щоб одна й та сама особа чи особи не могли здійснювати контроль над підприємством з виробництва чи постачання і водночас контролювати чи мати якісь права стосовно оператора транспортної системи або самої транспортної системи. При цьому передбачена можливість встановити розмежування власності або шляхом прямого відчуження, або розділення акцій інтегрованого підприємства на акції підприємства мережі та акції підприємства з постачання та виробництва за умови виконання вимог щодо розмежування власності.

Тому питання майбутнього ГТС та відокремлення діяльності з транспортування природного газу залишається найбільш проблемним і

дискусійним. При цьому важливою складовою стратегічного розвитку української газотранспортної системи залишається визначення шляхів співробітництва з іноземними інвесторами та ефективної форми управління її активами.

З метою подальшого розвитку ринку газу необхідно забезпечити незалежну діяльність операторів з транспортування та розподілу природного газу, недискримінаційний доступ до газотранспортної мережі та підземних сховищ природного газу, його повний комерційний облік.

Ці пріоритети сприятимуть залученню приватних інвестицій у галузь, регламентують втручання держави та стабілізують умови господарювання на ринку газу. Це відповідатиме вимогам з енергетичної політики ЄС, визначатиме безальтернативність інтеграції енергетичного ринку України до ринку ЄС. Рух у цьому напрямі передбачає³²¹:

– повноцінне впровадження Україною положень Третього енергетичного пакета ЄС, спрямованих на створення конкурентних та недискримінаційних умов на внутрішньому енергетичному ринку;

– проведення реструктуризації та розподілу функцій Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» для створення реального конкурентного середовища на ринку природного газу, забезпечення прозорого і безперешкодного доступу до газотранспортної інфраструктури, формування умов для залучення інвестицій у розвиток нафтогазової галузі;

– приєднання нашої держави до системи європейських інтерконекторів та розширення транскордонної інфраструктури між Україною та ЄС, що, крім диверсифікації постачання газу в Україну, дозволить створити східноєвропейський газовий хаб на базі українських підземних газових сховищ і, тим самим, забезпечити входження України до європейського газового ринку.

У перспективі зовнішньоторговельні доходи України можуть значно зрости саме завдяки трубопровідному транспорту. Це цілком реально за

³²¹ Ринок газу в Україні: проблеми та пріоритети розвитку на сучасному етапі. URL: [http://www.niss.gov.ua/public/File/Sukhodolia%20\(Gas%20market\).pdf](http://www.niss.gov.ua/public/File/Sukhodolia%20(Gas%20market).pdf)

запобігання будівництву обхідних газопроводів, а також модернізації та нарощуванні наявних потужностей. Для здійснення двох останніх процесів потрібен іноземний партнер, оскільки сьогодні Україна самостійно неспроможна фінансувати удосконалення газотранспортної системи³²².

Кроком у цьому напрямі став ухвалений Верховною Радою України в серпні 2014 р. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління Єдиною газотранспортною системою України». Законом дозволено «передачу майна, що перебуває в державній власності, у складі магістральних мереж та підземних сховищ газу в управління та/або концесію чи оренду». Передбачається надання права на передачу майна «на строковій платній основі без права відчуження для здійснення функцій оператора Єдиної газотранспортної системи України та оператора підземного сховища газу». Зазначені зміни загалом спрямовані на формування нових правил функціонування газотранспортної системи і загалом виконують завдання щодо розділення видів діяльності («unbundling»).

У результаті розмежування видів діяльності газовий ринок в Україні має стати більш конкурентним, а споживачі повинні реалізувати право на вільний вибір постачальників. Це дозволить також запустити ринкові механізми ціноутворення на газ. При розв'язанні цього питання вважаємо за доцільне брати до уваги такі моделі подальшого розвитку ГТС.

Згідно з Законом України «Про ринок природного газу» такими моделями можуть бути OU (Ownership Unbundling) або ISO (Independent System Operator). Основна відмінність між цими моделями полягає в механізмі контролю за магістральною мережею. Так, у першому випадку (OU) власник мережі позбавляється права власності на активи у компаніях, які видобувають або постачають природний газ. Ця модель була найбільш прийнятною для ЄС, оскільки передбачала демонополізацію вертикально інтегрованих компаній E.ON, RWE and ENI. У другому ж випадку (ISO) вертикально інтегрована

³²² Єрьоменко А. По трубі – в Європу. *Дзеркало тижня*. 2009. № 10. URL: http://gazeta.dt.ua/POLITICS/po_trubi__v_evropu.html

компанія залишається власником мережі, але функцію її управління здійснює незалежний системний оператор³²³.

У разі запровадження моделі ОУ незалежність оператора ГТС означає, що він не має прямого або непрямого інтересу щодо активів компаній, діяльність яких пов'язана з постачанням або видобутком природного газу, а саме:

– не володіє активами або не має прав на використання усіх або частини активів підприємств;

– не має прав або контрактів, які чинять вирішальний вплив на формування складу, голосування або рішення підрозділів підприємств.

З огляду на реалізацію цього завдання для України є актуальними такі принципи ЄС:

– упровадження ефективного розмежування має відбуватися із дотриманням принципу недискримінації між державним і приватним секторами;

– необхідно, щоб регулюючі органи у сфері енергетики могли приймати рішення стосовно усіх відповідних питань регламентування внутрішнього ринку природного газу і щоб вони були повністю незалежними від будь-якого іншого державного чи приватного інтересу;

– повноваження національного регулюючого органу влади повинні включати повноваження на встановлення стимулів для газових підприємств та на застосування чи надання уповноваженому судовому органу пропозиції про застосування ефективних, пропорційних і переконливих санкцій до газових підприємств;

– інтереси споживачів повинні становити основу функціонування ринку природного газу, а якість обслуговування має бути покладена на газові підприємства;

– споживачі повинні володіти чіткою та зрозумілою інформацією стосовно їх прав у енергетичному секторі.

³²³ Розподіл видів діяльності на газовому ринку України: перспективи незалежності оператора ГТС. URL: http://icps.com.ua/assets/uploads/images/files/vidi_diyalnosti_gts.pdf

Досвід країн ЄС щодо вибору оптимальної моделі відокремлення видів діяльності свідчить, що на прийняття відповідного рішення впливають стан активів газових компаній та інтереси учасників ринку.

Наприклад, у Польщі по відношенню до газотранспортної державної компанії OGP Gaz-System SA (управління здійснює Міністерство економіки), зокрема власних мереж, оператором яких вона є, обрано модель OU. Разом із цим стосовно мереж, які не є її власністю (власник – EuRoPol Gaz SA), – польської частини трубопроводу Yamal – Western Europe – обрано модель ISO. Основним критерієм досягнення незалежності юридичної та організаційної форм діяльності та прийняття рішень визначено сертифікацію незалежності операторів. Вони також не повинні бути зайняті у інших видах діяльності (пряма участь або на основі угод про вигодонабування). За невиконання цих вимог компанії можуть сплачувати штраф до 15% від їх доходів.

Разом із цим у ЄС передбачена ще одна модель відокремлення (ІТО), яка передбачає створення незалежного оператора з транспортування. Цей оператор може залишатися частиною вертикально інтегрованої компанії, однак має бути незалежним з точки зору управління фінансовими, технічними, людськими та іншими ресурсами.

Загалом інформація про вибір моделей відокремлення у країнах ЄС наведена у табл. 9.1.

Наведені дані свідчать, що найбільш поширеною моделлю відокремлення в ЄС є ІТО – 60%, другою за використанням є OU – 35% і на ISO припадає лише 5%, що пов'язано з прагненням незначної кількості держав залишити ГТС у своїй власності.

Серед ризиків, що спостерігаються у країнах ЄС у контексті реалізації вимог про розподіл видів діяльності, на увагу заслуговують такі:

– за наявності аргументів проти OU неухильне виконання правил щодо імплементації цієї моделі може призводити, зокрема, до суттєвого введення обмежень щодо інвесторів, які мають капіталовкладення у підприємствах з транспортування, видобутку та постачання газу.

Моделі відокремлення видів діяльності на газовому ринку ЄС

Країна	Оператор	Обрана модель відокремлення	Стан відокремлення
Austria	Gas Connect Austria GmbH (GCA); Trans Austria Gasleitung GmbH (TAG)	ITO ITO	Так Так
Belgium	S.A. Fluxys Belgium; Interconnector (UK)	OU	Так
Bulgaria	Bulgartransgaz EAD	ITO	Ні
Czech Republic	NET4GAS	ITO	Так
Denmark	Energinet.dk	OU	Так
Spain	EG Vörguteenus	OU	Ні
Finland		- відстрочка від виконання зобов'язання до введення в дію Baltic LNG Terminal)	Ні
France	TIGF; GRTgaz	OU ITO	Так Так
Germany	15 операторів	ITO (GASCADE, Terranets та інші), OU (Gasunie transport, Fluxys)	
Greece	DESFA SA	ITO	Ні
Hungary	FGSZ Zrt.	ITO	Так
Ireland	Bord Gais Eireann	ITO OU	Так (2013) Ні
Italy	Snam Rete Gas; Infrastrutture Trasporto Gas	ISO ITO	Так Так
Latvia	Latvijas Gaze with E.ON	- відстрочка від виконання зобов'язання)	Ні
Lithuania	Amber Grid AB	OU	Так
Luxem- bourg	Creos	- зобов'язання не поширюється (стаття 49 (6) Директиви ЄС 2009/73)	Ні
Poland	Gaz-System S.A.	OU (on the network it owns)	Так
Poland	REN Gasodutos	OU	Так
Romania	SNTGN Transgaz SA Médias	ISO	Так
Slovakia	Eustream	ITO	Так
Slovenia	Plinovodi	ITO	Так
Spain	Enagas Transporte, S.A.U.	OU (on the network it owns)	Так
Sweden	Swedegas	OU	Так
Nether- lands	Gas Transport Services (GTS)	OU	Так
United Kingdom	National Grid Gas plc	OU	Так

Примітки: ITO – незалежний оператор з транспортування; ISO – незалежний оператор системи; OU – розділення прав власності.

Джерело: European Commission staff working document. Country reports. Progress towards completing the Internal Energy Market. Brussels, 13.10.2014.

Зі свого боку, Єврокомісія визнала, що у цьому випадку інвестори, які прагнуть диверсифікувати свої активи у газовій сфері, будуть позбавлені такої

можливості, однак вважає, що негативні наслідки та конфлікт інтересів компаній різних видів діяльності будуть мінімізовані, якщо³²⁴:

– активи транспортних і постачальних компаній географічно розташовані на великій відстані і реальної можливості для дискримінації (одному власнику належать компанії, які впроваджують різні види діяльності у різних країнах) немає;

– один інвестор володіє активами газотранспортної компанії та енергетичних компаній, чия діяльність пов'язана з видобутком або постачанням інших видів енергії (електроенергія, вугілля тощо). Наприклад, корпорація SEPI - інвестор іспанських компаній Red Electrica de Espana і ENAGAS має активи у підприємствах з видобутку вугілля та теплової генерації, що не завадило Єврокомісії погодити сертифікацію цих компаній з огляду на встановлення відсутності підстав для виробничої або цінової дискримінації;

– один інвестор володіє активами газотранспортної компанії та енергетичних компаній, чия діяльність пов'язана з видобутком або постачанням інших видів енергії (електроенергія, вугілля тощо). Наприклад, корпорація SEPI – інвестор іспанських компаній Red Electrica de Espana і ENAGAS має активи у підприємствах з видобутку вугілля та теплової генерації, що не завадило

– розмір і частка на ринку компаній з видобутку або постачання дуже незначна (Єврокомісія погодила сертифікацію компанії Walney 1 OFTO, тоді як її власники компанії Barclays і Mitsubishi пов'язані з енергокомпаніями у Великій Британії, Італії, Франції та Болгарії);

– видобуток не є основним видом діяльності; продукція продається за ціною, яка регулюється ринком; фінансове регулювання передбачає обов'язкове застосування розподілу активів (ringfencing).

Крім того, сьогодні на національному рівні країни ЄС прагнуть запровадити гнучкі умови сертифікації операторів газових компаній, які б не створювали ризиків дискримінації учасників ринку. Зокрема, у Великій

³²⁴ Розподіл видів діяльності на газовому ринку України: перспективи незалежності оператора ГТС. URL: http://icps.com.ua/assets/uploads/images/files/vidi_diyalnosti_gts.pdf

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Британії Департамент з питань енергетики та змін клімату (DECC) пропонує, щоб регулятор Ofgem приймав рішення на основі індивідуального підходу і визначав, наскільки відносини між оператором газотранспортної системи або його власником і виробником чи постачальником можуть створювати можливості або стимули для дискримінаційної поведінки (модель OU). У цьому контексті Ofgem може брати до уваги такі фактори:

- типи оператора ГТС та виробників, постачальників, які залучені;
- спроможність операторів ГТС контролювати доступ до мереж і впливати на визначення комерційних умов підключення до них;
- доступ операторів ГТС до комерційно чутливої інформації про мережі;
- відповідальність операторів ГТС за системне планування та розвиток діяльності з використання мереж;
- здатність операторів ГТС мати регуляторний вплив, зокрема на відповідні ідентифікаційні коди та процес модифікації системи;
- наявність управлінських домовленостей для розподілу комерційної діяльності, включаючи обіг комерційно чутливої інформації;
- географічний розподіл між оператором ГТС і виробником, постачальником, критеріями якого можуть бути ринкова частка виробника або постачальника у конкретному регіоні, а також рівень зв'язку між результатом діяльності з виробництва і постачання та маршрутом транспортування.

Такий підхід спрямований на створення сприятливих умов для одночасного інвестування у різні види діяльності в газовій галузі. Однак слід враховувати, що рекомендації ЄС не є юридично зобов'язуючими, тому прийнятність зазначених підходів для національної газотранспортної системи має визначатися безпосередньо у країні. Це означає, що ЄС може вимагати від національного регулятора продовжити моніторинг за діяльністю оператора ГТС і започаткувати нову процедуру його сертифікації.

В Україні, відповідно до ст. 21 Закону «Про ринок природного газу» оператором газотранспортної системи, що перебуває в державній власності і не

підлягає приватизації, може бути виключно держава або вона має володіти не менше 51% корпоративних прав такого оператора.

У сучасних умовах газотранспортна система відчуває дефіцит фінансових ресурсів. Аналіз і вивчення міжнародного досвіду використання та впровадження моделей відокремлення операторів газових мереж від регуляторів ринку газу (компаній-монополістів) дозволить активізувати формування інвестиційної стратегії розвитку ГТС України визначити ієрархію реалізації цілей та завдань, розробити заходи щодо акумулювання фінансових ресурсів, підвищення ефективності ГТС та її інвестиційної привабливості, модернізувати галузь. Функціонування газотранспортної системи України є неефективним, незважаючи на те, що у світовій практиці ця галузь досить прибуткова. Ситуація в Україні ускладнюється насамперед недосконалою державною політикою, наслідком чого стали проблеми з обмеженням можливостей залучення ресурсів для розвитку ГТС (як внутрішніх, так і зовнішніх), значні обсяги податкового навантаження на компанії газового сектора, гальмування структурних реформ у газовому секторі, відсутність обґрунтованої стратегії підвищення ефективності роботи ГТС.

Проте, зважаючи на складну сучасну ситуацію в Україні, є великі сподівання на те, що країна вийде з економічної кризи та зможе відновити всі можливості ефективного функціонування газотранспортної системи, віднайшовши необхідні кошти для її відновлення та модернізації. За умови ефективної політики держави, будь-який з аналізованих напрямів реформування газового сектора може бути вигідним і реалізованим. Кожен з них потребує вирішення таких завдань³²⁵:

– створення нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС, що відповідає потребам структурної перебудови галузі та вимогам з адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС;

³²⁵ Федорович І.В., Мелько М.Г. Основні шляхи подальшого реформування та модернізації ГТС України. *Молодий вчений*. 2014. № 5(08). С. 21–25.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

- розробки та реалізації диверсифікаційних проектів постачання газу з нових джерел, не пов'язаних з постачанням газу через Росію;
- інституціоналізації конкурентного ринкового середовища в газовому секторі України;
- мінімізації соціального навантаження на газовий сектор, що є умовою наступного вивільнення внутрішніх ресурсів для розвитку;
- розв'язання проблем соціального захисту населення та усунення загрози перетворення газового сектора на ще одне джерело соціальної напруженості;
- лібералізації цінової і тарифної політики;
- збереження цілісності майнового комплексу ГТС, чому сприяло б виділення сектора транспортування газу як самостійного юридичного суб'єкта (компанії);
- прийняття рішення стосовно доцільності та припустимих масштабів безпосередньої іноземної участі в роботі ГТС України.

Розв'язання питань перелічених проблем дасть можливість відновити високу ефективність та надійність транспорту газу в довгостроковій перспективі. З метою забезпечення конкурентоспроможності української газотранспортної системи особливу увагу слід приділяти забезпеченню нормального функціонування стратегічних об'єктів загальнодержавного рівня.

1. Концептуальний підхід до розвитку та модернізації транспортних систем трактується як частина національного модернізаційного суспільного проекту, реалізація якого базується на інноваційних перетвореннях усіх елементів транспортної системи й забезпечує повну узгодженість і гармонізацію технічних, технологічних, інституційних та інституціональних складових на рівні системної взаємодії, координації, пріоритетності, ситуативності та ефективності всіх процесів модернізаційного проекту в контексті *європеїзації, інтеграції та лібералізації економічних процесів*. Разом із техніко-технологічною складовою модернізації транспорту досліджено інституціональні фактори та їх вплив на модернізаційні перетворення, до яких відносяться структурне реформування, комерціалізація та приватизація, зміни в тарифному регулюванні, процеси дерегуляції.

2. Аналіз стратегічних документів управління розвитком транспортної інфраструктури на державному та регіональному рівнях показав, що, незважаючи на загальну важливість питань, пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури, нагального вирішення саме сьогодні потребують: доопрацювання Транспортної стратегії України та визначення вкрай необхідних цільових програм як на державному, так і на регіональному рівнях (так, наприклад, на державному рівні спостерігається недостатня увага до програм розвитку водного транспорту).

3. Дослідження світового досвіду стратегічного управління транспортною інфраструктурою представлений у вигляді аналізу системи стратегічних документів управління транспортною інфраструктурою країн ЄС (на прикладі Польщі). Отже, якщо детальніше розглянути успішність польських реформ у транспортному секторі, то стане зрозумілим, що це не тільки безвідсоткова фінансова допомога європейських фондів і прямі іноземні інвестиції в сектор, але й вдало побудований внутрішній інституційний механізм їх освоєння.

Водночас кошти, необхідні для фінансування транспортної інфраструктури в Україні, визначені в державних програмах, де недофінансування – стабільна проблема.

4. Саме тому необхідний дієвий довгостроковий документ стратегічного характеру, що задекларує поетапний план розвитку транспортного комплексу України. Проте, проаналізувавши чинну Транспортну стратегію на предмет її відповідності вимогам стратегічного планування та результативності дії, було виявлено ряд стратегічних і методичних недоліків та запропоновано методичні підходи до розроблення та удосконалення Транспортної стратегії.

5. З огляду на аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку залізничного транспорту визначено, що залізничний транспорт набув ряд нових проблем, серед яких варто виділити такі, як: зменшення статичних показників транспортної інфраструктури, зокрема, втрата частини експлуатаційної мережі, руйнування залізничної інфраструктури; зміна конфігурації перевезень та номенклатури стратегічно важливих вантажів; зміна напрямів транзиту та втрата значної частки транзитних потоків; необхідність розширення та пошук нових альтернативних вантажних транзитних та експортно-імпортних вантажопотоків для перевезення традиційної та нової номенклатури вантажів; техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць тощо, з якими галузь не стикалась раніше та які пов'язані зі зміною зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності залізниць і сформували виклики щодо діяльності й конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

6. Проведене дослідження щодо факторів конкурентоспроможності (зовнішніх та внутрішніх) залізничного транспорту на сучасному етапі засвідчило, що пряма залежність залізничного транспорту від зовнішніх факторів та неможливість впливати на ці фактори, безпосередньо відображається на результатах його роботи і конкурентоспроможності на транспортному ринку перевезень. Основними серед зовнішніх факторів є група **політичних** (загальнополітична ситуація в країні, зовнішньополітичні зв'язки з

іншими державами, забезпечення національної безпеки, геополітичні зміни в країні, створення конкурентного середовища, участь в інтеграційних процесах та міжнародних організаціях) та *економічних* (зовнішньоекономічна стратегія країни, кон'юнктура світових ринків, державне регулювання галузі, інвестиційний клімат, рівень інфляції, рентабельність та збитковість перевезень, купівельна спроможність споживачів) факторів. На підставі аналізу внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність виявлено, що стан справ на залізничному транспорті сьогодні є наслідком нашарування проблем протягом тривалого періоду і свідчить про необхідність реалізації структурної реформи, що сприятиме повномасштабній модернізації галузі, активізує процеси залучення інвестицій та створить для цього сприятливі умови.

7. Розроблення методологічних аспектів дослідження конкурентоспроможності залізничного транспорту України стосовно виявлення конкурентних переваг є базовою передумовою покращення основних показників та параметрів діяльності залізничного транспорту на ринку перевезень вантажів і пасажирів та покращення позицій перед конкурентами; сформульовані рекомендації щодо оцінки конкурентоспроможності компаній-операторів після лібералізації ринку залізничних перевезень створюють підґрунтя для розроблення методичного підходу щодо оцінки конкурентоспроможності компаній-операторів, що дозволить здійснювати таку оцінку, моніторити їх рейтинг за визначений період та порівнювати між собою.

Окреслені в ході дослідження пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту та шляхи їх реалізації, що гармонійно поєднані в економічному механізмі управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту, ефективність функціонування якого повинна забезпечуватися як під впливом удосконалення системи управління, так і спроможності його адаптації до сучасних умов господарювання через динамічні зміни в зовнішньому та внутрішньому середовищі, осмислення наявних трансформацій та стратегічне планування розвитку залізничного транспорту сприятимуть підвищенню його конкурентоспроможності на ринку перевезень.

8. Процеси децентралізації, які відбуваються в Україні, не змогли не позначитися на такій важливій галузі, як транспорт, а особливо на автодорожньому господарстві. Дослідження показало, що перегляду наразі потребує як система управління автомобільними дорогами, так і система їх фінансування, через що детально розглянуто механізми фінансування та управління автомобільними дорогами, яке наразі здійснюється Укравтодором і є занадто централізованим. Тому назріла необхідність проведення реформування галузі шляхом передачі доріг місцевого значення на регіональний рівень. Проведений аналіз допоміг визначити, що значне недофінансування галузі стало головною причиною низької якості автомобільних доріг, що призводить до колосальних фінансових втрат, спричинює скорочення транзитних вантажопотоків, обмежує швидкість та збільшує ступінь зношування основних засобів транспорту.

9. Сьогодні фінансове забезпечення автодоріг відбувається за рахунок бюджетних коштів (державного бюджету та місцевих бюджетів), а також залучених ресурсів і продемонструвало свою неефективність. Тому в результаті дослідження було запропоновано нову схему фінансування дорожнього господарства, яка, крім бюджетних та залучених коштів, включає недержавні інвестиції на основі державно-приватного партнерства; створення умов для отримання фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми, як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд, а також подальше застосування закону щодо фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення за рахунок наднормових надходжень з митниці до інших областей. Аналіз стану розвитку державно-приватного партнерства в галузі автомобільного транспорту в 25 країнах світу дозволив з'ясувати, що найбільш активно ДПП застосовується у сфері автодорожнього господарства, при цьому найбільш поширеним типом

ДПП є концесія. Необхідно сприяти розвитку партнерських відносин між державою та бізнесом і міжнародними організаціями шляхом розроблення та запровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури, що вимагає прозорих і зрозумілих для приватних концесіонерів умов інвестування в дорожнє будівництво, тому необхідно внести відповідні зміни до законодавства України.

10. Дослідження досвіду Польщі щодо фінансування транспортної інфраструктури показало, що інструмент Державного дорожнього фонду дозволяє акумулювати значні кошти на розвиток інфраструктурних проектів і на будівництво не тільки вітчизняних доріг, а й на реконструкцію проектів у інших транспортних субсекторах (включаючи дорожні інженерні об'єкти та поромні переправи, а також придбання пристроїв для зважування транспортних засобів). На основі цього виокремлено схему бюджетного фінансування, що передбачає створення реально діючого Державного дорожнього фонду, статтю про який необхідно внести в Бюджетний кодекс України із чітким визначенням і закріпленням джерел формування та напрямів спрямування коштів.

11. В результаті дослідження були визначені основні виклики та загрози, які впливатимуть на подальший розвиток автотранспортного сектору: подальше співробітництво з ЄС, найбільші виплати за раніше взятими кредитами, за останні 2013–2018 роки, а також фізичне та моральне зношування автотранспортної інфраструктури. Тож для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази автотранспорту необхідне створення сприятливих умов для залучення інвестицій, сприяння технічному та технологічному переоснащенню транспортної інфраструктури України, що створить умови для нарощення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту та допоможе вийти на кращі світові стандарти в обслуговуванні життєзабезпечення громадян України. Заходи з модернізації автодорожнього сектору мають бути спрямовані на: реформування системи державного управління автомобільними дорогами; зміну моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні; підвищення

рівня безпеки дорожнього руху; удосконалення стратегічного управління транспортним процесом; підвищення якості автомобільних доріг загального користування та будівництво нових доріг (особливо швидкісних); підвищення транзитного потенціалу та використання передових інноваційних технологій, що спрямовано на забезпечення довгострокового економічного зростання в галузі автомобільного транспорту, особливо в контексті імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

12. Проведений аналіз сучасного стану портового господарства України, а саме динаміки інтегральних індексів статистичної бази ООН, які характеризують ефективність діяльності морських портів (МП) України та відображають сучасні світові вимоги до портової інфраструктури, порівняння показників діяльності та внутрішніх потужностей МП України між собою (за обсягами переробки вантажів, кількістю причалів, їх довжиною, максимальною глибиною стоянки біля причалів порту, загальною площею складських приміщень) та аналіз показника обсягів перевалки вантажів у потужніших морських портах Азово-Чорноморського басейну (Новоросійську, Констанці, Одесі, Туапсе, «Южний», Маріуполі, Іллічівську) дає змогу зробити висновки. Сьогодні МП повинні стати локомотивами економічного зростання через корекцію напрямків транзитних потоків повз акваторію Чорного моря. На жаль, сучасна роль МП у системі перевезень вантажів характеризується показником внутрішніх вантажних перевезень в Україні водним транспортом (морським та річковим) – менше 1% вантажів, тоді як, наприклад, у країнах ЄС морський транспорт здійснює 33% усіх вантажних внутрішніх перевезень, а разом із річковим транспортом – 38%. Отже, загалом спостерігається зниження обсягів обробки вантажів, у тому числі й транзитних, у МП України внаслідок того, що Маріупольський МП та Бердянський МП безпосередньо наближені до воєнних дій на сході України, а також того, що Україна втратила п'ять МП через анексію Криму. В свою черг, слід відзначити зростання обсягів експортних перевезень у загальній структурі перевалки вантажів у МП України. Крім цього, зазначимо те, що за рахунок модернізації інфраструктури МТП

«Южний», а саме збільшення глибини стоянки біля причалів до 25 м, обсяги перевалки вантажів у цьому МТП зросли з 2010 р. майже утричі.

13. На основі визначених тенденцій розвитку МП України та причин, що призвели саме до таких наслідків, було виокремлено пріоритети та надано рекомендації щодо модернізації та подальшого розвитку морських портів України. Було запропоновано два основні напрями модернізації інфраструктури морських портів України, а саме: організаційно-фінансову та техніко-технологічну модернізацію. Реалізувати зазначені напрями можливо завдяки ефективному залученню коштів інвесторів, у першу чергу з фондів ЄС, та за посиленої уваги держави, а також створюючи транспортно-логістичні центри на базі МП, із широким спектром послуг, що надаються, заснованих на співробітництві всіх учасників. Подальші розробки у цьому напрямі повинні сприяти пошуку шляхів інституціональних перетворень у сфері управління розвитком портової інфраструктури.

14. У результаті досліджень було сформульовано основні проблеми інноваційного розвитку водного транспорту України, а саме: невідповідність технічного та технологічного рівнів об'єктів транспортної інфраструктури європейським вимогам; низький рівень сервісного обслуговування при наданні транспортних та супутніх їм послуг; відставання у застосуванні інформаційних та телекомунікаційних технологій на всіх етапах логістичного процесу; незадовільний рівень безпеки та значне екологічне навантаження на навколишнє середовище; обмежена пропускна спроможність портів. Таким чином були визначені завдання, які органи державної влади повинні вирішити у процесі регулювання діяльності водного транспорту України: забезпечити правовий захист українських судновласників та перевізників у сфері міжнародного судноплавства; підвищити технічний і організаційний рівні судноплавних компаній та портів на основі останніх досягнень науково-технічного прогресу; підвищити рівень безпеки; поліпшити умови праці плавскладу та працівників берегових підприємств галузі; забезпечити ефективне державне регулювання спеціалізованих послуг, що надаються

суб'єктами природних монополій та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів; удосконалити систему документообігу, спростити дозвільні процедури, зменшити час обробки вантажів; створити умови для розвитку конкуренції; узгодити дії щодо завантаженості та нарощування перевантажувальних потужностей у портах; планувати розвиток галузі на коротко-, середньо- і довгострокову перспективу; визначити спеціалізацію кожного порту і його розвиток у рамках цієї спеціалізації.

15. Набули подальшого розвитку концептуальні положення державної політики інноваційного розвитку водного транспорту України на основі європейської практики, яка передбачає широке застосування форм державно-приватного партнерства (концесії, лізингу, контрактів життєвого циклу проекту тощо), визначено їх недоліки та переваги. Обґрунтовано застосування основних механізмів забезпечення інноваційного розвитку водного транспорту в контексті пріоритетних напрямів розвитку економіки, а саме: оптимізації тарифів на послуги, які надаються у портах; створення спеціальних економічних зон; змін в оподаткуванні на користь місцевих бюджетів; децентралізації та оптимізації системи управління, зміни процедур закупівель, затвердження фінансового плану, розпорядження майном; створення умов для приватних інвесторів з конкретними термінами прийняття рішень щодо початку будівництва/реконструкції; дерегуляції та мінімізації кількості дозвільних документів.

16. Однією з головних умов успішної реалізації пріоритетів розвитку економіки є забезпечення достатнього рівня енергетичної безпеки держави, що передбачає повноту, надійність, своєчасність забезпечення попиту внутрішнього ринку в енергоресурсах необхідної якості за прийнятними для споживачів цінами. Основні напрями і завдання перспективного розвитку енергетичної інфраструктури спрямовані насамперед на задоволення вимог енергетичної безпеки. Наразі однією з принципових невизначеностей при вирішенні цього завдання є недостатність розроблених теоретичних та нормативно-правових положень щодо забезпечення енергетичної безпеки

України. Зокрема, не розроблені і не закріплені нормативно-правовими актами чіткі кількісні критерії і показники – індикатори енергетичної безпеки, які б дозволяли повною мірою охарактеризувати стан галузей ПЕК, виявити і кількісно оцінити ступінь загроз енергетичній безпеці, рівень надійності або критичності ситуації у сфері енергозабезпечення та на їх основі сформувавши рекомендації і заходи зі зменшення, ліквідації або попередження цих загроз. Відсутність такої системи показників і правових норм не дозволяє кількісно визначити достатність рівня енергетичної безпеки України, який би гарантував надійність постачання палива та енергії для стабільного розвитку матеріального виробництва і соціальної сфери або мінімальний її рівень, який обов'язково необхідно підтримувати для попередження можливих надзвичайних ситуацій в енергозабезпеченні, наслідками яких можуть бути тяжкі економічні та соціальні втрати.

17. Певні орієнтири щодо шляхів і напрямів забезпечення енергетичної безпеки визначено міжнародними зобов'язаннями України в енергетичній сфері, зокрема, Угодою про асоціацію між Україною та Євросоюзом, а також прийнятими владою пріоритетами розвитку економіки в цілому та енергетичного сектору зокрема, що в основному кореспондуються з положеннями цієї Угоди. Стратегія, сталого розвитку України-2020, Коаліційна угода, Програма дій уряду та інші документи основними завданнями розвитку енергетичної інфраструктури визначили: забезпечення енергетичної безпеки; перехід до використання інноваційних енергоефективних технологій та обладнання; забезпечення максимально широкої диверсифікації шляхів та джерел постачання первинних енергоресурсів, зокрема нафти, природного газу, вугілля, ядерного палива; нарощування видобутку вітчизняних енергоносіїв; запровадження прозорих конкурентних правил розробки та використання родовищ енергоносіїв; інтеграцію енергосистеми України з континентальною європейською енергосистемою ENTSO-E; створення стратегічних резервів палива в кооперації з сусідніми країнами – членами ЄС; залучення іноземних інвестицій в енергетичний сектор України, зокрема до модернізації Єдиної

газотранспортної системи України, електрогенеруючих потужностей та електромереж; реформу вугільної галузі та залучення стратегічних інвесторів, приватизацію перспективних і ліквідацію (консервацію) збиткових вугледобувних підприємств; модернізацію інфраструктури паливно-енергетичного комплексу.

18. У ході дослідження стану електромереж встановлено, що останніми роками посилилися існуючі та виникають нові проблеми щодо їх функціонування, пов'язані в тому числі з використанням устаткування, яке вже вичерпало свій ресурс (більшість мереж електрифікованого світу побудовано ще в 50–70-х роках ХХ ст.), ускладненням управління потоками енергії в класичній мережі через перехід на розподілену генерацію електроенергії, запровадженням моделі інноваційного розвитку, яка прийнята ЄС за базову.

19. Ключовою причиною критичного стану, в якому перебуває система електропостачання, є її постійне недофінансування, відсутність контролю за ефективним використанням наявних інвестицій та недостатній рівень підтримки галузі державою. В цих умовах необхідними заходами удосконалення фінансового забезпечення інвестиційних проектів інфраструктури електропостачання можна назвати такі:

– стимулювання процесів інвестування підприємствами власних коштів у розвиток та модернізацію виробництва, застосування механізмів пільгового оподаткування та диференціації ставок оподаткування для підприємств, які впроваджують інновації через внесення змін до розділу V «Особливості в оподаткуванні та митному регулюванні інноваційної діяльності» Закону України «Про інноваційну діяльність», та відповідних змін до Податкового кодексу України;

– вдосконалення амортизаційної політики шляхом надання режиму прискореної амортизації основних фондів для стимулювання інвестицій в їх заміну та оновлення, розвиток системи страхування ризиків довгострокового інвестування;

- запровадження системи державного (зі сторони НКРЕКП) контролю цільового використання амортизаційних фондів на цілі інвестування;
- відновлення державної бюджетної підтримки масштабних проектів, якої наразі немає (включаючи також програми фінансування розвитку наукової інфраструктури у сфері електропостачання. Доцільним є створення державного або регіональних фондів розвитку підприємств електропостачання;
- активізація банківського кредитування електропостачальних підприємств, запровадження комерційними банками програм надання інвестиційно-інноваційних кредитів; уведення податкових пільг для банків, які здійснюють довгострокове кредитування цих підприємств, та механізмів державного, приватного та синдикованого гарантування таких кредитів;
- для залучення іноземного інвестування: вжити заходів щодо поліпшення інвестиційного клімату, в т.ч. щодо спрощення процедур започаткування та ведення бізнесу, землевідведення, реалізувати на практиці принципи «єдиного вікна» для інвесторів, забезпечити дієвою інформаційною підтримкою іноземних інвесторів, запровадити ефективну систему страхування ризиків, гармонізувати систему технічного регулювання; опрацювати та застосувати кращі світові практики щодо надання сприятливих умов інвестування для іноземних інвесторів;
- розвиток альтернативних механізмів фінансування (ухвалення законодавчого акту, який регулюватиме відносини у сфері венчурного інвестування інноваційної діяльності);
- за недоцільності приватизації окремих об'єктів енергетичної інфраструктури державної та комунальної форми власності, які потребують залучення ресурсів приватного сектору для модернізації, пріоритетною сферою може стати застосування державно-приватного партнерства відповідно до положень «Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки», схваленої Розпорядженням КМ України № 739-р від 14.08.2013 р.;

– упровадження стимулюючого регулювання (загальноприйнятого у міжнародній практиці інструменту)»

– поєднання усіх доступних джерел та інструментів фінансування та залучення нових, створення умов для конкурентного інвестиційного середовища.

20. Вдалося досягти значних успіхів у питанні диверсифікації постачань природного газу Україні, що дозволило істотно скоротити частку російського імпорту, знизивши її до 37,6% (у 2014 р. – 74,4%). Суттєву роль тут відіграло нарощування поставок з Європи (збільшилося у понад двічі – з 5 млрд куб. м у 2014 р. до 10,4 млрд куб. м у 2015 р.), чому передувала злагоджена робота української сторони з європейськими операторами ГТС. Зокрема, 29 травня 2015 р. було підписано договір про сполучення транскордонних газопроводів (Interconnection Agreement) між ПАТ «Укртрансгаз» та оператором угорської ГТС FGSZ, а 2 жовтня 2015 р. польський оператор ГТС Gaz-System SA та НАК «Нафтогаз України» уклали угоду про співпрацю, метою якої стала підготовка пілотного проекту з організації пакетних аукціонів потужностей на польсько-українському кордоні.

21. Несприятливий інвестиційний клімат і спад інвестиційної активності не зумовили позитивних результатів у пошуку партнерів для оренди української ГТС, що передбачено законодавством України. Наразі американські та європейські інвестори ігнорують пропозиції України з інвестування у модернізацію ГТС, незважаючи на те, що значущість останньої продовжує підвищуватися, про що свідчать показники транзиту природного газу територією України.

22. Незважаючи на визнання необхідності та значення саме інноваційного шляху розвитку економіки України взагалі та систем забезпечення вуглеводнями зокрема, говорити про широке застосування інновацій для розвитку систем забезпечення вуглеводнями поки що рано. І хоча таке становище з багатьох причин пов'язане із загальним незадовільним станом економічного розвитку, незавершеним процесом ринкових перетворень,

недостатнім рівнем приватизації та деякими іншими об'єктивними факторами, є й значні внутрішні фактори та невикористані можливості щодо просування на цьому шляху в системах забезпечення вуглеводнями.

23. Зокрема, до основних внутрішніх факторів, які впливають на інноваційний розвиток систем забезпечення вуглеводнями відносяться такі, як: стан основних фондів, наявність технологій, обсяг і склад внутрішніх джерел фінансування, фінансовий стан систем забезпечення вуглеводнями, політика адміністрування, ділова репутація, якість видобутої нафти і вироблених нафтопродуктів, стан зайнятих трудових ресурсів. Створення, розробка і впровадження нових інноваційних технологій може допомогти вуглеводневим компаніям здолати негативні наслідки впливу кризи і вийти на новий рівень розвитку. Для підвищення інноваційної активності підприємств необхідно створювати сприятливий клімат для розширення інноваційної діяльності, включаючи створення відповідної інфраструктури, організувати підготовку і перепідготовку кадрів для інноваційної діяльності. У сучасних умовах держава повинна чітко визначити масштаби і рамки своєї безпосередньої участі у секторі вуглеводнів, побудувати прозору й працездатну систему регулювання і перевести у цивілізоване русло механізми свого впливу. В цих умовах якість та ефективність державного втручання в розвиток вуглеводневого сектора будуть адекватні його ролі.

24. Держава виступатиме не тільки як регулятор економічних відносин, але й як учасник нафтового бізнесу, беручи участь у забезпеченні необхідними ресурсами та в будівництві та модернізації інфраструктури, надаючи бізнесу державні гарантії під реалізацію довгострокових інвестиційно-інноваційних проектів, підтримуючи фінансово-економічну стійкість системоутворюючих компаній вуглеводневого сектора.

Слід зазначити, що тільки визначення пріоритетних напрямів державної інноваційної політики та відповідних програм, незважаючи на їх важливість, не може дати поштовх на шляху інноваційного розвитку. Головне завдання державного регулювання інноваційної діяльності, зокрема систем забезпечення

вуглеводнями, полягає у створенні та використанні механізмів їх реалізації. Цілком зрозуміло, що успішна реалізація інноваційних механізмів розвитку пов'язана з такими напрямами державного регулювання, як формування нормативно-законодавчої бази, податкової політики, тарифної та цінової політики, забезпечення приватизаційних процесів, створення ринкових умов конкуренції, залучення інвестицій тощо.

25. Шляхом аналізу основних правових норм ЄС, які необхідно імплементувати в українське законодавство щодо розвитку інфраструктури системи забезпечення твердим паливом встановлено, що стосуються вони головним чином питання надання державної підтримки. В ЄС державна підтримка (допомога) вугільного сектора в цілому не забороняється, вона ґрунтується на необхідності розвитку місцевих джерел енергії, посиленні енергетичної безпеки ЄС, охороні навколишнього середовища, має здійснюватись з урахуванням соціальних та регіональних аспектів реструктуризації галузі. При цьому встановлюються вимоги щодо зменшення обсягів допомоги з часом, а також певні обмеження її обсягів. Зокрема, державна допомога на початкові інвестиції не повинна перевищувати 30% вартості інвестиційного проекту за умов, що надана допомога забезпечить конкурентоспроможність підприємства; допомога на поточне видобування (на покриття збитків) розраховується на тонну вугільного еквівалента при цінах на вугілля такої самої якості з третіх країн, може надаватися лише підприємствам з найкращими економічними перспективами та тільки підприємствам, які включені до плану забезпечення доступу до запасів.

26. Законодавство ЄС має багато винятків із загальних правил надання державної допомоги, в тому числі щодо вугільної промисловості. Проте кожний з винятків повинен бути доведений і, як правило, діяти упродовж обмеженого строку (наприклад, протягом перехідного періоду для країни, яка стала асоційованим членом ЄС або вступила до ЄС). Виконаний аналіз практики надання державної допомоги у країнах ЄС показав, що допомога вугільній галузі мала стійку тенденцію до зменшення – з 7,12 млрд євро у 2008 р. до 1,78

млрд євро у 2014 р. Загалом у 2014 р. чотири вуглевидобувні країни ЄС (Німеччина, Іспанія, Польща, Румунія) надавали допомогу своїй вугільній галузі.

27. В Україні головна особливість надання державної підтримки вугільній промисловості полягає в тому, що за своїм призначенням вона є багатоцільовою і надається не лише для підтримки вуглевидобувних підприємств, а ще й є інструментом підтримки енергетичної безпеки держави та депресивних регіонів, зниження регіональної нерівності, покращення життєвих стандартів, забезпечення соціальних гарантій працівникам вугільної галузі. Тобто за своїм змістом – відповідно до визначених законодавством ЄС видів державної допомоги – вона не є суто секторальною, а одночасно секторальна, горизонтальна і регіональна. Тому чинні в ЄС правила та обмеження щодо надання державної допомоги вугільній промисловості слід застосовувати зважено, разом із реформуванням загальної системи надання державної підтримки в Україні з обов'язковою передачею не властивих вугільній галузі функцій (зокрема, соціального та регіонального характеру) іншим її видам.

28. Виконання визначених українською владою пріоритетних завдань розвитку інфраструктури системи забезпечення твердим паливом (посилення енергетичної безпеки, забезпечення енергетичної ефективності) можливе лише за умови невідкладного вирішення проблеми інноваційного оновлення основних фондів державних вугільних шахт, яке одночасно забезпечує значний приріст обсягів видобутку вугілля, що посилює енергетичну безпеку держави, підвищує енергетичну та економічну ефективність вуглевидобування. Проведений аналіз економічної ефективності функціонування вугільних шахт показав, що за нинішніх рівнів цін на вугільну продукцію, за умов застосування сучасних високопродуктивних технологій з використанням техніки нового технічного рівня та ефективного управління переважна кількість (близько 80%) нині діючих державних збиткових шахт, навіть за таких складних гірничо-геологічних умов вугільних родовищ, як в Україні, можуть працювати на рентабельному рівні або близькому до нього. Визначальний вплив на

підвищення ефективності вуглевидобування має зростання обсягів видобутку вугілля, що пояснюється високою (до 70–75%) часткою умовно-постійних витрат у структурі собівартості. Тому першочергово слід здійснювати і фінансувати заходи, спрямовані на збільшення видобутку вугілля, для чого необхідно активізувати залучення інвестицій з різних джерел у капітальне будівництво і технічне переоснащення шахт і зменшувати державну підтримку на компенсацію витрат із собівартості вугільної продукції.

29. Розроблені методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості державних шахт для залучення недержавних інвестицій, які, на відміну від існуючих методик оцінки перспективності вуглевидобувних підприємств (вони були розроблені раніше для цілей визначення доцільності подальшої роботи або дострокового закриття збиткових шахт, для надання різних видів державної підтримки і ґрунтувались лише на аналізі економічного стану підприємств, головним чином – рівня збитковості, який сформувався на певний період часу), базуються на комплексному аналізі не лише існуючого, а й потенційно можливого (після проведення модернізації) стану підприємств, який включає оцінку ресурсного, виробничо-технологічного, економічного і соціального стану шахт. Такий підхід дозволяє найбільш повно оцінити потенціал перспективного розвитку підприємств, що є ключовим для стратегічних інвесторів.

30. Запропоновані критерії оцінки інвестиційної привабливості вугільних шахт ґрунтуються на оцінці ресурсного (забезпеченість запасами вугілля) та економічного потенціалів (потенційно можлива після модернізації прибутковість, рентабельність інвестицій, прийнятний термін окупності інвестицій). Обґрунтовано порогові значення цих критеріїв та з їх використанням виконано розподіл 31 державної шахти на чотири групи за ступенем їх інвестиційної привабливості, що може бути застосовано для визначення черговості реалізації інвестиційних проектів. Для кожної групи визначено потенціал приросту обсягів видобутку вугілля (перша група – 7 шахт, можливий приріст видобутку 12,4 млн т, друга, – відповідно, 5 і 0,7 млн т,

третя – 12 і 4,7 млн т, четверта – 7 шахт, інвестиційно непривабливих через ресурсні або виробничі обмеження).

Для використання потенціалу приросту обсягів видобутку вугілля державними шахтами необхідне розширення механізмів інвестиційного забезпечення їх модернізації і подальшого розвитку, насамперед шляхом залучення недержавних інвестицій з використанням механізмів приватизації та державно-приватного партнерства (ДПП). Найбільш прийнятними формами ДПП для вугільних шахт є концесія, договори про спільну діяльність, лізинг.

Відповідно до проведеного дослідження було сформульовано такі **рекомендації** для органів державної влади.

I. Щодо удосконалення системи стратегічних документів у транспортному секторі необхідно:

- розробляти середньострокові та короткострокові (щорічні) програми реалізації транспортної стратегії;
- оновити та пролонгувати транспортну стратегію до 2040 року;
- розробити та затвердити субсекторальні транспортні стратегії (за видами транспорту);
- узгодити строки укладання та ухвалення транспортної стратегії із субсекторальними стратегіями розвитку;
- розробити середньострокові (на три роки) плани фінансування транспортної та субсекторальних стратегій;
- розробити державні, регіональні та місцеві цільові програми за видами транспорту.

II. Щодо удосконалення Транспортної стратегії України до 2020 року необхідно:

- проводити аналіз розвитку транспортного комплексу за останні 10 років, що дасть змогу побачити локальні тенденції та проблеми розвитку;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– доповнити загальний аналіз сучасного стану розвитку транспортного комплексу стратегічним аналізом розвитку його структурних секторів, з використанням методів swot та pest;

– розробляти сценарні прогнози (базовий та оптимістичний) розвитку транспортного комплексу та його секторів;

– скоротити та уточнити задекларовані в транспортній стратегії цілі (не більше п'яти) та узгодити їх із цілями державної стратегії соціально-економічного розвитку;

– очікувані результати прописувати до кожної цілі окремо на основі поставлених завдань та з виділенням відповідних індикаторів;

– розробити систему індикаторів досягнення цілей, поставлених у транспортній стратегії;

– встановити строки та етапи реалізації транспортної стратегії;

– розробити систему моніторингу виконання стратегічних цілей і завдань та впровадити аналіз розривів із використанням методу гар-аналізу;

– сформувати систему відповідних механізмів реалізації транспортної стратегії, таких як: правовий, економічний, інституційний, організаційний та інформаційний, кожен з яких повинен мати набір інструментів та методів реалізації досягнення поставлених цілей.

III. Для розвитку залізничного транспорту необхідним є:

– перегляд Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. з метою коригування строків реформування відповідно до директив ЄС для поступового вирішення накопичених проблем у галузі за збереження суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та технічне оновлення;

– ухвалення Верховною Радою Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту», що, відповідно до розробленого законопроекту, передбачає створення державного незалежного органу Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту;

– розроблення та затвердження постанови КМУ «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», що дозволить суб'єктам господарювання забезпечити рівноправний доступ до залізничних колій для здійснення діяльності із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

– перегляд галузевої Стратегії розвитку залізничного транспорту з метою узгодження з іншими документами стратегічного розвитку залізничного транспорту шляхом пролонгації терміну її дії на період до 2030 року, визначення стратегічних завдань розвитку, окреслення шляхів довгострокового розвитку для ефективного зростання та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту;

– запуск національних інвестиційних проектів на залізничному транспорті із залученням усіх можливих джерел фінансування, а саме коштів державного бюджету, приватних інвестицій, кредитних ресурсів та ресурсів міжнародних фінансових організацій, використовуючи для запуску проектів публічно-приватне партнерство як дієвий інструмент;

– дотримання пріоритетності фінансування інвестиційних проектів, а саме: проекти з розвитку матеріально-технічної бази галузевих господарств залізниць доцільно здійснювати за рахунок власних підприємств; для фінансування проектів державного або регіонального значення необхідно залучати інвестиції з бюджетів відповідних рівнів; за допомогою лізингу можна оновлювати тяговий рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони, будівельно-монтажну техніку, виробниче обладнання для вагонних та локомотивних депо тощо; для фінансування комерційно-прибуткових проектів із незначними строками реалізації і невисоким рівнем ризику слід залучати кредити банків; найбільш перспективним напрямом залучення коштів у довготермінові та капіталомісткі інфраструктурні проекти є проектне фінансування;

– розроблення чітких механізмів реалізації інвестиційних проектів та забезпечення їх правового підґрунтя через внесення змін у нову редакцію

Закону України «Про залізничний транспорт» або в Закон України «Про державно-приватне партнерство»;

– поєднання державного фінансування розвитку інфраструктури з приватними інвестиціями (досвід країн ЄС) на умовах справедливої конкуренції, що є значно кращим підходом, аніж підтримка залізничної інфраструктури лише за державні кошти та кредитні ресурси, як це відбувається в Україні;

– продовження співробітництва з ЄБРР та ЄІБ, які розглядають можливості подальшої участі в модернізації залізничної інфраструктури України;

– ухвалення Верховною Радою нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» після його доопрацювання з урахуванням зауважень представників бізнесу щодо тарифної політики, механізмів інвестування в об'єкти інфраструктури тощо для відпрацювання спірних питань, що створить передумови для лібералізації ринку залізничних перевезень та залучення інвестицій, уведе в обіг поняття “замовлення на соціальні перевезення” та запровадить нові принципи формування тарифів;

– розроблення галузевої програми з охорони навколишнього середовища з урахуванням європейських директив, які вимагають зміни підходів до екологічної безпеки на залізничному транспорті, а також на основі вивчення та систематизації досвіду вітчизняних та європейських залізниць у природоохоронній сфері;

– електрифікація перспективних ліній залізничної мережі з високою інтенсивністю руху поїздів, що сприятиме відносно швидкій окупності;

– забезпечення стійкого програмно-цільового розвитку залізниць, що є дієвим заходом з оновлення та розвитку інфраструктури, з особливою увагою на короткострокові програми, спрямовані на модернізацію та капітальний ремонт, та акцентом на перших етапах цих програм з метою усунення «вузьких місць» і пошуку рішень для випадків, де потенціал існуючих ліній не використовується повністю;

– розробка проектів модернізації транзитної залізничної інфраструктури для подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні, що створить сприятливі умови для переміщення транзиту територією країни на зразок проекту Бескидський тунель;

– упровадження автоматичної системи переходу залізничного рухомого складу з однієї ширини колії на іншу (система автоматизованої зміни колісних пар) сприятиме інтеграції залізниць України до європейської залізничної інфраструктури, зменшить час пасажирів у дорозі, збільшить конкурентоспроможність залізничного транспорту;

– ініціювання розроблення нових програм (Стратегії) щодо підтримки розвитку транзитного потенціалу та з метою повернення частки втраченого транзиту, в т.ч. залізничного, для чого необхідне вироблення послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України;

– здійснення аналізу потенційних переваг розділення залізничної мережі для окремого використання пасажирським та вантажним залізничним сполученням на стратегічних залізничних дорогах;

– визначення лінії для обслуговування пасажирських перевезень, які зв'яжуть швидким сполученням обласні центри з Києвом та між собою, сприятимуть підвищенню мобільності населення, кращій інтеграції сусідніх міст, сприятимуть створенню швидкісного західного коридору та лінії для вантажних перевезень, а також підвищенню рівня сервісу для пасажирів, що певним чином допоможе привести швидкісні показники роботи залізничного транспорту до європейських, покращити безпеку на залізничних шляхах та рівень сервісу для вантажовласників;

– прискорення оновлення локомотивного парку залізничного транспорту України новітніми зразками, що відповідають сучасним вимогам і дадуть можливість підвищити їх продуктивність із одночасним зменшенням енергозатрат та значно подовжити терміни експлуатації;

– здійснення модернізації наявного парку на основі застосування якісно нових технічних рішень, що суттєво підвищують економічність локомотивів і

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

подовжують термін їх служби із подальшим сервісним обслуговування модернізованих машин;

– відновлення локомотивного парку за допомогою різних видів ремонту (зі встановленими сучасними електронними приладами обліку електроенергії), у т.ч. проведення капітальних ремонтів в умовах депо та спеціалізованих заводів для збільшення міжремонтних пробігів, вивчення можливості подовження терміну служби ряду моделей локомотивів та активне впровадження розробок вітчизняних підприємств;

– формування замовлень для завантаження національних виробничих потужностей рухомих складом нового покоління, тобто локалізація виробництва рухомого складу на вітчизняних підприємствах та надання підтримки українському виробнику через сприяння розвитку швидкісних пасажирських поїздів на вітчизняних вагонобудівних заводах, а також виробництво двосистемних локомотивів, які працюють на постійному і змінному струмі з урахуванням вартості витрат у ході життєвого циклу локомотива;

– вивчення досвіду європейських країн щодо ремонту та модернізації залізничного рухомого складу, впровадження нових технологій перевезень (застосування вивізних маневрових локомотивів, використання двосистемних електровозів тощо);

– формування державної політики, спрямованої на підтримку вітчизняного виробника, одним із головних завдань якої є закріплення на законодавчому рівні пріоритетного виділення коштів державного бюджету на оновлення рухомого складу залізничного транспорту та державна підтримка отримання довгострокового банківського кредитування за доступними відсотками на оновлення локомотивного парку залізниць.

IV. Для модернізації дорожнього господарства необхідні:

– децентралізація системи управління автомобільними дорогами України шляхом передачі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, які підпорядковуються Укравтодору, місцевим державним

адміністраціям із законодавчо закріпленими повноваженнями за кожним з органів влади;

– проведення реорганізації ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»» шляхом оптимізації структури дочірніх підприємств Компанії та передачі частини їх майна, прав та обов'язків до сфери управління обласних адміністрацій;

– запровадження довгострокових контрактів на експлуатаційне утримання доріг, проведення відкритих конкурсів щодо ремонту та утримання доріг та забезпечення контрактів новою системою кількісних показників для оцінки результатів роботи підрядника з визначенням відповідальності та гарантуванням якості;

– відновлення захищеного Державного дорожнього фонду у складі Спеціального фонду державного бюджету України шляхом внесення змін до Закону України № 1562-ХІІ «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» та Бюджетного кодексу України, що дозволить акумулювати значні кошти на розвиток інфраструктурних проектів, які стосуються автодорожнього господарства;

– спрямування коштів Державного дорожнього фонду (особливо акцизного та транспортного податків) на цільове використання – будівництво, реконструкції;

– запровадження звітування перед громадськістю щодо цільового використання коштів дорожнього фонду на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, що дозволить зменшити корупцію та підвищити ефективність державних інвестицій в інфраструктуру;

– чітке визначення реальних джерел наповнення ДДФ;

– забезпечення децентралізованого фінансування, що вимагає закріплення податків за органами місцевої влади для виконання робіт з утримання доріг місцевого значення;

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– диверсифікація джерел фінансування шляхом створення умов для активізації інвестування за рахунок видатків з державного бюджету, кредитів міжнародних фінансових організацій, недержавних інвестицій на основі державно-приватного партнерства, а також фінансової безвідсоткової допомоги, що реалізується через такі механізми, як Інфраструктурна допомога платіжного балансу (Balance-of-payments Assistance Facility), Європейський механізм фінансової стабільності (European Financial Stability Mechanism), Європейський фонд регіонального розвитку чи Європейський соціальний фонд;

– подальше застосування закону щодо фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення за рахунок наднормових надходжень з митниці до інших прикордонних областей;

– імплементація Директив та Регламентів, що стосуються підвищення рівня безпеки та продовження терміну Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року, що дозволить знизити рівень аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод та створити безпечні й комфортні умови для руху транспортних засобів;

– розроблення окремої довгострокової Стратегії розвитку автомобільного транспорту, що дозволить покращити стан та якість автомобільних доріг, сприятиме будівництву нових доріг та підвищенню безпеки;

– розвиток транспортної мережі, особливо міжнародних транспортних коридорів, та побудова нових магістралей і швидкісних доріг; виконання робіт з проектування, будівництва і реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання доріг державного значення, в т.ч. під'їзних шляхів до пунктів пропуску через державний кордон України та підвищення якості дорожніх покриттів, що сприятиме розвитку транзитного потенціалу, створенню нових робочих місць та можливостей для бізнесу;

– організація належного габаритно-вагового контролю транспортних засобів;

– розроблення довгострокової програми розвитку транзитного потенціалу, що дозволить наблизити стандарти транзитних перевезень щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін до міжнародних вимог, а також сприятиме залученню додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів;

– розвиток дорожньої інфраструктури, пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів тощо, що сприятиме розвитку міжнародних автоперевезень, безпеці дорожнього руху, а також збільшенню іміджу України як транзитної держави;

– удосконалення ринку автодорожнього господарства шляхом підвищення рівня конкуренції за допомогою освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи (інтелектуальних транспортних систем, супутникових систем навігації, стеження та управління рухомими об'єктами), що дозволить підвищити ефективність перевезень та знизити транспортну складову в собівартості продукції;

– використання провідних світових технологій ремонту автодорожнього полотна;

– розроблення Стратегії розвитку інтелектуальних транспортних систем.

V. Для розвитку інфраструктури морських портів необхідно:

– проводити презентації МП України для представлення їх на всеукраїнських форумах, у торгово-промислових палатах, агенціях регіонального розвитку, технологічних центрах. Обмін інформацією та досвідом у веденні портового господарства необхідний для більш ефективного впровадження новацій та залучення інвестицій;

– брати активну участь у міжнародних виставках та форумах із уже згаданими бізнес-планами.

– використовувати інформаційні та консультативні мережі Європи Enterprise Europe Network (EEN) як інструмент пошуку інвесторів та партнерів з метою налагодження ефективної міжнародної кооперації та партнерства;

– розширити коло потенційних інвесторів за рахунок крупних профільних міжнародних компаній, що спеціалізуються на переробці вантажів та

зацікавлені у розвитку морського порту. Це можливо за рахунок більшого контролю державою вибору потенційного інвестора, а також представлення вітчизняних морських портів на міжнародних виставках та бізнес-форумах;

– створення більш диференційованої системи підготовки фахівців із ведення портового господарства, інвестиційних проектних менеджерів розвитку морського транспорту та державних управлінців у сфері розвитку транспортного господарства;

– через недостатнє висвітлення на законодавчому рівні проблематики передачі у концесію морських портів та їх інфраструктурних об'єктів, внести у чинний Закон України “Про Концесії” такі зміни:

▪ до статті 3 розділу I Закону України «Про Концесії», а саме сьомий абзац пункту 2 викласти у такій редакції: “будівництво та/або експлуатація залізниць, аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів, інших шляхів сполучення, метрополітенів, інфраструктури морських і річкових портів”;

▪ до статті 9 розділу III Закону “концесійний договір укладається на строк, визначений у договорі, який має бути не менше 10 років та не більше 50 років, за виключенням договорів щодо концесії інфраструктури морських портів, де договір має бути укладений не менше ніж на 10 років та не більше ніж на 25 років”;

– внести зміни до Методики розрахунку концесійних платежів, де необхідно принципово змінити формулу розрахунку розміру річного концесійного платежу, прив'язавши його до обсягів інвестицій, а не до коефіцієнта фондівіддачі;

– реалізувати інфраструктурні проекти із збільшення глибин біля причалів морських портів, що дозволить приймати судна більшої ємності; розвитку автоматизованих навігаційних систем; реконструкції та будівництва нових складських терміналів; модернізації інфраструктури у портовій зоні – автомобільних та залізничних шляхів, згідно з планами розвитку портів;

– розвивати транспортно-логістичні центри на основі портової інфраструктури на засадах взаємодії між державою та приватними компаніями із широким спектром послуг, що надаються, заснованих на співробітництві всіх учасників;

– з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських та річкових портів, збільшення їх пропускної спроможності необхідно ухвалити Закон України «Про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах в межах акваторії морських портів», що дозволить, з одного боку врахувати суспільні та державні потреби у розвитку територій, з іншого – забезпечити збільшення залучення інвестицій у розвиток портової інфраструктури;

– загалом необхідно прискорити ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту, що сприяє розвитку цього виду транспорту, забезпечить транспортному сектору України додаткові доходи, скорочення логістичних витрат, створить можливості для експорту української продукції на нові ринки.

VI. Для розвитку інфраструктури електропостачання необхідно:

– узгодити перспективи розвитку економіки з параметрами і масштабами модернізації енергетичної інфраструктури (наразі відсутні програми соціально-економічного розвитку України на середньо- і довгострокову перспективу) на основі яких має бути запроваджена практика випереджального та прогнозованого розвитку інфраструктури електропостачання;

– адаптувати енергетику України до нової платформи енергозабезпечення ЄС (Smart Grid), що забезпечить оптимальний розподіл потоків потужності в електромережах, зменшення втрат, швидку скоординовану реакцію при аваріях, можливість об'єднання в єдину енергосистему як великих електростанцій, так і сучасних відновлюваних джерел енергії. Smart Grid піднесені на рівень державної політики з технологічного розвитку електроенергетики в США, Канаді, Японії, Індії та Китаї;

– ухвалити Державну цільову програму розвитку магістральних та міждержавних електричних мереж напругою 220–750 кВ (наразі існує лише

Проект Концепції зазначеної програми на 2012–2016 рр., представлений на сайті Міненерговугілля України від 20.06.2011 р.);

– якнайшвидше розробити та впровадити перспективні Схеми розвитку електромереж областей і районів (виконання Програми розвитку електричних мереж напругою 35–110 (150) кВ і визначення обсягів реконструкції електричних мереж напругою 0,4–10 кВ на 2007–2011 рр. та завдань Енергетичної стратегії України на період до 2030 р. було незадовільним внаслідок їх недофінансування).

VII. Для розвитку газотранспортної інфраструктури необхідно:

– Мінекономіки та НАК «Нафтогаз» прискорити процес анбандлінгу (unbundling) – відокремлення діяльності з транспортування природного газу (діяльності Оператора ГТС) від видобутку і постачання природного газу (ст. 9 Директиви 2009/73/ЄС): «Одна і та сама особа чи особи не мають права: здійснювати прямий чи непрямий контроль над підприємством з виробництва або постачання та водночас здійснювати прямий чи непрямий контроль або будь-яке право над оператором газотранспортної системи чи газотранспортною системою; або здійснювати прямий чи непрямий контроль над оператором газотранспортної системи чи газотранспортною системою і водночас здійснювати прямий чи непрямий контроль або право над підприємством з виробництва або постачання»;

– для збільшення реверсних поставок природного газу слід створити нормативно-правові та технологічні умови повної синхронізації ГТС України і країн ЄС (Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії).

– ефективність різноманітних програм державної підтримки систем забезпечення вуглеводнів повинна ретельно і систематично аналізуватися.

Для цього потрібно зібрати необхідну інформацію і вибудувати єдиний механізм моніторингу та оцінки субсидій, який може включати:

– виявлення і повний перегляд усіх енергетичних субсидій з особливою увагою до субсидій для викопних видів палива;

– аналіз ефективності виявлених субсидій з точки зору поставлених завдань і оптимальної інтеграції у внутрішню економічну і енергетичну політику в цілому;

– розробку моделі енергетичних субсидій;

– розробку і прийняття рішень про зміну, заміну і усунення конкретних неефективних субсидій, що стимулюють марнотратне споживання палива;

– заходи щодо реформування системи енергетичних субсидій на рівні виконавчої і законодавчої влади;

– реалізацію офіційних рішень виконавчої і законодавчої влади з раціоналізації і усунення неефективних субсидій, що стимулюють марнотратне споживання палива.

VIII. Для розвитку інфраструктури забезпечення вуглеводнями необхідно:

– відродити таке поняття, як державна науково-технічна (інноваційна) політика щодо систем забезпечення вуглеводнями. При цьому наголос повинен робитися аж ніяк не на визначенні пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки або розробленні окремих програм. Головне завдання тут – пошук «больових» точок і побудова ефективних механізмів впливу, які спрямували б попит підприємств і компаній систем забезпечення вуглеводнів на наукомістку продукцію до внутрішнього ринку інноваційних ресурсів;

– на основі законодавчого «фундаменту» повинні бути розроблені та реалізовані спеціальні комплекси заходів у трьох основних сферах регулювання, що охоплюють:

– процеси надрокористування;

– розвиток національного ринку інноваційних ресурсів;

– інвестиційну діяльність.

У сфері регулювання процесів надрокористування перш за все необхідно:

– посилити роль ліцензійних угод у питаннях вибору і національної приналежності технологій освоєння ресурсів вуглеводнів (на противагу концесійним угодами, які не мають належних регулюючих функцій);

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

– систематизувати норми й правила, що регламентують науково-технічні умови пошуків, розвідки і розробки родовищ вуглеводнів.

У сфері регулювання ринку інноваційних ресурсів необхідні :

– відтворення системи державних науково-технічних центрів (із визначенням статусу цих інститутів, адекватного ринковим умовам);

– реалізація в рамках таких центрів інтеграційних програм із пріоритетних напрямів науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок;

– бюджетне і цінове регулювання, спрямоване на підтримку фундаментальних і прикладних досліджень «проривного» характеру, на забезпечення «справедливого» розподілу фінансових ресурсів між різними учасниками ринку інноваційних ресурсів.

У сфері регулювання інвестиційної діяльності потрібен комплекс заходів, які розрізняються залежно від конкретних інноваційних проектів і сфер їх здійснення, що включає:

– заходи, спрямовані на зниження неекономічних ризиків інвестування, адміністративного та соціального навантаження – з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняних інноваційних проектів;

– застосування довгострокових тарифних гарантій і спеціальних інвестиційних режимів (для всіх інвесторів незалежно від національної приналежності), які стимулюють попит на вітчизняні інноваційні ресурси;

– заходи податкового стимулювання інвестицій у здійснення інноваційних проектів у рамках власне вуглеводневого сектора і в рамках пов'язаних наукомістких галузей економіки.

ІХ. Для розвитку інфраструктури вугледобування та вуглепостачання:

– необхідною є зміна механізму надання державної підтримки з урахуванням основних положень законодавства ЄС. Зазначимо, що в ЄС державна підтримка вугільного сектора в цілому не забороняється, вона ґрунтується на необхідності розвитку місцевих джерел енергії, посиленні енергетичної безпеки ЄС, цілях охорони навколишнього середовища, має здійснюватись з урахуванням соціальних та регіональних аспектів

реструктуризації галузі (у 2014 р. допомогу отримували чотири вуглевидобувні країни ЄС – Німеччина, Іспанія, Польща, Румунія);

– зробити акцент на пріоритетних завданнях щодо реформування вугільної галузі (посиленні енергетичної безпеки, енергетичній ефективності), що можливо лише за умови невідкладного вирішення проблеми інноваційного оновлення основних фондів державних вугільних шахт, яке одночасно забезпечує значний (близько 17 млн т) приріст обсягів видобутку вугілля, що посилює енергетичну безпеку держави, підвищує енергетичну та економічну ефективність вуглевидобування;

– першочергово слід здійснювати і фінансувати заходи, спрямовані на збільшення видобутку вугілля, для чого необхідно активізувати залучення інвестицій з різних джерел у капітальне будівництво і технічне переоснащення шахт і зменшувати державну підтримку на компенсацію витрат із собівартості вугільної продукції;

– для використання потенціалу приросту обсягів видобутку вугілля державними шахтами необхідне розширення механізмів інвестиційного забезпечення їх модернізації, насамперед шляхом залучення недержавних інвестицій з використанням механізмів приватизації та державно-приватного партнерства (ДПП). Найбільш прийнятними формами ДПП для вугільних шахт є концесія, договори про спільну діяльність, лізинг.

ДОДАТКИ
(ЧАСТИНА I)

Додатки до розділу 1

Додаток 1.1

Проекти міжнародних транспортних коридорів у світі

Назва	Коротка характеристика
Основні транспортні коридори нової інфраструктурної політики Європи 2013 року	Балтійсько-адриатичний, Північне море – Балтійське море, Середземноморський, Орієнт/схід – Середземномор'я, Скандинавський – Середземномор'я, Рейн – Альпи, Атлантичний, Північне море- Середземномор'я, Рейн – Дунай
Пан'європейські (Критські) коридори	На II і III Загальноєвропейських конференціях щодо транспорту (в 1994 р. на о. Крит і в 1997 р. у м. Гельсінкі) були прийняті головні транспортні маршрути, чотири з яких проходили територією України
Угода про залізничні транспортні коридори Організації співробітництва залізниць ³²⁶	Її пріоритетна ціль на сучасному етапі – регулювання залізничних зв'язків між Європою та Азією, для чого були намічені 13 основних залізничних коридорів
Угода AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)	Європейська угода про міжнародні комбіновані вантажні лінії та відповідні об'єкти, яка була розроблена у 1991 р. у рамках ЄЕК ООН з метою створення міжнародної комбінованої транспортної мережі, її розвитку та координації експлуатування
EU-UIC	Проект високошвидкісної європейської мережі (МСЗ ЄС – Міжнародного союзу залізниць ЄС). Проект з 80-х рр. розроблявся в рамках МСЗ, а потім у рамках ЄС з метою створення високошвидкісної мережі (v – 250 км/ч) та її координації
TEN (Trans European Network)	Транс'європейська мережа. Концепція розвитку залізничних шляхів Західної Європи
TER (Trans European Railway)	Транс'європейський залізничний шлях. Проект почався в рамках ООН у 1990 р. з метою узгодити залізничні шляхи Середньої та Східної Європи та мережу TEN і, тим самим, забезпечити єдині послуги залізничного транспорту для всієї Європи. (До організації із штаб-квартирою у м. Будапешт належить 11 країн, що підписали угоду в м. Женева у 1992 р. Параметри швидкості на маршрутах TER – 120 км/год., тому що країни-учасниці не могли взяти на себе виконання параметрів AGC.)
TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) – визначення вартості необхідної транспортної інфраструктури	У вересні 1995 р. країни – кандидати на приєднання до ЄС створили організацію з метою координації задач стосовно модернізації та фінансування розвитку транспорту країн Центральної та Східної Європи перед їхнім вступом до ЄС
EILP – Генеральний європейський проект щодо інфраструктури	Проект розвитку інфраструктури залізничних шляхів, що має вирішальне значення у міжнародних та транзитних перевезеннях (був розроблений як доповнення до проектів ліній AGC, AGTC)
Коридори програми CAREC	З 1997 р. Азіатський банк розвитку (АБР) шляхом сильної китайської підтримки сприяє Центральноазійській регіональній економічній ініціативі (CAREC), яка об'єднує чотири держави Центральної Азії: Афганістан, Азербайджан, Китай і Монголію. Повний набір коридорів наведено нижче: – Європа – Східна Азія, з Китаю на захід через Казахстан, з більш ніж 3 млрд. дол. США фінансування АБР, Світовим банком, ЄБРР та ІБР (Ісламським банком розвитку) для 2715 км доріг у Республіці Казахстан; – Середземномор'я – Східна Азія. Це автомобільні та залізничні дороги від Китаю в Киргизстан, Узбекистан і Туркменістан, а потім – через Каспійське море на Південний Кавказ і до Чорного моря, за підтримки того ж Світового банку;

³²⁶ Організація співробітництва залізниць (ОСЗ) була створена у 1953 р. Україна є членом ОСЗ з 1992 р.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

	<p>– Росія – Близький Схід і Південна Азія, з маршрутом Північ–Південь із Сибіру в усі центральноазіатські держави, в Афганістані та Іран;</p> <p>– Росія – Східна Азія (без проходження через Центральну Азію);</p> <p>– Східна Азія та Близький Схід і Південна Азія, до Китаю в Киргизстан і Таджикистан, а потім до Афганістану і Пакистан;</p> <p>– Європа – Близький Схід і Південна Азія, з автомобільним і залізничним сполученням через Казахстан і Узбекистан, із майбутнім продовженням до Афганістану</p>
Коридори ЄврАзЕс	Детально в публікації
Північний морський шлях	<p>Північний морський шлях найкоротша транспортна артерія, що з'єднує Янтарне і Далекосхідне транспортні кільця. Включає в себе Біломоро-Балтійський канал і окраїнні російські моря. Економічне значення Північного морського шляху за минулі десятиліття тільки зросло, і вже реалізується в практичних діях. Вузлові точки - Санкт-Петербург (вірніше, проєктований Північний Європорт у Фінській затоці), Петрозаводськ, Архангельськ, Ігарка, Діксон, Певек, Провидіння, Петропавлівськ-Камчатський, Владивосток, Алеутські острови, Аляска</p>

Джерело: складено Никифрук О.І. на основі: Милославская С.В. Сухопутные мосты в системе международных транспортных коммуникаций. *Бюллетень транспортной информации*. 2000. № 5. С. 32–35; Michael Emerson, Evgeny Vinokurov. Optimisation of Central Asian and Eurasian Trans-Continental Land Transport Corridors. *Working paper*. December, 2009. № 07; Щербанин Ю.А. ЕврАзЭС: транспортный обмен и позиционные составляющие. *Евразийская экономическая интеграция*. 2009. №2 (3). С. 111–118.

Цілі й показники процесів модернізації в транспортному секторі

Цілі	Цільовий напрям інвестування	Показник (забезпечення приросту наступних показників)
Ціль 1. Формування та підтримка єдиного транспортного простору країни на базі збалансованого розвитку транспортної інфраструктури для потреб виробництва і населення	Розвиток і модернізація лінійних та точкових елементів транспортної інфраструктури шляхом: 1) нового будівництва або 2) реконструкції та технічного переоснащення	Залізниці – довжина залізничної мережі загального користування, км – довжина залізничної мережі незагального користування, км – щільність залізничної мережі, км/кв.км, км/1000 мешканців – довжина швидкісних і високошвидкісних залізниць, км – частка прогресивних шляхів залізничної мережі, % – довжина національної мережі міжнародних транспортних коридорів, км Автомобільні дороги 1) довжина автомобільних доріг загального користування, км; 2) довжина автомобільних доріг незагального користування, км 3) щільність автомобільної мережі, км/кв.км, км/1000 мешканців 4) довжина автомобільних доріг міжнародного значення, км 5) частка автомобільних доріг, що відповідають міжнародним стандартам, % 6) довжина автомобільних доріг державного значення, км 7) довжина автомобільних доріг місцевого значення, км 8) кількість автозаправочних станцій та станцій технічного обслуговування, од. 9) довжина національної мережі міжнародних транспортних коридорів, км Внутрішні водні шляхи 10) довжина внутрішніх водних шляхів, км 11) частка модернізованих внутрішніх водних шляхів, км Порти 12) кількість морських/річкових портів, що забезпечують перевалку вантажів в каботажних перевезеннях, од. 13) кількість торговельних портів, що забезпечують перевалку вантажів в міжнародних перевезеннях, експорт, імпорт, транзит, од. Аеропорти 14) кількість аеропортів цивільної авіації, що відповідають міжнародним стандартам, од. Загальнотранспортні індикатори 15) забезпечення резервів пропускної спроможності транспортної інфраструктури за видами транспорту, % 16) частка населених пунктів, що мають комунікативний зв'язок з регіональними центрами, % Технічний рівень та ефективність рухомого складу кожного з видів транспорту 17) вікова структура; 18) стан зношування; 19) коефіцієнти вибуття та оновлення рухомого складу; 20) відповідність рухомого складу вітчизняних підприємств стандартам ЄС.
Ціль 2. Інтеграція в світову та європейську транспортну систему та реалізація транзитного потенціалу	Розвиток і модернізація транспортної інфраструктури в тому числі прикордонної, поліпшення умов транзиту через територію України	1. перевезення транзитних вантажів через Україну, млн т 2. експорт транспортних послуг, млрд дол. США 3. зростання обсягів перевезень експортно-імпортних вантажів універсальними видами транспорту за фактом перетину кордону (до рівня 2012 р.), %; 4. частка вітчизняних перевізників в обсязі міжнародних автомобільних перевезень вантажів, у 5. зростання частки вітчизняних транспортних компаній у забезпеченні зовнішньоторговельних перевезень, % 6. частка в сумарному дедвейті морського транспортного флоту під українським прапором, %; 7. сумарний дедвейт морського транспортного флоту України (всього, у тому числі під українським прапором), млн т; 8. частка експорту в загальному обсязі авіатранспортних послуг вітчизняних авіакомпаній, %;
Ціль 3. Забезпечення доступних, якісних, конкурентоздатних на зовнішніх ринках транспортних послуг країни	Розвиток і модернізація транспортної інфраструктури та інноваційних транспортних технологій. Розвиток і модернізація інноваційного рухомого складу	Технології прискореного та швидкісного руху залізниці 1) довжина швидкісних і високошвидкісних залізниць, км 2) середня швидкість руху товарних потоків по залізницям, в км/добу (у розвинених країнах – 1400 км/добу) 3) швидкість маршрутних відправок, контейнерів, з них контейнерів у транзитному сполученні, в км/добу 4) частка відправок, доставлених залізничним транспортом у нормативний (договірний) строк, у % автомобільні дороги 5) довжина швидкісних автомобільних доріг, км 6) збільшення комерційної швидкості доставки продукції автомобільним

	<p>транспортних технологій. Розвиток і модернізація інноваційного рухомого складу</p>	<p>– зниження енергомосткості перевезень на залізничному транспорті, а саме питомих витрат електроенергії і умовного палива на тягу поїздів, % до 2012 р. Автомобільний транспорт – обсяг забруднюючих шкідливих речовин від автотранспортного комплексу(пересувних джерел), % до (1990, 2000) 2010 р.; – частка альтернативних палив в споживанні автотранспортних засобів, %; – частка парку вантажних автомобілів, що використовують альтернативні види палива, %; – частка утилізації відходів (включаючи вторинну переробку) на автомобільному транспорті, %; – питома енергоспоживання на автомоб. транспорті, кг(л) умовного палива на т-км (пас-км) Авіаційний транспорт – частка в загальному обсязі перевезень вітчизняних авіакомпаній літаків, відповідних вимогам глави 4 додатка 16 Конвенції ІКАО з авіаційного шуму та емісії, %; – середні витрати авіапалива на одиницю транспортної роботи, кг/ т-км</p>
<p>Ціль 7. Забезпечення інвестиційної привабливості та притоку прямих інвестицій у транспортну систему</p>	<p>Поліпшення інституційних умов інвестування та захист інвесторів від бюрократії, розвиток інноваційних форм фінансування проєктів, зниження ризиків інвестування транспортних проєктів</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Рейтинги Світового банку України щодо інвестування в країну 2. Обсяг приватних інвестицій у структурі інвестування 3. Приріст обсягів приватних інвестицій в транспорт та інфраструктуру 4. Приріст іноземних інвестицій у розвиток транспорту 5. Кількість проєктів державно-приватного партнерства в загальній кількості транспортних проєктів 6. Зростання середньої дохідності та рентабельності транспортної діяльності 7. Показники ризиків інвестицій на транспорті та за видами транспортних послуг

Джерело: розроблено Никифорок О.І.

Гармонізація транспортної стратегії з національною стратегією по захисту навколишнього середовища

Ефективність функціональної діяльності транспортної системи, з одного боку, обумовлюється розширенням масштабів транспортної роботи, а з іншого – параметрами і раціональністю реалізації державної інвестиційної програми, що відображає як вимоги національної транспортної безпеки, так і адекватність динаміки міжнародних транспортних потоків. За умов поступового зменшення зношування основних засобів транспорту, їх оновлення та модернізації, збільшення стійкості роботи транспорту в несприятливих погодних умовах, нарощення показників перевезень та сприяння міжнародним, у тому числі транзитним перевезенням, функціонування транспортного комплексу України може вийти на інший якісний рівень роботи до 2020 р. та принаймні зберегти позиції за основними техніко-економічними показниками в економічному просторі Європи.

SWOT-аналіз впливу транспорту на навколишнє середовище в Україні показує таке – табл. Л.1.

Сильні сторони

- Україна займає вигідне транспортно-економічне положення, має розвинену мережу транспортних комунікацій, портів, вантажних терміналів та митниць.

- Обсяги перевезень вантажів та пасажирів транспортом України поступово зростають. При відновленні реального сектора господарства країни та зростанні ВВП щорічно на рівні 4–5% збережеться інтенсифікація нарощення обсягів показників до 2020 р., щорічний приріст становитиме 5–10%, з можливістю досягнення показників перевезень рівня 1990 р.

- Відбувається поступове підвищення конкурентоспроможності галузей вітчизняного ТДК через підтримку і розвиток інфраструктури міжнародних транспортних коридорів і мережі транспортно-логістичних центрів на базі транспортно-складських комплексів (на західному кордоні України – Ковель, Чоп, в центрі України – Київ, на півдні – Дніпропетровськ, у портах України – Рені, Одеса, на східному кордоні України – Донецьк).

- Поступове впровадження прискореного та швидкісного руху, електрифікація залізничних колій допомагає збільшити ефективність роботи залізничного транспорту.

Слабкі сторони

- Ступінь зношування основних засобів транспорту на початок 2012 року становить 93,6%, що перевищує гранично допустимі нормативи експлуатації транспортної техніки, яка не забезпечує безпеку перевезень пасажирів і вантажів та охорону навколишнього природного середовища. Не досягають європейських стандартів нормативи за шумовими характеристиками – авіаційних двигунів, за віком – морських суден.

- Зниження капіталовкладень у транспортний комплекс, призводить до фінансування основних засобів за залишковим принципом, механізм розширеного відтворення основних засобів змінено на механізм простого відтворення.

- Щільність мережі автомобільних доріг у 2–6 разів менше, ніж у країнах ЄС, (280 км на 1000 км² території).

- Відбувається зростання обсягів шкідливих викидів від пересувних джерел, зокрема від автомобілів, протягом 1998–2010 рр. удвічі.

- Відсутність гармонізації техніко-технологічних, економіко-правових та екологічних параметрів транспортного комплексу з параметрами транспортних систем Європи.

Аналіз загроз та можливостей транспорту показує таке.

Загрози

- З розвитком міжнародних відносин зростатиме інтенсивність використання транспортної інфраструктури України та її зношування, зростатимуть перевезення небезпечних (у.т.ч. радіоактивних) вантажів через територію України.

- Через неузгодженість тарифної політики, відсутність гармонізації законодавчої бази з міжнародними нормами відбувається втрата транзитних вантажопотоків для України, що знижує торговельно-економічний баланс країни.

- Відбувається зростання впливу природних факторів (шторми, бурі, повені, паводки, несприятливі погодні умови) на роботу транспорту.

- Відбувається забруднення навколишнього природного середовища під час проведення дорожньо-будівельних і ремонтних робіт, роботи автотранспорту. За екологічними параметрами ЄС

емісія вихлопних газів на автотранспорті повинна відповідати нормам Євро-4 і Євро-5, проте вітчизняний парк на 90% перебуває на рівні Євро-1.

Аналіз можливостей транспортного сектора.

Можливості

- Зниження рівня зношування рухомого складу з 90 до 40–50% через оновлення основних засобів транспорту, поліпшення якісних і кількісних параметрів транспортної мережі і транспортної техніки, підвищення технічних, технологічних, екологічних вимог та вимог безпеки до вітчизняного транспорту, розвиток вітчизняного машинобудування з метою задоволення потреб вітчизняних перевізників в транспортній техніці.

- Залучення транзитних вантажопотоків до вітчизняної транспортної системи, оптимізація прикордонної інфраструктури, сприяння проходженню транзиту через територію України через удосконалення та спрощення системи митного контролю, підвищення безпеки проходження транзитних вантажів територією України.

- Підвищення інвестиційної привабливості та залучення інвестиційних коштів не лише до міжнародних, але й внутрішніх транспортних проектів, які потребують невідкладного будівництва в контексті розвитку конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України на зовнішньому ринку (канал Дунай – Чорне море в межах МТК №7, будівництво тунелю на залізничній лінії Бескид-Скотарське в межах МТК №5, тощо).

- Подальше зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище; зниження загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу на 20%.

- Розширення й зміцнення співробітництва у межах міжнародних транспортних організацій і в реалізації міждержавних угод у галузі транспорту, здійснення необхідних заходів щодо захисту і підтримки діяльності транспортних підприємств на зовнішніх ринках у випадку вступу України до СОТ та введення міжнародними організаціями й урядами окремих держав жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності.

SWOT аналіз впливу транспорту на навколишнє середовище в Україні, 1998–2012 рр.

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> • Обсяги перевезень вантажів та пасажирів транспортом України значно менші, ніж обсяги перевезень у 1990 р. • Щільність мережі автомобільних доріг у 2–6 разів менше, ніж у країнах ЄС, (280 км на 1000 кв. км території). • Поступова електрифікація залізничних колій допомагає заощаджувати паливно-мастильні матеріали та електроенергію (на 1.01.2013 р. 49% шляхів електрифіковано). 	<ul style="list-style-type: none"> • Відбувається зростання обсягів викидів від пересувних джерел, зокрема від автомобілів, протягом 1998–2012 удвічі. • У портах України практично відсутні пиловловлюючі пристрої на перевантажувальних комплексах, проте основну масу вантажів у портах становлять навалочні вантажі – 43%. Екологічно чисті види перевезень у контейнерах і ліхтерах – 14 %, а рідкі вантажі – 2 %. • За екологічними параметрами ЄС емісія вихлопних газів на автотранспорті повинна відповідати нормам Євро-4 і Євро-5, проте вітчизняний парк на 90% перебуває на рівні Євро-1. • Не досягають європейських стандартів нормативи за шумовими характеристиками – авіаційних двигунів, за віком – морських суден. • Відбувається забруднення навколишнього природного середовища під час проведення дорожньо-будівельних і ремонтних робіт
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> • Подальше зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище • Зниження рівня зношування рухомого складу з 63 до 40–50% • Зниження загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу на 20% 	<ul style="list-style-type: none"> • З розвитком міжнародних відносин зростатиме інтенсивність використання транспортної інфраструктури України з метою перевезення небезпечних (у.т.ч. радіоактивних) вантажів • Концентрація забруднючих речовин в містах і вздовж залізничних шляхів та автомагістралей вже перевищує нормативи в 3–5 разів і може зростати • Зростання впливу природних факторів (шторми, бурі, несприятливі погодні умови) на роботу транспорту

Джерело: розроблено Никифорок О.І.

Основними проблемами негативного впливу транспорту на навколишнє середовище є:

- забруднення атмосферного повітря через викиди шкідливих речовин пересувними та стаціонарними джерелами транспорту;
- акустичне забруднення від неякісного рухомого складу, незадовільного дорожнього покриття;
- шкідливий вплив на навколишнє середовище при будівництві автомобільних шляхів, вилучення з використання земель зайнятих під автомобільними шляхами, залізницями разом із зонами відчуження;
- негативний вплив на довкілля при перевезенні небезпечних речовин, радіоактивних речовин, у т.ч. аварійні забруднення через використання неякісної, застарілої техніки, рухомого складу, з одного боку, та слабкий контроль – з іншого;
- негативний вплив на довкілля при використанні надр, поверхневих та підземних вод, рослинних ресурсів та їх забруднення в результаті діяльності транспорту.

2. Стратегічні цілі, завдання та заходи

Основні завдання національної екологічної політики, спрямовані удосконалення системи інтегрованого екологічного управління на транспорті, такі (табл. Л.2):

- зменшити викиди в повітряний басейн від автомобільного транспорту (вуглеводневих сполук, оксидів азоту, монооксиду вуглецю)
- вдосконалювати енергозбереження та підвищувати ефективність енергозбереження на транспорті
- оптимізувати структуру рухомого складу транспорту, а саме прискорити списання транспортних засобів, ремонт та поточне утримання яких не можуть забезпечити необхідної екологічної безпеки та експлуатаційної надійності, удосконалити структуру парку транспорту екологічно безпечним рухомим складом;
- підвищити кваліфікацію та посилити вимоги до персоналу, який обслуговує транспортну техніку та відповідає за її стан і експлуатацію;

- підвищити безпеку руху транспорту, в т.ч. польотів і судноплавства та забезпечити дотримання екологічних вимог;
- стимулювати виробництво транспортної техніки, що забезпечує високий рівень безпеки перевезень пасажирів і вантажів та охорону навколишнього природного середовища;
- впровадити сучасні системи діагностики технічного стану транспортної техніки;
- організувати екологічний моніторинг функціонування об'єктів транспортної системи та забезпечити досягнення відповідних рівнів екологічної безпеки.

Основні заходи щодо вирішення поставлених завдань передбачають (табл. Л.3):

- поетапний перехід до прямого застосування європейських нормативів (Євро-4, Євро-5) вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах автомобілів та двигунів;
- підвищення контролю за якістю паливно-мастильних матеріалів, дотриманням та встановленням більш жорстоких стандартів на автомобільні бензини і дизельне паливо, стимулювання використання альтернативних видів палива;
- впровадження інноваційних проектів, спрямованих на зменшення рівня шумового забруднення;
- оптимізацію дорожнього руху на території великих міст, подальший розвиток громадського електротранспорту;
- підвищення вимог до забезпечення екологічної безпеки та надійності транспорту;
- гармонізацію планів розвитку транспортної структури з вимогами, принципами та пріоритетами розвитку екомережі, невиснажливого використання, відтворення та збереження біо- та ландшафтного різноманіття.

Національний стратегічний план дій з охорони навколишнього природного середовища на період до 2020 р.

Основні завдання та заходи	Інструмент реалізації	Термін виконання	Виконавці	Орієнтовні обсяги фінансування, млн грн		Джерела фінансування
				Усього 2008–2020 рр.	У т.ч. до 2012 р.	
1	2	3	4	5	6	7
Зменшення викидів у повітряний басейн від автомобільного транспорту (вуглеводневих сполук, оксидів азоту, монооксиду вуглецю) <i>Обладнання двигунів міських та міжміських автобусів очисними механізмами</i>	Цільові програми з екології транспорту	22008–2020	Мінінфраструктури, власники транспорту та користувачі	400,0	200,0	Державний та комунальні та ін. бюджети,
				400,0	200,0	Кошти власників транспортних засобів
Удосконалення енергозбереження та підвищення ефективності енергозбереження на транспорті <i>Створення випробувально-дослідницького центру енергоефективності та екологічності колісних транспортних засобів.</i> <i>Розроблення проекту державної цільової програми „Зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на довкілля та підвищення його енергоефективності”</i> <i>Заміна ламп розжарювання на більш економічні джерела освітлення на морському та авіаційному транспорті; заміна світильників на мени енергмісткі</i>	Цільові програми з енергозбереження на транспорті	2008-2020	Мінінфраструктури, власники транспорту та користувачі Державтотранс-НДІпроект Мінінфраструктури України, Міністерство охорони навколишнього природного середовища	103,0	50,5	Державний та ін. бюджети, кошти власників
				100,0	49,0	Держбюджет, кошти "ДержавтотрансНДІпроект"
					0,1	Держбюджет
				3,0	1,5	
Оптимізація структури рухомого складу транспорту	Цільові програми з розвитку та реформування транспорту	2008-2020	Мінінфраструктури, власники транспорту та користувачі	3000,0	1500,0	Державний та ін. бюджети, кошти
Удосконалення структури парку автомобільного транспорту екологічно безпечним рухомим складом				800,0	400,0	власників
Оновлення парку електропоїздів та пасажирських вагонів				1000,0	500,0	
Придбання повітряних суден з низькими викидами відпрацьованих газів та з низькими шумовими характеристиками				1200,0	600,0	Власники авіаційних компаній

Продовження табл.

1	2	3	4	5	6	7
Вдосконалення транспортної мережі країни, поліпшення транспортно-експлуатаційного стану доріг	Цільові програми з розвитку та реформування транспорту	2008–2020	Мінінфраструктури, власники транспорту та користувачі	55200,0	27600,0	Державний та регіональні бюджети
<i>Реконструкція, будівництво, капітальний та експлуатаційний ремонт мережі автодоріг, мостів, естакад, шляхопроводів; подальша електрифікація залізниць</i>				40000,0	20000,0	Спеціальний дорожній фонд, фонди Укрзалізниця
<i>Зменшення шумового навантаження (шумозахисні стіни, вали та насадження вздовж автомагістралей, залізничних колій, навколо аеропортів)</i>				200,0	100,0	
<i>Підтримка необхідних глибин глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море та природоохоронні заходи в Дунайському біосферному заповіднику</i>				15000,0	7500,0	

Джерело: складено Никифорок О.І. за даними Мінінфраструктури.

Основні цільові індикатори та показники екологічно-збалансованого розвитку та функціонування транспорту, тис. грн

Показник	2012	2020
Зменшення викидів у повітряний басейн від автомобільного транспорту		
Обладнання двигунівміських та міжміських автобусів очисними механізмами	Зниження загального обсягу викидів шкідливих речовин на 20%	
Вдосконалення енергозбереження та підвищення ефективності енергозбереження на транспорті		
Створення випробувально-дослідницького центру енергоефективності та екологічності колісних транспортних засобів	Ефективний інструмент (комплекс високотехнологічного обладнання тощо) для розроблення, запровадження та контролю реалізації заходів з суттєвого зменшення техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля	
Розроблення проекту державної цільової програми „Зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на довкілля та підвищення його енергоефективності”	Суттєве зменшення техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля (досягнення до 2020 року середніх питомих показників норм викидів КТЗ в експлуатації на рівні країн ЄС та США)	
Заміна ламп розжарювання на більш економічні джерела освітлення на морському та авіаційному транспорті; заміна світильників на менш енергомісткі	Очікувана економія близько 12 млн. кВт. год. щорічно	
Оптимізація структури рухомого складу транспорту		
Удосконалення структури парку автомобільного транспорту екологічно безпечним рухомих складом	Зменшення зношування рухомого складу до 40%, підвищення безпеки транспортних засобів, зменшення навантаження на навколишнє середовище	
Оновлення парку електропоїздів та пасажирських вагонів		
Придбання повітряних суден з низькими викидами відпрацьованих газів та з низькими шумовими характеристиками		
Вдосконалення транспортної мережі країни, поліпшення транспортно-експлуатаційного стану доріг		
Зменшення шумового навантаження (шумозахисні стіни, вали та насадження вздовж автомагістралей, залізничних колій, навколо аеропортів)	20	30
Зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, у розрахунку на 1 млн автомобільних км,%	20	30

Джерело: складено Никифорок О.І.

Проекти Європейської комісії в секторі транспорту³²⁷

Додаток 1.7

	Назва програми	Джерела фінансування	Тривалість	Опис проекту:
1	Інституційна підтримка Міністерства інфраструктури України щодо підвищення операційної продуктивності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні (Institutional Support to the Ministry of Infrastructure of Ukraine on Increasing the Operation Performance and the Competitiveness of Rail Transport in Ukraine)	Внесок ЄС: € 1,800,000.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 10/2013 по 07/2015	Проект спрямований на зміцнення інституційного потенціалу Міністерства інфраструктури України (Департамент державної політики на залізничному транспорті) для забезпечення ефективного державного регулювання діяльності залізничного транспорту в Україні в рамках реформи залізничного транспорту, при одночасному підвищенні продуктивності роботи і конкурентоспроможності залізничного транспорту України.
2	Підтримка реалізації Транспортної стратегії України (Supporting implementation of the Transport Strategy of Ukraine)	Внесок ЄС: € 3,480,000.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 04/2012 до 10/2017	У рамках цього проекту технічної допомоги Міністерство інфраструктури України буде підтримуватися в реалізації національної транспортної стратегії і подальшого узгодження з ЄС та міжнародними нормами та стандартами.
3	Підтримка реалізації Транспортної стратегії України (Supporting implementation of the Transport Strategy of Ukraine)	Внесок ЄС: € 65,000,000.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 12/2010 до 12/2014	Ця програма підтримки політики в транспортному секторі зосереджена на п'яти ключових сферах співробітництва, пов'язаних з інституційними реформами, безпека, розвиток інфраструктури, рух транспортних потоків і зміцнення адміністративного потенціалу. Транші бюджетної підтримки бути передані до державного бюджету України в період 2011–2014 років.
4	Спільний проект «Розробка і коригування комбінованих перевезень та логістичних процесів в Україні» (Twinning project "Development and coordination of combined transport and logistic processes in Ukraine")	Внесок ЄС: € 1,125,000.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 08/2012 по 05/2014	Проект спрямований на поліпшення конкурентоспроможності української економіки шляхом розвитку сталої та ефективної транспортної системи, що включає кращі європейські практики.
5	Спільний проект «Підтримка впровадження європейських стандартів в організації повітряного руху та аеронавігації» (Twinning project "Support to the implementation of European standards in air traffic management and air navigation")	Внесок ЄС: € 1,694,166.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 10/2011 по 08/2013	Проект має кілька цілей і спрямований на: - підтримку сталою розвитку цивільної авіації в Україні; - гармонізацію правил і методів роботи відповідно до міжнародних стандартів (ІКАО) і кращу міжнародну практику; - підготовку до реалізації міжнародних та ЄС стандартів
6	Спільний проект "Телекомунікаційний сектор: підтримки посилення компетенції Національної комісії з питань регулювання зв'язку України" (Twinning	Внесок ЄС: € 1,300,000.00 (100% від загальної кількості).	Тривалість: з 03/2012 до 11/2013	Загальна мета проекту полягає у підтримці розвитку регулювання телекомунікацій в Україні згідно з відповідним законодавством ЄС, досвіду і передової практики. Діяльність спільного проекту почали

³²⁷ URL: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/projects/list_of_projects/projects_uk.htm

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

	project "Telecommunication sector: supporting enhancement of competence of National Commission for Communications Regulation of Ukraine")			за наступними темами: - кращі практики ЄС в області визначення ринку , оцінки ринку та збору даних; - перегляд поточних рамок Національної комісії з питань регулювання зв'язку та процедур для визначення ринку , аналіз ринку, а також введення нормативних зобов'язань; - розробка організаційного плануї.
--	---	--	--	---

Джерело: складено Федяй Н.О., Чмирьовою Л.Ю, Никифорук О.І.

Проекти Європейського банку реконструкції та розвитку в секторі транспорту

	Суб'єкт	Джерела фінансування	Дата засідання Ради директорів	Опис та цілі проекту:
1	УНПК Україна	Кошти ЄБРР: кредит у розмірі до 7 мільйонів доларів США. Вартість проекту 33 млн. доларів США.	27 листопада 2012 р.	ЄБРР розглядає можливість участі у фінансуванні програми закупівлі рухомого складу Української Нової Перевізної Компанії («УНПК»), яка є українським дочірнім підприємством Globaltrans Investment Plc. («GTI Group») – групи компаній, що займаються вантажними залізничними перевезеннями у Росії, країнах СНД і Балтії. Згідно програми розвитку, GTI Group має на меті скористатися з уже досягнутих успішних результатів діяльності Групи в регіоні, а також зі значного попиту на залізничні вагони в Україні та інших країнах СНД.
2	«Інтерлізінвест»	Кошти ЄБРР: кредит в розмірі до 90 млн. дол США, частина з яких може бути синдигована комерційним банком. Вартість проекту 300 мільйонів доларів США.	12 липня 2011 р.	Банк розглядає можливість надання ТОВ «Інтерлізінвест» кредиту для часткового фінансування придбання приблизно 3000 нових вантажних вагонів з метою задоволення попиту на послуги Компанії, який зростає.
3	Ukrelevatortrans (UET)	Кошти ЄБРР: кредит в розмірі до 60 млн. дол США, частина з яких може бути синдигована комерційним банком. Вартість проекту 103,8 млн доларів США.	17 грудня 2013 р.	ЄБРР розглядає можливість надання кредиту на будівництво і розвиток терміналу з перевалки зерна в Одеському порту з максимальною пропускною місткістю 4,5 млн. метричних тонн зерна на рік. Проект реалізується спільно з Louis Dreyfus Commodities, світовим лідером в галузі агробізнесу.
4	ПАТ «Югрефтрансфлот»	Кошти ЄБРР: кредит до 10 мільйонів доларів США 2 рівними траншами, які будуть виділені на постачання кожного судна. Вартість проекту 16 мільйонів доларів США.	13 березня 2012 р.	ЄБРР розглядає можливість надання двом зареєстрованим на Мальті компаніям, що знаходяться у 100% кінцевій власності українського ПАТ «Югрефтрансфлот» (далі - Компанія), довгострокового кредиту для фінансування частини витрат на придбання двох багатощельових суховантажів (ледвейт 5190 т), побудованих у 2012 р. (далі - Проект). Проект сприятиме реалізації стратегії Компанії, спрямованої на диверсифікацію її діяльності з метою охоплення не лише сектору рефрижераторних перевезень, а й сектору перевезення навальних вантажів, таких як зерно та вугілля, на коротких морських маршрутах в Азовському, Чорному та Середземному морях.
5	Модернізація системи управління	Загальна вартість проекту: До 90 млн. євро	13 грудня 2011 р.	Банк розглядає можливість надання корпоративного кредиту Державному

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

	повітряним рухом Державного підприємства обслуговування повітряного руху (Украероруху)	Фінансування ЄБРР: Кредит на суму до 45 млн. євро, при цьому Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) розглядає можливість надання паралельного фінансування у такому ж обсязі.		підприємству обслуговування повітряного руху України Украероруху на фінансування технологічної модернізації обладнання та діяльності Украероруху відповідно до стандартів надання послуг, встановлених у цій галузі європейськими регуляторами.
6	Назва проекту: Панєвропейські транспортні коридори	Загальна вартість проекту: 1150 млн. євро Фінансування ЄБРР: Державний кредит на суму до 450 млн. євро буде наданий двома траншами (Транш 1: М-06 та М07; Транш 2: М-01, М-05, Н-01, Р-02 та обхід навколо м. Житомира на трасі М-06). Передбачається, що Європейський інвестиційний банк надасть кредит на суму до 450 млн. Євро для співфінансування Проекту.	26 жовтня 2010 р.	ЄБРР розглядає можливість надання державного кредиту для підтримки: реконструкції та модернізації автомобільних доріг на підходах до м. Києва – ділянок міжнародних та основних національних автомагістралей М-01, М-05, М-06, М-07, Н-01 і Р-02; та контрактів на утримання автомагістралі М-06 на основі кінцевих показників якості, що будуть запроваджені в Україні на пілотній основі. У рамках Проекту також передбачається фінансування нагляду за виконанням робіт та технічної допомоги для реалізації запропонованого компоненту реформування.
7	Євротермінал Одеса	кошти ЄБРР: Високопоставлений кредит у розмірі до 27 млн. дол США (еквівалент 19,1 млн. євро), які будуть спільно фінансуватися з Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) на паралельній основі. Вартість проекту 38 млн. дол США.	22 вересня 2009 р.	ЄБРР розглядає можливість фінансування будівництва логістичного сервісного центру на 50 га земельної ділянки, розташованої на північ від Одеси в промисловій зоні міста. Це забезпечить кілька логістичних функцій, які будуть підтримувати інтегроване розширення існуючої обробки контейнерів в Одесі на Морському вокзалі. Логістичний центр складатиметься з чотирьох основних об'єктів: митний термінал; TIR Стоянка; Внутрішня дорога; Контейнерне депо.
8	Залізниця України: Оновлення рухомого складу	Кошти ЄБРР: 125 мільйонів доларів США. Вартість проекту до 441 млн доларів США	11 листопада 2008 р.	Пропонований проект дозволить компанії профінансувати придбання вантажних вагонів загального призначення, на ремонт залізниць України. Очікується, що Європейський інвестиційний банк надасть паралельне фінансування.
9	Україна третій проект "Київ-Чоп М06 реабілітації автодороги"	Кошти ЄБРР: 200 млн. євро. Вартість проекту (розрахункова) 486 млн. євро Кредит ЄБРР планується розширити за рахунок додаткових коштів - 200 мільйонів євро, які будуть надані Європейським інвестиційним банком.	21 листопада 2006 р.	Проект буде підтримувати завершення реабілітації шосе М06 Київ – Чоп та приведення його до європейських стандартів, який бере свій початок з першого та другого дорожніх проектів ЄБРР в Україні. Третій проект фінансуватиме реабілітацію інших ділянок дороги М06, з Києва в місто Броди, Львівська область (км 14 - км 441). Дорога М06 є частиною Транс'-європейського коридору III (Київ-Львів – Краків – Берлін) та коридору V (Львів – Чоп – Будапешт) і пов'язує Україну із Західною Європою.
10	ТОВ Управління	Кошти ЄБРР:	16 травня	Проект передбачає фінансування

	Чорноморського судноплавства	кредит у розмірі до 20 мільйонів доларів США. Вартість проекту 34 млн. дол США.	2006 р.	частини витрат на придбання / будівництво 5 суховантажних нових суден близько 5500 т дедвейту, які будуються в Херсонській верфі, Україна. Цей проект є частиною програми оновлення флоту компанії. Судна проекту будуть використані в морській торгівлі, що охоплює Азовське море, Чорне море і Середземне моря.
11	Україна Другий проект реабілітації автодороги "Київ-Чоп "	Кошти ЄБРР: € 100 млн. Вартість проекту 135 млн. €	16 листопада 2004 р.	Проект буде підтримувати доведення шосе М06 Київ – Чоп до європейських стандартів та подальшого реформування автодоріг. Кошти, отримані від кредиту будуть використані для удосконалення важливих частин шосе М06, однієї з найважливіших доріг в Україні, яка є частиною загальноєвропейського коридору III і V і пов'язує Україну із Заходом. Кредитні кошти будуть використані для фінансування допомоги Консультації з нагляду за будівельними роботами і для реформування дорожньої галузі.
12	Залізниця України: проект швидкісних пасажирських поїздів	Кошти ЄБРР: Банк буде розширювати кредит в 120 млн. дол. США для УЗ на фінансування: - придбання пасажирських вагонів; - покупки колійної техніки; - будівництво Бескидського тунелю; - консультаційні послуги. Вартість проекту: 289 млн. доларів США у тому числі місцевих внесків та передбачуваних податків і зборів, що підлягають сплаті позичальником (289 млн. євро).	22 червня 2004 р.	Пропонований проект надалі сприятиме оперативній модернізації залізниць України ("Укрзалізниця" або "УЗ"), а також інституційному зміцненню УЗ шляхом надання допомоги в розробці нової корпоративної структури. Цілі проекту полягають в наступному: - замінити старий стиль нічних спальних перевезень на середні відстані міжміських маршрутів на швидкісні перевезення пасажирів вдень, що забезпечить вищу якість обслуговування для клієнтів і більш високу прибутковість УЗ; - усунути серйозні проблеми, що перешкоджають будівництву загальноєвропейського коридору V з Бескидським тунелем; - продовжити програму реабілітації, яка почалася з доходами від першого кредиту.
13	Україна перший проект "Київ-Чоп М06 реабілітації автодороги"	Кошти ЄБРР: 75 млн. € кредит. Вартість проекту: 115 млн. €	31 жовтня 2000 р.	Кредит надається для заходів з реабілітації ділянок траси М06 Київ – Чоп і придбання обладнання з дорожнього обслуговування; технічної допомоги для підготовки та реалізації проекту, а також реформи фінансування дорожнього господарства. Чистий дохід від кредиту Банку буде використаний для реабілітації важливих ділянок шосе М06, однієї з найважливіших доріг в Україні. Проект також сприятиме Укравтодору з реструктуризацією фінансування та управління дорожнім господарством

Джерело: складено Федяй Н.О., Чмирьовою Л.Ю, Никифорок О.І.

Перелік державних цільових програм розвитку транспортної інфраструктури

№ Пп	Дата // №	Ким виданий	Назва
1	Від 16 січня 2003 р. № 31	Кабінет міністрів України Постанова	Про затвердження державної цільової соціальної програми «Шкільний автобус»
2	Від 20 лютого 003 р. № n 545-iv	Закон України	Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації
3	Від 21 вересня 2005 р. № 939	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження програми формування та розвитку державної спеціальної служби транспорту на 2005-2015 роки
4	Від 29 грудня 2006 р. № 1855	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року
5	Від 11 січня 2007 р. № 5-р	Розпорядження Кабінету міністрів України	Про схвалення концепції державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року
6	Від 13 червня 2007 р. № 831	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження державної цільової правоохоронної програми «облаштування та реконструкція державного кордону» на період до 2015 року
7	Від 16 грудня 2009 р. № 1390	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки
8	Від 9 листопада 2011 р. № 1150	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження державної цільової оборонної програми будівництва кораблів класу «корвет» за проектом 58250
9	від 3 серпня 2011 р. № 732-р	Розпорядження Кабінету міністрів України	Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року
10	Від 11 липня 2013 р. № 696	Постанова Кабінету міністрів України	Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки
11	Від 30 жовтня 2013 р. № 944	Постанова Кабінету міністрів України	Про схвалення концепції державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року

Джерело: складено Федяй Н.О.

Нормативно-правові та законодавчі акти, що регулюють діяльність уряду у сфері розвитку транспортної інфраструктури

№п п	Дата прийняття	Номер постанови	Статус нормативно-правового акту	Назва нормативно-правового акту
1	18.09.1991	№ 1562-ХІІ	Закон України	Про джерела фінансування дорожнього господарства України
2	08.05.1993	№ 340	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами
3	30.06.1993	№ 3353-ХІІ	Закон України	Про дорожній рух
4	30.03.1994	№ 198	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони
5	10.11.1994	№ 232/94-ВР	Закон України	Про транспорт
6	18.02.1997	№ 176	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту
7	14.10.1997	№ 363	Наказ Міністерства Транспорту України	Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні
8	06.04.1998	№ 456	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів
9	07.05.1998	№ 172/244	Наказ Міністерства Транспорту України	Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців
10	16.07.1999	№ 997-ХІV	Закон України	Про концесії
11	14.12.1999	№ 1286-ХІV	Закон України	Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг
12	18.01.2000	№ 72	Постанова Кабінету Міністрів України	Про реєстр концесійних договорів
13	06.04.2000	№ 1644-ІІІ	Закон України	Про перевезення небезпечних вантажів
14	18.01.2001	№ 30	Постанова Кабінету Міністрів України	Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами
15	28.05.2002	№ 334	Наказ Міністерства Транспорту України	Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79 - 99 Статуту)
16	08.09.2005	№ 2862-ІV	Закон України	Про автомобільні дороги
17	03.05.2007		Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України	Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки
18	27.06.2007	№ 879	Постанова Кабінету Міністрів України	Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування
19	20.08.2008	№ 1096-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування
20	30.10.2008	№ 771	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки
21	15.01.2009	№ 891-VI	Закон України	Про внесення змін до Закону України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг"
22	05.11.2009	№ 1704-VI	Закон України	Про будівельні норми
23	17.11.2009	№ 1559-VI	Закон України	Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

				перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності
24	02.03.2010	№ 256	Постанова Кабінету Міністрів України	Про доповнення пункту 4 Порядку проведення державного технічного огляду тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів
25	02.03.2010	№ 229	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів
26	20.10.2010	№ 2174-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року
27	18.01.2011	№ 30	Постанова Кабінету Міністрів України	Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами
28	05.04.2011	№ 2344-III	Закон України	Про автомобільний транспорт
29	12.05.2011	№ 581/2011	Указ Президент України	Про Положення про Міністерство інфраструктури України
30	03.08.2011	№ 739-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування
31	19.01.2011		Роз'яснення Мін'юсту України	Особливості укладення договору концесії
32	18.04.2012	№ 301	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення
33	08.08.2012	№ 851-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про затвердження плану заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху
34	21.09.2012	№ 573/1019	Наказ Мінінфраструктури України	Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг
35	20.11.2012	№ 5502-VI	Закон України	Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства
36	12.03.2013	№ 128/2013	Указ Президент України	Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 - 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава»
37	04.07.2013	№ 406-VII	Закон України	Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи
38	02.10.2013	№ 759-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення
39	11.07.2013	№ 493	Постанова Кабінету Міністрів України	Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії
40	28.01.2014	№ 61	Наказ Мінінфраструктури України	Про затвердження Положення про конкурсну комісію з проведення концесійних конкурсів на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг
41	17.09.2014	№ 847-р	Розпорядження Кабінету Міністрів України	Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Джерело: розроблено Федяй Н.О. на основі www.zakon.rada.gov.ua

Додаток 1.11

Перелік регіональних цільових програм, що відповідають визначеним пріоритетам розвитку області у 2014 -2015 роках (за пропозиціями структурних підрозділів облдержадміністрації, територіальних органів міністерств, інших центральних органів виконавчої влади)

№	Регіон	К-сть діючих ДЦП трансп орт// К-сть ДЦП всього	Назва	суть
1	АРК			
2	Вінницька область ³²⁸	2 // 64	1) Обласна Програма розвитку авіаційних перевезень у Вінницькій області на 2010-2015 роки. 27 сесія 5 скликання 10.12.09 №898 7 сесія 6 скликання №181 28.10.11 8 сесія 6 скликання №240 23.12.11 2) Про Комплексну програму будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування Вінницької області на 2013 – 2018 роки 14 сесія 19.02.13 №485 3) Про обласну програму «Шкільний автобус» на 2011-2015 роки. 4 сесія 6 скликання 04.03.11 №63 4) Про Програму будівництва, реконструкції та утримання місцевих пунктів пропуску через державний кордон України в межах Вінницької області на період до 2015 року. 25 сесія 5 скликання 29.07.09 №829	1) Комунальне підприємство «Аеропорт–Вінниця» 2) Служба автомобільних доріг у Вінницькій області 3) управлінням освіти і науки Вінницької облдержадміністрації 4) відділ взаємодії з правоохоронними органами та оборонної роботи апарату Вінницької обласної державної адміністрації
3	Волинська область ³²⁹	1 // 71	1) Регіональна програма розвитку дорожнього руху та його безпека на 2013-2016 роки Рішення обласної ради від 15.07.2013 № 20/5 2) Регіональна програма будівництва, облаштування та утримання місцевих пунктів пропуску на період до 2015 року Рішення обласної ради від 18.12.2007 № 16/21	1) Державне агентство автомобільних доріг України «Укравтодор», служба автодоріг у Волинській області, виконкоми міських (міст обласного значення) рад, райдержадміністрації 2) Департамент житлово-комунального господарства та будівництва облдержадміністрації
4	Дніпропетровська область ³³⁰	3 // 67	1) Програма розвитку міського електротранспорту Дніпропетровської області на 2008–2015 роки (від 23.05.2008 №398-15/V, від 03.12.2010 №18-3/VI, від 15.03.2013 №420-18/VI) 2) Програма розвитку та вдосконалення автомобільного транспорту в Дніпропетровській області на 2009–2017 роки (від 29.01.2009 №513-18/V, від 21.10.2011 №173-9/VI) 3) Програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху у Дніпропетровській області на період до	1) Департамент житлово-комунального господарства та будівництва облдержадміністрації 2008-2015 2) Управління інфраструктури облдержадміністрації 2009-2017

³²⁸ URL: http://www.vinrada.gov.ua/perelik_dovgostrokovih_program.htm

³²⁹ URL:

http://www.voladm.gov.ua/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=928&Itemid=331

³³⁰ URL: <http://www.adm.dp.ua/OBLADM/Obldp.nsf/document.xsp?id=941AF3C3CF46D9CAC225775A00316906>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

			2015 року (від 19.10.2012 №342-15/VI, від 21.06.2013 №445-19/VI, від 08.11.2013 №488-21/VI)	3) Департамент взаємодії з правоохоронними органами, цивільного захисту та оборонної роботи облдерж адміністрації До 2015
5	Донецька область			
6	Житомирська область ³³¹	1 // 41	Комплексна програма розвитку дорожнього руху та його безпеки по Житомирській області на 2013 – 2015 роки рішення обласної ради від 19.09.13 № 963	Департамент промисловості, розвитку інфраструктури та туризму облдержадміністрації
7	Закарпатська область ³³²	2 (4) // 94	1) Регіональна програма будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки Винеситиметься на розгляд сесії обласної ради 2) Програма підвищення ефективності функціонування Закарпатського обласного комунального підприємства „Міжнародний аеропорт „Ужгород” на 2013-2016 роки Винеситиметься на розгляд сесії обласної ради 3) Регіональна програма розвитку та забезпечення безпеки дорожнього руху в населених пунктах, на автошляхах та залізничних переїздах області на 2013-2016 роки Розпорядження голови облдержадміністрації від 18.10.2012 № 556 Рішення обласної ради від 16.11.2012 № 535 4) Регіональна програма "Шкільний автобус" Розпорядження голови облдерж-адміністрації від 29.12.2003 № 648 Рішення обласної ради від 16.12.2010 № 54	1) Управління промисловості та розвитку інфраструктури Служба автомобільних доріг у Закарпатській області 2) Управління промисловості та розвитку інфраструктури 3) Управління промисловості та розвитку інфраструктури Служба автомобільних доріг у Закарпатській області Відділ взаємодії з правоохоронними органами та оборонної роботи 4) Управління освіти і науки
8	Запорізька область	1 // 31	Програма розвитку дорожнього господарства Запорізької області на 2014 рік, затверджена рішенням обласної ради від 20.03.2014 № 26	Департамент економічного розвитку і торгівлі облдержадміністрації, Управління капітального будівництва облдержадміністрації, райдержадміністрації, міськвиконкоми міст обласного значення
9	Івано-Франківська область ³³³	0 // 87		
10	Київська область ³³⁴	0 // 44		
11	Кіровоградська область ³³⁵	2 // 75	1) Обласна цільова соціальна програма “Шкільний автобус – 2015” № 286 від 30.03.2012 року 2) Обласна комплексна програма розвитку автомобільного транспорту та забезпечення безпеки дорожнього руху у Кіровоградській області на 2013-2016 роки № 480 від 14.06.2013	

³³¹ URL: http://www.zhitomir-region.gov.ua/article.php?cil_prog

³³² URL: <http://www.carpathia.gov.ua/ua/498.htm>

³³³ URL: <http://www.if.gov.ua/?q=page&id=19317>

³³⁴ URL: http://koda.gov.ua/regionalni_tsilovi_programi_kijivskoji_oblasti

³³⁵ URL: http://www.oblrada.kirovograd.ua/Obl_prog/

12	Луганська область ³³⁶	0 // 54		
13	Львівська область ³³⁷	1 // 35	Програма фінансування робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг, на 2014 рік, рішення обласної ради від 18.03.2014 № 1007	Департамент розвитку інфраструктури, дорожнього господарства та паливно-енергетичного комплексу
14	Миколаївська область ³³⁸	0 (1) // 61	Програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, сільських населених пунктів та залізничних переїздах Миколаївської області на 2008-2012 рр. № 5 від 06.06.2008 (на сайті висить)	п/к з питань промислової політики, транспорту, зв'язку та енергетики (Фукс В.П.)
15	Одеська область ³³⁹	1 // 46	1) Регіональна програма будівництва, реконструкції та утримання місцевих пунктів пропуску через українсько-молдовський державний кордон у межах Одеської області на період до 2015 року від 12.09.2008 № 595-V	Департамент капітального будівництва облдержадміністрації
16	Полтавська область ³⁴⁰	3 // 57	1) Програма безпеки дорожнього руху на 2011-2014 рр. від 30.03.2011 р. 2) Програма підтримки та розвитку Комунального автотранспортного підприємства Полтавської обласної ради на 2013-2014 рр. від 14.11.2012 3) Програма підтримки обласного комунального підприємства «Аеропорт - Полтава» на 2014 рік та заходи щодо сплати заробітної плати 25.12.12013р.	1) Управління ДАІ УМВС в Полтавській обл.. 2) Управління майном облради 3) Департамент інфраструктури та туризму облдержадміністрації
17	Рівненська область ³⁴¹	// 116	1) Про Обласну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2016 року № 873 від 05.04.2013 2) Про Обласну цільову соціальну програму «Шкільний автобус» на 2012-2015 роки № 592 від 30.03.2012 3) Про обласну програму облаштування та утримання місцевих пунктів пропуску на період до 2015 року № 1320 від 25.09.2009	
18	Сумська область ³⁴²	1 // 44	Програма будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів інфраструктури Сумської області на 2012-2015 роки, затверджена рішенням Сумської обласної ради від 27.12.2011 (містить статті витрат на транспортну інфраструктуру області, а саме на реконструкцію автодоріг)	Головне управління економіки Сумської обласної державної адміністрації
19	Тернопільська область ³⁴³	0 // 23		
20	Харківська область ³⁴⁴	1 // 66	1) Програма «Шкільний автобус» на 2011 – 2015 роки II сесія VI скл. 30.12.10 р	Постійна комісія з питань освіти, культури, молодіжної політики, фізичної культури та

³³⁶ URL: <http://www.loga.gov.ua/oda/about/depart/economy/programs/>

³³⁷ URL: http://www.oblrada.lviv.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=4985&Itemid=48

³³⁸ URL: http://www.oblrada.mk.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1144&Itemid=403

³³⁹ URL: <http://gue.odessa.gov.ua/programmy/regonaln-programi-realzacya-yakih-zdjsnyutsya-v-odeskj-oblast-u-2013-roc/>

³⁴⁰ URL: <http://www.oblrada.pl.ua/index.php/programi-oblasnoyi-radi>

³⁴¹ URL: <http://oblrada.rv.ua/documents/oblprogram/oblprogram.php>

³⁴² URL: <http://sm.gov.ua/ru/2012-02-03-08-03-13.html>

³⁴³ URL: <http://www.obl-rada.te.ua/dokumenty/oblasni-prohramy>

³⁴⁴ URL: <http://khrada.gov.ua/wp-content/uploads/2014/02/%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%96%D0%BA-%D0%B4%D1%96%D1%8E%D1%87%D0%B8%D1%85-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC-%D0%BD%D0%B0-01.01.2014%D1%80..docx>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

				спорту
21	Херсонська область ³⁴⁵	2 // 71	1) Обласна програма «Кожній сільській школі – шкільний автобус» на 2011-2015 роки Рішення ІХ сесії обласної ради VI скликання від 21.09.2011 № 288 2) Обласна програма відновлення авіаційної діяльності та розвитку аеропорту «Херсон» на 2013 – 2015 роки Рішення ХХІІ сесії обласної ради VI скликання від 20.02.2013 № 680 Рішення ХХІV сесії обласної ради VI скликання від 12.07.2013 № 777 (Зміни) Рішення ХХVІІ сесії обласної ради VI скликання від 27.12.2013 № 948 (Зміни) 2013 – 2015	1) постійна комісія з питань науки, освіти, культури, молоді, спорту та взаємодії із засобами масової інформації 2) постійна комісія обласної ради з питань соціально-економічного розвитку та управління об'єктами комунальної власності
22	Хмельницька область ³⁴⁶	0 // 9		
23	Черкаська область ³⁴⁷	4 // 83	1) Про затвердження комплексної програми відновлення, реконструкції та утримання автомобільних доріг у Черкаській області 2010-2015 роки Рішення обласної ради № 35-2/V від 23.07.2010 2) Про обласну програму «Шкільний автобус» на 2012-2015 роки Рішення обласної ради № 13-4/VI від 17.02.2012 3) Про Програму підтримки комунального підприємства "АТП Черкаської обласної ради" на 2013-2016 роки Рішення обласної ради № 19-7/VI від 28.12.2012 4) Про Програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху на території Черкаської області на період до 2016 року Рішення обласної ради № 23-2/VI від 21.06.2013	
24	Чернівецька область ³⁴⁸	3 // 164	1) Комплексна програма будівництва та облаштування місцевих пунктів пропуску через державний кордон України, що розташовані на території області, на період до 2015 року № 1-17/08 2) Комплексна програма „Шкільний автобус” на 2011-2015 роки № 104-7/11 від 18.08.2011 3) Програма розбудови дорожньої мережі Чернівецької області на 2006-2015 роки № 26-3/06	
25	Чернігівська область ³⁴⁹	1 // 74	Обласна Програма «Шкільний автобус» на 2011-2015 роки, затверджена рішенням другої сесії обласної ради шостого скликання від 30.12.2010	
26	м. Київ ³⁵⁰	0 // 47		
27	м. Севастополь			

Джерело: складено Федяй Н.О.

³⁴⁵ URL: <http://www.oblrada.ks.ua/?id=12648>

³⁴⁶ URL: <http://www.adm.km.ua/index1.php?link=37>

³⁴⁷ URL: <http://www.oblrada.kg.ua/oblasn-programi.html>

³⁴⁸ URL: http://oblrada.cv.ua/document/regional_program/

³⁴⁹ URL: http://cg.gov.ua/web_docs/1/2014/01/docs/2014_DOD_2.DOC

³⁵⁰ URL: <http://kmg.gov.ua/divinfo.asp?Id=2771>

«Транспортна стратегія України на період до 2040 року»

1. Вступ: місія і бачення розвитку транспортного комплексу України, основні принципи його розвитку.

2. Аналіз сучасного стану транспортного комплексу по секторах та визначення комплексних проблем його розвитку

2.1. Оцінка стану транспортного комплексу (бажано за останні 10 років) по секторах транспорту:

- залізничний,
- автомобільний,
- авіаційний,
- водний – морський та річковий,
- дорожнє господарство,
- міський.

2.2. Оцінка державної політики щодо розвитку транспортного комплексу.

2.3. Основні комплексні проблеми розвитку транспортного комплексу.

3. Сценарний прогноз розвитку транспортного комплексу

3.1. Базовий варіант розвитку транспортного комплексу.

3.2. Оптимістичний варіант розвитку транспортного комплексу.

4. Цілі та пріоритети розвитку транспортного комплексу

Ціль 1. Розвиток транспортної інфраструктури...

Ціль 2.

Ціль 3.

Ціль 4.

Ціль 5.

5. Стратегічний аналіз секторів транспортного комплексу України (за допомогою методів SWOT- та PEST-аналізів). Визначення конкретних стратегічних альтернатив.

6. Секторальні завдання

6.1. Залізничний транспорт.

6.2. Автомобільний транспорт.

6.3. Авіаційний транспорт.

6.4. Водний – морський та річковий транспорт.

6.5. Дорожнє господарство.

6.6. Міський транспорт.

7. Очікувані результати реалізації Транспортної стратегії та індикатори розвитку.

8. Реалізація та моніторинг Транспортної стратегії

8.1. Строки та етапи реалізації.

8.2. Моніторинг виконання задекларованих в Транспортній стратегії цілей.

9. Джерела фінансування.

10. Механізми реалізації Транспортної стратегії

10.1. Правовий механізм.

10.2. Економічний механізм.

10.3. Інституційний механізм.

10.4. Організаційний механізм.

10.5. Інформаційний механізм.

Ключові учасники транспортної системи та їх функції

Учасник та його вплив на сектори		Функції учасника в короткостроковому періоді	Функції учасника в довгостроковому періоді
Держава	Транспорт	Забезпечує виконання нормативних актів щодо перевезень вантажів, ліцензійних умов, стягнення тарифів	Розробляє нормативні акти щодо перевезень вантажів, ліцензійні умови, вимоги до інфраструктури та безпеки
	Транспортна інфраструктура	Встановлює вимоги до інфраструктури та обладнання, розробляє механізми стимулювання інвестицій	Розробляє довгострокову стратегію розвитку інфраструктурних об'єктів
	Торгівля	Стимулює зміни в торговельній практиці, включаючи банківський бізнес і страхування	Вдосконалює політику і процедури, які сприяють розвитку торгівлі
	Фінанси і митниця	Розробляє правила та процедури щодо проведення експортно-імпорتنих операцій, порядку проведення платежів, валютнообмінних операцій, здійснює аналіз стану експорту та імпорту, платіжного балансу, реалізує заходи впливу на експорт та імпорт, встановлює митні процедури	Розробляє та вдосконалює митну політику, правила податкових та інвестиційних процедур, які сприяють розвитку торгівлі
Постачальники транспортних послуг (оператори транспорту)	Національний перевізник або національні перевізники (Укрзалізниця, Укравтодор)	Створюють мотиви для диверсифікації або розширення послуг. Підвищують ступінь використання сучасної технології. Користуються перевагами економії на масштабі	Співпрацюють з національними банками і страховими компаніями. Створюють позитивний імідж
	Оператори-експедитори	Сприяють створенню спільних підприємств з національними компаніями. Підвищують ступінь використання сучасної технології	Породжують появу нових організаційних форм (вертикальної або горизонтальної інтеграції). Сприяють появі нових операторів транспорту
	Власники рухомого складу	Сприяють створенню диверсифікації або розширення послуг. Є альтернативою для внагтовласника при виборі компанії-постачальника. Підвищують ступінь використання сучасних енергозберігаючих технологій	Ініціюють появу нових організаційних форм (вертикальної або горизонтальної інтеграції). Заохочують реорганізацію логістичних послуг. Створюють позитивний імідж для іноземних вантажовласників
Постачальники інфраструктурних послуг	Оператор державної інфраструктури	Забезпечує поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечує необхідний стан державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор регіональної інфраструктури	Забезпечує поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечує необхідний стан регіональної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів
	Оператор місцевої інфраструктури	Забезпечує поточне утримання та ремонт державної інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів	Забезпечує необхідний стан місцевої інфраструктури та безпеки при перевезенні вантажів та пасажирів

Споживачі транспортних та інфраструктурних послуг (Вантажовласники або замовники перевезень)	Регулярні відправники (експортні організації)	Спрощують громідзкі процедури. Зменшують ризики, пов'язані з перевезенням. Поліпшують якість послуг (надійність). Скорочують загальні витрати на логістику. Сприяють використанню сучасних енергозберігаючих технологій	Мотивують операторів транспорту бути партнерами по перевезенню. Заохочують вдосконалення транспортних розподільчих ланцюгів. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку і нових інвестицій
	Дрібні відправники (виробники)	Зберігають можливість використання роздільного перевезення. Допомагають організаціям вантажовідправників у вирішенні їхніх задач	Створюють можливість нетрадиційного експорту. Стимулюють раціональне використання заощаджених коштів для розвитку і нових інвестицій. Розширюють участь виробників у міжнародній торгівлі

Джерело: за даними: Куренков В. П. Взаимоотношения между субъектами рынка транспортных услуг при грузовых международных перевозках железнодорожным транспортом. *Бюллетень транспортной информации.* 1996. № 10. С. 8–13.].

Специфічні кроки учасників-партнерів із взаємного забезпечення торгівлі й перевезень

Партнери	Держава	Постачальники транспортних послуг	Постачальники інфраструктурних послуг	Споживачі транспортних та інфраструктурних послуг
<i>Держава</i>	Спрощення митних процедур. Забезпечення контролю за експортно-імпортними операціями, валютно-обмінними операціями	Надання рухомого складу і обладнання в користування. Введення в дію юридичних вимог (ліцензій). Прийняття системи фінансових застав за виконання угоди. Нормування (введення екологічних норм та норм безпеки)	Надання інфраструктури та обладнання в користування. Введення в дію правил недискримінаційно-го доступу до інфраструктури. Нормування (введення будівельних норм і норм безпеки, навантаження на довкілля тощо)	Стратегія розширення експорту. Стратегія заміни імпорту. Системи тимчасового зберігання товарів на митних складах. Система підвищення внутрішнього попиту
<i>Постачальники транспортних послуг</i>	Лобювання / здійснення тиску з метою ухвалення необхідних законів і правил	Посилення професійних організацій. Поліпшення логістичного управління для надання ефективних транспортних послуг. Інновації стосовно транспортних операцій	Поліпшення логістичного управління для надання ефективних транспортно-логістичних послуг. Інновації стосовно транспортного процесу	Маркетинг послуг, що відносяться до торгівлі та транспорту. Більш тісні зв'язки з клієнтурою. Краще розуміння вимог клієнтів
<i>Постачальники інфраструктурних послуг</i>	Лобювання / здійснення тиску з метою ухвалення необхідних законів і правил	Поліпшення логістичного управління для надання ефективних транспортно-логістичних послуг. Інновації стосовно транспортного процесу	Посилення професійних організацій. Інновації стосовно інфраструктури транспорту	Маркетинг послуг, які відносяться до інфраструктури. Більш тісні зв'язки з клієнтурою. Краще розуміння вимог клієнтів
<i>Споживачі транспортних та інфраструктурних послуг</i>	Лобювання / здійснення тиску з метою ухвалення необхідних законів і правил з допомогою громадських організацій, асоціації (Конфедерації роботодавців, Укрметалургпрому, УСПП тощо)	Довгострокове партнерство з обраними операторами транспорту. Кращий обмін інформацією стосовно необхідних питань Пошук конкурентних пропозицій	Довгострокове партнерство з обраними операторами інфраструктури. Поліпшення обміну інформацією стосовно необхідних питань.	Удосконалення застосування комерційної практики. Краще розуміння вимог товару. Посилення позицій на переговорах за допомогою організацій вантажовласників

Джерело: систематизовано Никифорок О.І. на основі: Куренков В. П. Взаимоотношения между субъектами рынка транспортных услуг при грузовых международных перевозках железнодорожным транспортом. *Бюллетень транспортной информации.* 1996. № 10. С. 8–13; Милославская С.В. Сухопутные мосты в системе международных транспортных коммуникаций. *Бюллетень транспортной информации.* 2000. № 5. С. 32–35; Emerson Michael, Vinokurov Evgeny. Optimisation of Central Asian and Eurasian Trans-Continental Land Transport Corridors. *Working paper.* December, 2009. № 07; Щербанин Ю.А. ЕврАзЭС: транспортный обмен и позиционные составляющие. *Евразийская экономическая интеграция.* 2009. №2 (3). С. 111–118.

Додатки до розділу 2

Додаток 2.1

Зовнішні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
ПОЛІТИЧНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - загальнополітична ситуація в країні - зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами - геополітичні зміни в країні - створення конкурентного середовища - участь в інтеграційних процесах та міжнародних організаціях 	<ul style="list-style-type: none"> - негативний статус України на міжнародній арені - зростання напруженості у відносинах з Росією - скорочення та зміна напрямів пасажиропотоків - зміна конфігурації доставки вантажів - виконання гуманітарної місії - зміна акцентів електрифікації - приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення 	<ul style="list-style-type: none"> - поглиблення співробітництва та реалізація проектів з міжнародними транспортними компаніями - інтеграція залізничного транспорту в європейську та міжнародну транспортну мережу - участь у міжнародних проектах будівництва залізничної інфраструктури - створення необхідних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики
ЕКОНОМІЧНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - зовнішньоекономічна стратегія країни - кон'юнктура світових ринків - державне регулювання галузі - інвестиційний клімат - рівень інфляції - рентабельність та збитковість перевезень - купівельна спроможність споживачів 	<ul style="list-style-type: none"> - зниження експортно-імпорتنих операцій - значне зниження обсягів виробництва реального сектору економіки - зниження реального ВВП - економічні втрати внаслідок анексії АР Крим - деградація структури господарської системи 2-х східних регіонів - втрата значної частки транзитних потоків - зміна конфігурації транзиту - зниження об'ємів російського транзиту - втрата традиційних ринків - блокування російського ринку збуту - втрата стійкості галузі на ринку - перерозподіл ринку транспортних послуг між видами транспорту - зміна пріоритетів розвитку вантажних коридорів - недостатня розвиненість ринкових відносин - часткова компенсація витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій 	<ul style="list-style-type: none"> - подальший розвиток МТК, що проходять територією України - забезпечення доступу на ринок перевезень приватних перевізників - висунення нових проектів, які мають потенціал в залученні вантажів - залучення альтернативного транзиту - збільшення пропускної спроможності та зв'язаності європейського напрямку - підвищення якості перевезень, в т.ч. пасажирських та розширення спектру послуг пасажирського комплексу із збереженням цінової доступності - впровадження аутсорсингу до підсобно-допоміжної діяльності залізниць - збереження, відповідно до Державної програми реформування, залізниць у

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
	<ul style="list-style-type: none"> - диференціація тарифів за платоспроможністю вантажів - несприятливий інвестиційний клімат - скорочення обсягів інвестицій та постійна нестача інвестиційних ресурсів - тривала девальвація національної валюти - багаторазове зростання цін на продукцію для потреб галузі - збільшення витрат галузі та собівартості перевезень - падіння обсягів перевезень при зменшенні статичних показників транспортної інфраструктури - низький пасажиропотік 	<ul style="list-style-type: none"> державній власності - побудова нового рівня взаємовідносин «Укрзалізниці» з державою - державна підтримка модернізації та оновлення вантажного й пасажирського рухомого складу та інфраструктури «Укрзалізниці» - розширення сфери державно-приватного партнерства при реалізації масштабних проектів - система державних гарантій, дотацій, субсидій, пільгових кредитних ставок під перспективні інноваційні проекти - успішне поєднання державного регулювання і ринкових механізмів - залучення стратегічних іноземних інвесторів для розвитку та оновлення інфраструктури - залучення приватного капіталу, зокрема приватних компаній-операторів - формування ринку комбінованих перевезень - оптимізація перевізних процесів - максимальне використання наявних ресурсів - подальше реформування - підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринку транспортних послуг
СОЦІАЛЬНІ		
<ul style="list-style-type: none"> - стабільність соціально-економічної ситуації в державі - рівень життя населення - система підготовки 	<ul style="list-style-type: none"> - значне соціальне навантаження на галузь - зменшення фінансових можливостей населення - стрімке зниження споживчого попиту 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення ефективної соціальної політики - підвищення рівня соціальної захищеності працівників залізничного транспорту - підвищення якості

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
та перепідготовки кадрів		підготовки фахівців - підвищення кваліфікації кадрів
ТЕХНОЛОГІЧНІ		
- науково-технологічний потенціал країни - впровадження інновацій	- часткова модернізація галузі	- проведення повномасштабної модернізації залізничного транспорту - виробництво рухомого складу вітчизняними виробниками
ПРАВОВІ		
- законодавство, яке регулює економічну діяльність держави - законодавство, яке регулює діяльність транспорту - законодавство, яке регулює діяльність залізничного транспорту	- наявність неузгодженостей з міжнародним транспортним правом	- внесення змін в законодавчі акти з метою наближення їх до законодавства ЄС в рамках імплементації Угоди про Асоціацію - погодження нормативно-правової бази у сфері залізничного транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами - узгодження базових документів на шляху реалізації реформи
ЕКОЛОГІЧНІ		
- забруднення навколишнього середовища - забезпечення екологічної безпеки - раціональне використання ресурсів	- зростання шумового забруднення - погіршення безпеки перевезень - зростання ресурсомісткості перевезень - підвищення енергоємності	- створення системи управління безпекою перевезень та охороною навколишнього середовища

Джерело: систематизовано Стасюк О.М..

Внутрішні фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
ОГАНІЗАЦІЙНІ		
- організаційна структура - стратегія розвитку	- застаріла організаційна структура залізничного транспорту (сформована в умовах адміністративно-командної системи) - відсутність чітких стратегічних перспектив (неповна відповідність вимогам стратегічного планування та результативності дії)	- створення нової сучасної ринково орієнтованої організаційної структури - підтримка проведення реформи та забезпечення рівних умов доступу до транспортної інфраструктури перевізників - утворення та забезпечення функціонування структурного підрозділу з питань залізничного транспорту у складі центрального органу виконавчої влади - розробка та затвердження нової Стратегії розвитку залізничного транспорту з пролонгацією терміну її дії - розробка та впровадження короткострокових програм підтримки окремих сфер діяльності залізничного транспорту, в т.ч. прийняття комплексної програми розвитку швидкісних перевезень
ІНСТИТУЦІЙНІ		
- система управління	- ускладнена й неефективна система управління - невідповідність існуючої системи управління вимогам ринкових відносин - незадовільний ступінь організації перевізного процесу	- забезпечення інституційних перетворень в галузі відповідно до Державної програми реформування залізничного транспорту - удосконалення системи управління перевізним процесом - створення системи управління якістю послуг
ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ		
- структура основних фондів - рівень виробничих потужностей - технологія організації перевізного процесу - розробка та впровадження нововведень	- скорочення темпів оновлення та високий ступінь зносу основних виробничих фондів - застарілий рухомий склад, зношеність інфраструктури - експлуатація технічних засобів за межами нормативного терміну служби - наявність розриву між модернізацією рухомого складу та інфраструктури - наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі - відсутність окремих гілок	- вжиття заходів щодо зупинення стрімкого погіршення матеріально-технічної бази - проведення масштабних робіт з технічного переоснащення галузі - тісна співпраця з українським виробником - проведення капітальних ремонтів з продовженням терміну експлуатації та збільшенням міжремонтних періодів - покращення якості ремонтних робіт - вдосконалення системи ремонту та

Перелік факторів 1	Прояв 2	Заходи 3
	залізничної інфраструктури для вантажних і пасажирських перевезень - експлуатаційна несумісність колії з європейською - невідповідність технологічного рівня перевезень та високі витрати при експлуатації - високий рівень електрифікації залізничної інфраструктури	утримання рухомого складу та інфраструктури - розділення вантажного та пасажирського руху - розвиток швидкісних пасажирських перевезень - впровадження денних швидкісних поїздів - підвищення якості перевезень
ТРУДОВІ РЕСУРСИ		
- чисельність і склад - продуктивність праці	- поступове скорочення персоналу - високий показник чисельності персоналу на 1 км експлуатаційної довжини шляхів - відносно низький рівень продуктивності праці	- проведення ефективної кадрової політики - оптимізація забезпечення галузі трудовими ресурсами
ФІНАНСОВІ		
- тарифна політика - можливість кредитування - інвестиційні джерела	- недостатня фінансова прозорість господарської діяльності - низький рівень фінансової стійкості - наявність дефіциту фінансування - зменшення доходів - невідповідність тарифів на внутрішні слідування з вартістю перевезень - збільшення боргового навантаження та витрат на його обслуговування	- проведення гнучкої тарифної політики удосконалення системи регулювання тарифів - поетапна індексація тарифів - поступове припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних - усунення цінової дискримінації на ринку вантажних перевезень - забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту - реалізація механізму державної фінансової підтримки пасажирських перевезень - формулювання державної інвестиційної політики, спрямованої на забезпечення інвестиційними ресурсами - оптимізація кредитної заборгованості
ІНФОРМАЦІЙНІ		
- інформаційне обслуговування - документообіг - рівень розвитку інформаційних технологій - реклама	- низький рівень інформатизації транспортного процесу - перехід на електронний документообіг - резервування/придбання квитків через інтернет - діяльність контакт-центру по вантажних перевезеннях	- продовження формування єдиного інформаційного простору залізничного транспорту - створення мережевої автоматизованої інформаційної системи - застосування ІТ-технологій до оформлення перевізних документів

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Перелік факторів	Прояв	Заходи
1	2	3
	<ul style="list-style-type: none"> - інтерактивна довідка наявності вільних порожніх вагонів - присутність реклами конкурентів на головному сайті Укрзалізниці 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення загальнонаціональних та регіональних рекламних кампаній Укрзалізниці
<i>ПРОСТОРОВО-ГЕОГРАФІЧНІ</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - транспортна забезпеченість території - транспортна проникність і зв'язаність території - рельєф території 	<ul style="list-style-type: none"> - розвинута мережа залізничної інфраструктури - велика пропускна і провізна спроможність - високий рівень транспортної проникності та зв'язаності території України - сприятливий рельєф 	<ul style="list-style-type: none"> - вирішення питань щодо доцільності впровадження поїздів підвищеної маси та довжини для підвищення пропускної спроможності на кожному окремому напрямку - подальша розбудова залізничної мережі та розвиток системи міжнародних коридорів

Джерело: систематизовано Стасюк О.М.

Додатки до розділу 3

Додаток 3.1

Стратегії дорожньої безпеки

Країна	Назва документа	Період дії
Польща	NatioNal Road Safety Programme	2013–2020
Португалія	National Road Safety Strategy	2008–2015
Іспанія	Road Safety Strategy	2011–2020
Італія	National Road Safety Plan	Горизонт 2020
Ірландія	Road Safety Strategic Plan	2008–2020
Велика Британія	Strategic framework for road safety	
Нідерланди	Road Safety Strategic Plan	2008–2020
Німеччина	Road Safety Programme	2011
Данія	National Action plan	2013–2020
Австрія	Road Safety Programme	2011–2020
Хорватія	National Road Safety Programme	2011–2020
Угорщина	Road Safety Action Programme	2011–2013
Словаччина	Road Safety enchancement strategy	2011–2020
Чехія	National Road Safety Strategy	2011–2020
Болгарія	National strategy for improving road safety	2011–2020
Греція	Strategic Plan for the improvement of road safety	2011–2020
Кіпр	Strategic road Safety Plan	2012–2020
Латвія	Road Traffic Safety Programme	2007–2013
Естонія	National Road Safety Programme	2003–2015
Фінляндія	Road Safety Plan	До 2014
Швеція	Stakeholder collaboration towards new interim targets	2020
Норвегія	National Action Plan for road safety	2014–2017

Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. на основі: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/usefull-links/policy-orientation/index_en.htm

Директиви та регламенти по автомобільному транспорту, які необхідно прийняти, відповідно до Угоди про асоціацію між ЄС та Україною

	Назва нормативно-законодавчого акту	Питання, на вирішення якого спрямована директива	Графік імплементації в законодавство України
<i>Технічні умови</i>			
1	Директива Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві.	Обладнання пристроєм обмеження швидкості до 100 км/год транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів, що мають більше 8 додаткових сидінь (окрім місця водія) з максимальною масою менше 5 т, або понад 5 т, але не більше 10 т. Обладнання пристроєм обмеження швидкості до 90 км/год транспортних засобів, призначених для перевезення вантажу, що мають максимальну масу понад 3,5 т, але не більше 12 т, або понад 12 т.	Положення Директиви мають бути впроваджені для усіх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних вантажних перевезень протягом 1 року, та для усіх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень, протягом 3 років після набрання чинності цією Угодою, а для усіх транспортних засобів, вперше зареєстрованих після 1 січня 2008 року, що використовуються для національних перевезень, протягом 4 років після набрання чинності цією Угодою.
2	Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях.	Визначення стандартів розмірів транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів	Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності цією Угодою для транспортних засобів, зареєстрованих в ЄС, при їх русі лише міжнародною мережею доріг категорії «Е» згідно з Додатком І до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі (УМА) від 15 листопада 1975 року. Рада асоціації прийме рішення стосовно розширення сфери застосування положень Директиви щодо всієї мережі та усіх транспортних засобів протягом 3 років з дати набрання чинності цією Угодою.
3	Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів.	Періодичність перевірок через 1 рік після початку експлуатації і далі щорічно: транспортні засоби для перевезення пасажирів, що мають понад 8 місць, не враховуючи місця водія; вантажні транспортні засоби з максимальною масою понад 3,5 т; причепа та напівпричепа з максимальною масою понад 3,5 т; таксі, швидка допомога. Періодичність перевірок через 4 роки після початку експлуатації і далі кожні 2 роки: вантажні транспортні засоби, що мають принаймі чотири колеса, з максимальною масою не більше 3,5 т, за винятком	Положення Директиви мають бути впроваджені для усіх транспортних засобів, що використовуються у міжнародних вантажних перевезеннях, протягом 1 року, для усіх транспортних засобів, що використовуються у міжнародних пасажирських перевезеннях, протягом 3 років, та для усіх інших транспортних засобів – протягом 5 років після набрання чинності цією Угодою.

		сільськогосподарських тракторів і машин; транспортні засоби для перевезення пасажирів, що мають принаймні чотири колеса, і не більше 8 місць, не враховуючи місця водія.	
Умови безпеки			
4	Директива Ради № 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія	Введення категорій посвідчень водія; визначення умов видачі посвідчень водія; вимоги для тестів на отримання посвідчення водія.	Ці положення Директиви мають бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності цією Угодою.
5	Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом.	Установлює єдині правила для безпечного міжнародного перевезення небезпечних вантажів.	Положення Директиви мають бути впроваджені для усіх перевезень небезпечних вантажів при виконанні міжнародних автомобільних перевезень протягом 1 року після набрання чинності цією Угодою, при виконання національних секторі автомобільних перевезень – протягом 3 років після набуття чинності цією Угодою.
Соціальні умови			
6	Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 і скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85.	Необхідність чіткої регламентації часу керування: денний час – не більше 9 годин, тижневий час – не більше 56 годин, протягом двох тижнів поспіль – не більше 90 годин.	Положення Регламенту мають бути впроваджені в національному транспортному секторі протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
7	Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті.	Вимога встановлення на транспортні засоби, що призначені для перевезення вантажу та пасажирів реєструвальних пристроїв, що відображатимуть та реєструватимуть час роботи та відпочинку водія.	Положення Регламенту мають бути впроваджені в національному транспортному секторі протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
8	Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство, що стосується діяльності автомобільного транспорту і скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС.	Забезпечення ефективного проведення перевірок дотримання соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту; заміна технічного обладнання (зокрема аналогових тахографів на цифрові); навчання співробітників правоохоронних органів.	Положення Директиви мають бути впроваджені в національному транспортному секторі протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
9	Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року , що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи	– Статті 3, 4, 5, 6, 7 (за винятком критеріїв фінансового стану), 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 та Додаток І.	Ці положення Регламенту мають бути впроваджені для усіх транспортних підприємств, залучених до міжнародних транспортних перевезень, протягом 3 років, а для усіх інших

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

	операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС		підприємств – протягом 7 років з дати набрання чинності цією Угодою.
10	Директива № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність.	Встановлення мінімуму вимог щодо організації робочого часу задля поліпшення здоров'я та забезпечення безпеки осіб, які здійснюють автотранспортну діяльність, покращення безпеки на дорогах та створення рівних умов конкуренції.	Положення Директиви мають бути впроваджені для міжнародного транспорту протягом 3 років і для національного транспорту – протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
11	Директива № 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради № 91/439/ЄЕС та скасування Директиви Ради № 76/914/ЄЕС.	Зобов'язання мати початкову кваліфікацію і проходити періодичну підготовку та перепідготовку всіх водіїв. Введення нових норм має на меті забезпечення того, щоб завдяки своїй кваліфікації водій мав необхідний стандарт для доступу і здійснення діяльності, пов'язаної з керуванням.	Положення Директиви мають бути впроваджені для водіїв, що здійснюють міжнародні перевезення, протягом 3 років після набрання чинності цією Угодою, для водіїв, що здійснюють національні перевезення – протягом 5 років після набрання чинності цією Угодою.
Податкові умови			
12	Директива 99/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур.	Впровадження системи справляння плати з вантажних автомобілів для відшкодування шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування	Положення Директиви мають бути впроваджені як тільки Україна прийме рішення про введення мит або зборів за використання її інфраструктури.
Комбіновані перевезення			
13	Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.	Забезпечення оптимального керівництва своїми транспортними ресурсами в інтересах всіх громадян, що обов'язково пов'язано з використанням комбінованого транспорту для подолання проблеми, що стосуються заторів на дорогах, довкілля та безпеки дорожнього руху	Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.
Інші аспекти			
14	Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70.	Забезпечення надання громадських пасажирських послуг перевезення пасажирів, що включають наступні механізми: надання виключних прав операторам громадських послуг, надання фінансової компенсації операторам громадського транспортного обслуговування і визначення загальних умов для діяльності громадського транспорту, що стосуватимуться всіх операторів.	Положення Регламенту мають бути впроваджені протягом 8 років після набрання чинності цією Угодою, за винятком статті 7.2.

Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. за Додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Нормативно-правові та законодавчі акти, що регулюють діяльність уряду у сфері розвитку автодорожньої інфраструктури

Номер постанови та дата прийняття	Назва нормативно-правового акту	Суть
Класифікація автомобільних доріг України		
№ 455 від 06.04.1998	Постанова «Про класифікацію автомобільних доріг та перелік автомобільних доріг України державного значення»	Згідно цієї постанови виділялись <i>автомобільні дороги загального користування та сільські дороги</i> , які поділялись на дороги <i>державного</i> (магістральні та регіональні) і <i>місцевого</i> (територіальні, районні та сільські) значення.
2862-15 від 08.09.2005	Закон України «Про автомобільні дороги»	Визначив нову класифікацію автомобільних доріг України: - дороги загального користування, - вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, - відомчі (технологічні) дороги - дороги на приватних територіях. Дороги загального користування поділяються на дороги <i>державного</i> (міжнародні, національні, регіональні та територіальні дороги) та <i>місцевого</i> (обласні та районні) значення.
№ 4203-17, від 20.12.2011	Закон України «Про внесення змін до статті 8 Закону України "Про автомобільні дороги" щодо класифікації автомобільних доріг загального користування»	Змінено класифікацію автомобільних доріг загального користування. Територіальні дороги перенесені із доріг місцевого до доріг державного значення.
№ 301 від 18.04.2012 р.	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення»	Затверджується Перелік <i>автомобільних доріг загального користування державного значення</i>
Інституційне забезпечення автодорожньої галузі		
№ 221 від 28.02.2002	Постанова КМУ «Про утворення відкритого акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»»	Створена для виконання обсягів робіт з будівництва, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг, мостів, інших споруд та елементів облаштування доріг
N 456/2011 від 13.04.2011 та № 439 від 10.09.2014	Указ Президента України «Про Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України»	Наразі в Україні є чинними два Положення про Укравтодор
№ 581/2011 від 12.05.2011	Указ Президент України Про Положення про Міністерство інфраструктури України	Формує та забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства
Фінансове забезпечення автодорожньої галузі		
№ 1562-ХІІ. від 18.09.1991	Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»	1. Класифікація доріг визначена в цьому законі залишилась узгодженою з редакцією постанови №455, тобто не враховує зміни внесені прийняттям Закону «Про автомобільні дороги». Так в Законі «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» присутня категорія сільських доріг, яких в новій класифікації вже не існує. 2. Створення Державного дорожнього фонду України для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом,

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

		реконструкцією, ремонтом і утриманням доріг у складі Державного бюджету України та створення територіальних дорожніх фондів у складі бюджету Автономної Республіки Крим, обласних, міських, сільських та селищних бюджетів.
№ 198 від 30.03.1994	Постанова КМУ «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»	Закріплює за дорожньо-експлуатаційними організаціями, які належать до сфери управління Укравтодору" ремонт і утримання автомобільних (позаміських) доріг, міських вулиць і доріг загального користування, що перебувають у загальнодержавній власності, а за відповідними комунальними дорожньо-експлуатаційними організаціями - доріг, що перебувають у комунальній власності.
№ 1764 від 27.12.2001	Постанова КМУ «Про затвердження Порядку державного фінансування капітального будівництва»	Визначає механізм фінансування капітального будівництва за рахунок коштів державного бюджету з метою забезпечення цільового та ефективного використання державних коштів.
N 1731 від 5.11.2003	Постанова КМУ «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного бюджету, призначених для фінансування розвитку мережі і утримання автомобільних доріг загального користування».	Визначає механізм спрямування коштів, передбачених у державного бюджету на відповідний рік для фінансування розвитку мережі і утримання автомобільних доріг загального користування відповідно до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» Даною Постановою визначено одержувачів бюджетних коштів та більш конкретизовано та розширено спрямування коштів державного бюджету, що закріплені Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України».
	Закон України «Про Державний бюджет України»	1. Визначається обсяг фінансових ресурсів, який спрямовується з державного бюджету місцевим бюджетам на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання комунальних доріг. 2. Цим законом щорічно призупинялася дія ст. 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» в частині формування дорожніх фондів
№ 879 від 27.06.2007	Постанова КМУ Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування	Визначено Порядок здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні. Кошти, стягнені за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, спрямовуються в установленому порядку до державного бюджету. Ці кошти згідно до Закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» мають наповнювати Державний дорожній фонд України.
№ 972 від 07.09.2011	Постанова КМУ «Про деякі питання розподілу обсягу субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах»	Затверджено Порядок розподілу вказаної субвенції з державного бюджету між обласними і районними, міськими (міст обласного значення) бюджетами та між районними, міськими (міст обласного значення) бюджетами і відповідними бюджетами місцевого самоврядування на формульній основі.
№ 573/1019 від 21.09.2012	Наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства фінансів України «Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних	Встановлює порядок визначення та механізм розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства при підготовці бюджетного запиту, проектів бюджету на відповідний рік, короткострокових і довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

	доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг»	
	Бюджетний кодекс	Визначає джерела формування спеціального фонду Державного бюджету, частина джерел якого співпадає з джерелами формування Державного дорожнього фонду України
Реформування системи управління автомобільними дорогами		
№ 696 від 11.07.2013	Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки»	Метою є забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, будівництва та реконструкції 1,5 тис. кілометрів автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. кілометрів автомобільних доріг.
№739-р від 3.08.2011	Розпорядження КМУ «Про деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування»	Викладено у новій редакції Концепцію реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування: 1. Змінюється класифікація автомобільних доріг загального користування; 2) Відбувається передача доріг загального користування місцевого значення обласним державним адміністраціям; 3) Змінюється схема фінансування автомобільних доріг.
№ 759-р від 2.10.2013 Не набрав чинності	Розпорядження КМУ «Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення Документ 759-2013-р»	1. Передача автомобільних доріг загального користування місцевого значення із сфери управління Державного агентства автомобільних доріг до сфери управління Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних та Севастопольської міської державних адміністрацій.
Проекти Законів		
2536а-1 від 12.07.2013	Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування»	1. Регламентує передачу доріг місцевого значення до сфери управління місцевих адміністрацій; 2. Розмежовує функції та повноваження Міністерства інфраструктури України, Державного агентства автомобільних доріг України, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті у сфері дорожнього господарства та місцевих державних адміністрацій.
3835 від 27.12.2013	Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України (щодо створення Державного дорожнього фонду)»	Створення в бюджетному кодексі Державного дорожнього фонду у складі Державного бюджету, визначення джерел його формування та напрямки спрямування коштів
3836 від 27.12.2013	Закон України «Про внесення змін до Закону України про джерела фінансування дорожнього господарства України (щодо створення Державного дорожнього фонду)»	1. Приведення норм Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» у відповідність з нормами чинного законодавства. 2. Створення Державного дорожнього фонду, гроші з якого будуть суворо контролюватися і розподілятимуться виключно на дорожнє господарство.
6 травня 2014 року	Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за проїзд вантажних автомобілів для компенсації шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування»	http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/41829.html

Джерело: розроблено Чмирьовою Л.Ю. на основі: www.zakon.rada.gov.ua

ДОДАТКИ до розділу 4

Додаток 4.1

Порівняльна таблиця потужностей морських портів України

Порт	К-сть причалів, шт.	Довжина причалів, м	Максимальна глибина стоянки біля причалів порту, м	Загальна площа складських приміщень(критих та некритих), тис м ²	Загальні обсяги переробки вантажів в морських портах тис. т			
					2013	2014	2015	2016
Бердянський морський порт	9	1400	8,37	118,40	2163,50	3197,10	4450,80	3800,7
Білгород-Дністровський морський порт (з порто пунктом Бугаз)	10	1230	6,80	156,40	667,36	614,72	715,70	462,93
Ізмаїльський морський порт	24	2619	7,50	220,80	2762,65	3092,98	4825,20	5682,62
Морський порт Черноморськ	29	6000	14,00	602,00	16458,53	17613,18	17257,56	15942
Маріупольський морський порт	18	4200	9,75	277,80	15499,01	13003,20	8984,04	7603,5
Миколаївський морський порт	15	2420	11,20	208,80	20304,00	20802,83	22232,61	22424,31
Одеський морський порт	54	9000	13,50	425,07	23170,60	24579,15	25585,85	25250,85
Ренійський морський порт	30	3927	12,00	225,00	2789,06	1464,76	906,93	972,37
Скадовський морський порт	6	800	6,00	11,30	276,25	58,38	37,90	32,9
СМП Ольвія	7	1900	10,50	309,40	5567,27	6975,07	6911,11	6538,53
Морський порт Усть-Дунайськ					39,10	61,55	22,50	25,4
Херсонський морський порт	10	1262	8,25	200,0	4133,16	3900,95	4133,89	3712,23
Морський порт «Южний»	9	3000	25,00	187,50	43441,40	47431,70	48582,07	39297,57

Джерело: складено Федяй Н.О. на основі даних: SIFService (<http://www.sifservice.com>) (частина, що стосується потужностей морських портів України); даних сайту Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (<http://uspa.gov.ua/>) (частина, присвячена обсягам переробки вантажів у морських портах України).

Перелік нормативно-правових актів ЄС щодо правил, які застосовуються до міжнародного морського транспорту

№	Найменування напрямів розвитку та нормативно-правових актів ЄС	Термін впровадження нормативно-правових актів ЄС в Україні
1	2	3
Безпека мореплавства – Держава прапору/класифікація спільнот		
1.	Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для інспектування та організації огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
2.	Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти щодо інспектування суден та організації огляду	Положення Регламенту повинні бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
3.	Директива № 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно відповідності вимогам держави прапору	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
Держава порту		
4.	Директива № 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно державного портового контролю	Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
Моніторинг руху		
5.	Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2002 р. щодо заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності Угодою
6.	Директива Ради № 98/18/ЄС від 17 березня 1998 року про правила безпеки та стандарти щодо пасажирських суден	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
7.	Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 р. про систему обов'язкового нагляду за безпекою роботи регулярних поромів типу го-го та високошвидкісних пасажирських суден	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
8.	Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 року про особливі вимоги щодо стабільності пасажирських суден типу го-го	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
9.	Регламент (ЄС) № 417/2002 Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року щодо прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних суден з одинарним корпусом	Графік виведення однокорпусних танкерів буде відповідати графіку, встановленому згідно Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

		суден 1973 року (Конвенція MARPOL)
10.	Директива № 2001/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 4 грудня 2001 року що встановлює гармонізовані вимоги та процедури з безпеки навантаження та розвантаження балкерів	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
11.	Директива № 2001/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 4 квітня 2001 року про мінімальний рівень підготовки моряків	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
12.	Директива № 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для судових відходів та залишків вантажу	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності Угодою
13.	Регламент (ЄС) № 782/2003 Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про заборону оловоорганічних сполук на судах	Положення Регламенту повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
	Технічні умови	
14.	Директива № 2002/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року щодо облікових формальностей для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
	Соціальні умови	
15.	Директива Ради № 92/29/ЄЕС від 31 березня 1992 РОКУ про мінімальні вимоги щодо безпеки та здоров'я з метою покращення медичного обслуговування на борту суден	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
16.	Директива 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 р. про виконання положень щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства	Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою
	Морська безпека	
17.	Директива № 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки у портах	Положення Директиви (за винятком тих, які стосуються перевірок Комісією) повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою
18.	Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення засобів безпеки на судах та у портах	Положення Регламенту (за винятком тих, які стосуються перевірок Комісією) повинні бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності Угодою

Джерело: складено Кудрицькою Н.В. за додатком XXXI до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічна і галузева співпраця» Угоди про асоціацію між ЄС та Україною

**Переваги та недоліки форм державно-приватного партнерства
для фінансування проектів морського транспорту**

Форми державно-приватного партнерства	Переваги	Недоліки
1	2	3
Концесії	<p>1. Концесії носять довгостроковий характер, що дозволяє здійснювати стратегічне планування діяльності.</p> <p>2. Приватний сектор володіє найповнішою свободою у прийнятті адміністративно-господарських і управлінських рішень.</p> <p>3. У держави залишається досить важелів дії на концесіонера у разі порушення ним умов концесії, а також при виникненні необхідності захисту суспільних інтересів.</p> <p>4. Держава передає концесіонеру тільки права володіння і користування об'єктом своєї власності, залишаючи за собою право розпорядження нею</p>	<p>1. Концесійні угоди доречні за наявності рентабельного комерційного навантаження на об'єкт. При створенні об'єктів суспільного призначення найбільш ефективна модель КЖЦ проекту.</p> <p>2. Недостатня розробка підзаконних актів щодо використання концесій, що спричиняє високі ризики неповернення капіталу для концесіонера.</p>
Лізинг	<p>1. Лізинг доцільно використовувати при реалізації великих інфраструктурних проектів міжнародного значення.</p> <p>2. Лізингодавець, вкладаючи невеликий власний капітал, отримує податкові пільги, застосовуючи прискорену амортизацію, що забезпечує економію у порівнянні із кредитуванням.</p> <p>3. Можливість вбудовувати у проекти елементи інших моделей інвестування : факторингу³⁵¹, форфейтингу³⁵², що полегшує фінансування оборотних коштів.</p>	<p>Необхідність проведення ризик-менеджменту у зв'язку з ризиками для лізингодавців:</p> <p>1. Ризик морального старіння обладнання.</p> <p>2. Ризик завищеної оцінки майна при укладанні договору купівлі-продажу.</p> <p>3. Ризик неліквідності майна продавця</p>

³⁵¹ Факторинг – фінансова комісійна операція, при якій клієнт переуступає дебіторську заборгованість факторинговій компанії з метою: миттєвого отримання більшої частини платежу; гарантії повного погашення заборгованості; зниження витрат по веденню рахунків.

³⁵² Форфейтинг – форма кредитування зовнішньоторговельних операцій. Суть послуги - покупка спеціалізованою компанією (форфейтором) у експортера кредитних зобов'язань імпортера. Такі зобов'язання, як правило, оформляються у вигляді векселів. Форфейтору переходять фінансові вимоги продавця (експортера) до покупця (імпортера), проте він несе і ризики: якщо борги за векселями стягнути не вдасться, форфейтер запише їх собі в збитки. Плата за послуги форфейтера - дисконт, який надається йому при покупці векселів.

1	2	3
КЖЦ	<p>1. КЖЦ створює у підрядчика правильну мотивацію на:</p> <ul style="list-style-type: none"> - максимальне використання інновацій і високих технологій, адже вся економія від їх використання дістається підрядчику; - скорочення термінів розробки і впровадження проекту, тому що оплата сервісу починається після введення об'єкту в експлуатацію; - високу якість виконуваних робіт: адже у разі збою ремонт об'єкту покладається на підрядчика, держава зупинить платежі за сервіс. <p>2. Державний замовник має можливість:</p> <ul style="list-style-type: none"> - добитися істотного зниження вартості об'єкту і його обслуговування; - позбавитися всіх технологічних і проектних ризиків; - істотно зменшити кількість персоналу, який задіяний в прийманні проекту і позбавитися нерационального витрачання коштів; - позбавитися непередбачуваності майбутніх витрат на підтримку проекту. 	<p>Високий рівень ризиків для підрядчика:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ризики, пов'язані із законодавчим регулюванням; 2. Ризики змін технологічних вимог до об'єкту на протязі життєвого циклу; 3. Комерційні ризики, пов'язані з складністю довгострокового планування, закупівель та ризиками попиту.

Джерело: складено Кудрицькою Н.В. на основі: Холодная Н.Д. Государственно-частное партнерство – новый тип отношений в российской экономике. *Вопросы государственного и муниципального управления.* 2009. № 2. С.42 – 56; Газман В. Воздействие альтернативных моделей лизинга на финансирование инвестиций. *Вопросы экономики.* 2013. №7. С. 82–97; Харитонов А.В. Контракт жизненного цикла. URL: http://www.hse.ru/data/2014/10/29/1099545844/Goszakaz_N_37_ХаритоновКЖЦ.pdf

Основні напрями теоретико-методологічних засад стратегії фінансування морського транспорту України



Джерело: Кудрицька Н.В. Развитие стратегии финансирования морского транспорта Украины с учетом европейского опыта. *Порты Украины*. 2015. №8. С. 52–54. URL: <http://portsukraine.com/node/4171>

Директиви та регламент, що регулюють діяльність у морських портах

Директива/регламент	Мета	Завдання для України
Охорона довкілля		
95/21	Допомогти зменшити кількість суден, що не відповідають екологічним стандартам, у водах Співтовариства (в даному випадку українських) під юрисдикцією держав-членів шляхом установа загальних критеріїв для контролювання суден Україною й гармонізації процедур інспектування й затримки, належного врахування зобов'язань, прийнятих на себе морськими компетентними органами держав-членів у рамках "Паризького Меморандуму про домовленості про портовий державний контроль"	Створити компетентний орган з необхідною кількістю кваліфікованих інспекторів з метою проведення інспектування суден, на предмет відповідності екологічним стандартам ЄС прописаним у цій директиві
2000/59	Зменшити обсяги викидів корабельних відходів та залишків вантажу в море, особливо незаконного, використовуючи порти Спільноти, шляхом забезпечення наявності та застосування портового приймального обладнання для прийому відходів та залишків вантажу, і підвищуючи, таким чином, рівень екологічного захисту морського середовища	1) Забезпечити наявність портового приймального обладнання, адекватного для задоволення вимог кораблів, які заходять в порти, не спричиняючи їх затримки; 2) встановити процедури, відповідно до погоджених Міжнародною морською організацією (ММО), для повідомлення держави, в якій знаходиться порт, про можливі невідповідності вимогам портового приймального обладнання
2009/15	Визначає заходи, яких повинні дотримуватися держави-члени у своїх стосунках з організаціями, на які покладається проведення інспекцій, оглядів та сертифікація суден на відповідність міжнародним конвенціям з безпеки на морі та запобігання забрудненню морів, сприяючи при цьому реалізації мети вільного надання послуг. Цей процес включає розробку та впровадження вимог щодо безпеки корпусу, обладнання та електричних і контрольних установок суден, що підпадають під дію міжнародних конвенцій	Завдання для компетентного органу: 1) регулярна перевірка систем управління якістю визнаних організацій у відповідності до критеріїв стандарту якості ISO 9001; 2) сертифікація систем управління якістю; 3) забезпечення інтерпретацій міжнародних стандартів управління якістю, зокрема, з урахуванням конкретних особливостей характеру та зобов'язань визнаних організацій; 4) затвердження індивідуальних та колективних рекомендацій для покращення процесів у визнаних організаціях та забезпечення механізмів внутрішнього контролю
Безпека від тероризму		
725/2004	Впровадження та імплементація заходів Співтовариства, спрямованих на посилення безпеки у асоційованих портах з огляду на загрозу вчинення міжнародних протизаконних дій	Створення компетентного органу у сфері морської безпеки, який призначається державою-членом для координування, імплементації та моніторингу застосування заходів безпеки, встановлених у цьому Регламенті, щодо портів. Орган повинен вимагати від кожного судна, яке має намір увійти до порту, завчасно надати інформацію щодо його міжнародного сертифікату безпеки судна та рівні безпеки, на підставі яких воно експлуатується та експлуатувалося раніше, та будь-яку іншу доцільну інформацію щодо безпеки
2005/65	Ухвалення заходів для підвищення безпеки портів унаслідок загрози	1) Затвердити комітети із безпеки портів, яким доручається забезпечувати:

	виникнення небезпечних інцидентів. Ця Постанова обмежується сферою заходів безпеки на судах і безпосередньо на об'єктах зв'язку судно / порт	практичні консультації та навчання і тренувань для забезпечення безпеки в портах, охоплених цією Директивою; 2) затвердити плани забезпечення безпеки портів, що містять дані з оцінки безпеки портів;
Технічні умови		
2010/65	Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються до морських перевезень, шляхом розробки стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей – Єдине вікно Єдине вікно пов'язує системи SafeSeaNet, e-Customs та інші електронні системи, та є місцем, де у відповідності до цієї Директиви акумулюється вся інформація, після чого вона стає доступною для різних компетентних органів держав-членів	1) Затвердити оформлення формальностей з надання відомостей в електронному форматі та їх передачу через єдине вікно якомога швидше та в будь-якому випадку не пізніше 1 червня 2015 року. 2) прийняти деякі стандартизовані форми з метою полегшення руху та надання наступної інформації, а саме: про вантаж; про запаси на судні, про майно екіпажу, перелік членів екіпажу, перелік пасажирів, щодо небезпечних вантажів, морська санітарна декларація

Джерело: складено Федяй Н.О. на основі даних офіційного сайту Підтримка впровадження Транспортної стратегії України (ПТС). URL: <http://www.transport-ukraine.eu/>

ДОДАТКИ (Ч А С Т И Н А І І)

Додатки до розділу 5

Додаток 5.1

Варіанти формулювання сутності економічного терміну
«енергетична безпека»

№ п/п	Джерело	Варіанти формулювання сутності економічного терміну
1.	URL: http://energetika.in.ua/ru/books/book-5/part-4/section-1	Енергетична безпека – це стан захищеності країни (регіону), її громадян, суспільства, держави та економіки від загрози дефіциту в забезпеченні потреб в енергії економічно доступними паливно-енергетичними ресурсами (ПЕР) прийнятної якості в нормальних умовах і при надзвичайних обставинах, а також від загрози порушення стабільності паливо-і енергопостачання.
2.	URL: http://energetika.in.ua/ru/books/book-5/part-4/section-1	Енергетична безпека – це своєчасне, повне і безперервне забезпечення паливом і енергією необхідної якості матеріального виробництва, невиробничої сфери, населення, комунально-побутових та інших споживачів, щоб уникнути шкідливого впливу на навколишнє середовище.
3.	Міжнародне Енергетичне Агентство (МЕА). URL: http://www.iea.org/topics/energysecurity/subtopics/whatisenergysecurity/	Міжнародне Енергетичне Агентство (МЕА) визначає енергетичну безпеку як безперервну доступність джерел енергії за доступною ціною. Енергетична безпека має багато аспектів: <i>довгострокова енергетична безпека</i> в основному займається проблемами своєчасних інвестицій в доставку енергії відповідно до економічного розвитку і екологічних потреб. З іншого боку, <i>короткострокова енергетична безпека</i> фокусується на здатності енергетичної системи оперативно реагувати на раптові зміни в балансі попиту і пропозиції.
4.	URL: http://www.sei.irk.ru/pro mo/energy-security-field/ ICEM СВ РАН Інститут сьогодні: актуальні теми Енергетична безпека Росії: комплексні дослідження, унікальна методика, системні рішення.	Енергетична безпека (ЕБ) – стан захищеності громадян, суспільства, держави, економіки від загроз дефіциту в забезпеченні їх потреб в енергії економічно доступними енергетичними ресурсами прийнятної якості, від загроз порушення безперервності енергопостачання. По суті, будь-якого рівня енергетична безпека – це збалансованість попиту і пропозиції енергії або бездефіцитність енергобалансу.
5.	Цивільний захист. Понятійно-термінологічний словник. Москва: Видавництво «Флайст», Інформаційно-видавничий центр «Геополітика», 2001	Енергетична безпека – це захищеність енергетичної системи країни від загрози дефіциту в забезпеченні споживачів економічно доступними паливно-енергетичними ресурсами прийнятної якості в умовах нормального функціонування або іншого надзвичайного стану, включаючи порушення стабільного паливо- і енергопостачання. Критичні ситуації в сфері ЕБ пов'язані з природними явищами (суворі зими, повені, землетруси і т.п.), виробничими аваріями, а також з явищами загальноекономічного (руйнування інвестиційного процесу і т.п.), соціально-політичного характеру (страйки, міжнаціональні конфлікти і т.п.).
6.	Розпорядження Уряду РФ від 13.11.2009 № 1715-р «Про Енергетичну стратегію Росії на період до 2030 року»	Енергетична безпека – це стан захищеності країни, її громадян, суспільства, держави, економіки від загроз надійному паливо- і енергозабезпечення. Ці загрози визначаються як зовнішніми (геополітичними, макроекономічними, кон'юнктурними) чинниками, так і власне станом і функціонуванням енергетичного сектора країни.

Джерело: складено Піріашвілі Б.З., Піріашвілі О.Б.

Додаток 5.2

Основні аспекти енергетичної безпеки (ЕБ) країни

Сутність аспекту	Головні наслідки для ЕБ
1	2
Економічні аспекти енергетичної безпеки	
1. Гострий дефіцит інвестиційних ресурсів, недофінансування капіталовкладень енергозабезпечувальну інфраструктуру та у види економічної діяльності, що забезпечують її розвиток, а також в енергозбереження на всіх рівнях.	Недостатні обсяги введення нових потужностей, реконструкції, переобладнання об'єктів енергетичної інфраструктури та енергомашинобудування; вибуття виробничих потужностей, що некомпенсуються. Дефіцит потужностей, висока зношеність та повільне оновлення основних засобів виробництва, недостатність резервів потужностей та запасів палива, погіршення стану власної сировинної бази.
2. Фінансова дестабілізація економіки, зростання неплатежів та заборгованості (кредиторської та дебіторської) підприємств енергозабезпечуючої інфраструктури.	Затримки видачі зарплати, труднощі з придбанням матеріалів і палива, зниження можливостей самофінансування, інвестицій, перерви в поставках ПЕР як санкції за неплатежі. Соціальна напруженість, конфлікти і страйки на підприємствах енергетики; дестабілізація виробничих процесів; господарські конфлікти.
3. Порушення (слабкість) господарських зв'язків щодо постачання палива, матеріалів, обладнання через крах єдиної централізованої розподільчої системи.	Перебої в постачаннях, необхідність організації нових зв'язків, пошуків паліативних рішень, затримка введення і освоєння нових потужностей, недопоставки енергетичних ресурсів. Порушення стабільної експлуатації об'єктів енергозабезпечуючої системи; дефіцит потужностей; перебої в постачанні електричної і теплової енергії через недопоставки палива і т.п.
4. Неefективне використання ПЕР їх споживачами, енерговитратна структура національної економіки, слабкість або відсутність енергозберігаючої діяльності (відсутні технологічні інновації).	Висока енергоємність ВВП в економіці країни. Напруженість і дефіцитність в енергобалансі країни, неможливість підтримки достатніх складських запасів палива.
5. Високий рівень монополізму виробників (постачальників) енергетичних ринках, слабкість механізму державного регулювання природних монополій.	Диктат виробників щодо тарифів на ПЕР, якості ПЕР і безперервності поставок, слабка конкуренція. Економічна недоступність ПЕР окремим споживачам, вимушене примирення споживачів з нестабільністю поставок ПЕР і їх низькою якістю, пов'язані з цим конфлікти.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

6. Надмірно високі ціни на ПЕР або занадто швидкий їх ріст.	Економічна недоступність ПЕР, економічно необгрунтоване зниження попиту на них, зростання заборгованості за ПЕР.
1	2
7. Диспропорції між цінами на різні ПЕР (економічно необгрунтоване співвідношення цін).	Необгрунтована дефіцитність одних видів ПЕР при труднощах збуту других ПЕР, дезорганізація ринку ПЕР. Дефіцит і недопоставки ПЕР, посилення загрози 2.
8. Низький технічний рівень продукції вітчизняного енергомашинобудування та її неконкурентоспроможність на внутрішньому ринку країни.	Низький технічний рівень секторів виробничої інфраструктури, включаючи недостатню надійність обладнання. Низька ефективність і надійність енергозабезпечуючих систем (і як наслідок, недостатність прибутку для фінансування інвестицій); криза вітчизняного сектору машинобудування, критична залежність від імпорту.
9. Слабкість енерготранспортних (міжрайонних) зв'язків при значній незбалансованості регіонів за окремими видами енергоносіїв.	Регіональні дефіцити ПЕР при наявності надлишків в інших регіонах, обмеженість можливостей взаємодопомоги регіонів і маневру резервами.
10. Слабка диверсифікація енергопостачання.	Підвищена ймовірність перебоїв (недовідпуск) при порушенні поставок монопольного енергоносія.
11. Недостатня ємність паливних сховищ різного роду, запасів палива в них, а також резервів виробничих потужностей.	Напруженість енергобалансу, критична залежність споживачів від транспортування ПЕР, перерви поставок ПЕР, інші порушення ЕБ.
Соціально-політичні аспекти енергетичної безпеки	
12. Трудові конфлікти на енергозабезпечуючих підприємствах, транспорті та інших пов'язаних видах економічної діяльності.	Припинення (перерва) поставок ПЕР споживачам, зниження складських запасів палива, зниження якості енергоносіїв. Порушення стабільності енергопостачання, ремонтних циклів, дефіцит ПЕР.
13. Регіональні, національні та інші гострі політичні конфлікти, перш за все супроводжувані військовими діями в районах їх розміщення, захопленням цих об'єктів.	Вихід з ладу або пошкодження джерел ПЕР та енергетичних комунікацій, неможливість їх експлуатації, припинення поставок ПЕР, аварії, розкрадання і наднормативні втрати енергоносія. Деградація систем енергозабезпечення.

14. Екстремістські дії громадських рухів антиенергетичної спрямованості, що виражаються в пікетуванні або блокаді енергетичних об'єктів і будов, безкомпромісному блокуванні прийняття або здійснення обґрунтованих рішень щодо розвитку енергетики та інше.	Погіршення умов роботи об'єктів енергозабезпечуючих систем; зрив реалізації інвестиційних проєктів і введення виробничих потужностей в експлуатацію. Дефіцит виробничих потужностей, недопоставки ПЕР, порушення стабільності енергопостачання.
15. Протиправні дії регіональної влади та підприємств-монополістів з обмеження вільного руху енергетичних товарів і послуг між регіонами.	Посилення енергетичної незбалансованості окремих регіонів і дефіциту ПЕР в них; зниження економічної ефективності та погіршення фінансового стану підприємств енергетичного сектора і споживачів ПЕР.
1	2
16. Конфлікти між владою центру і регіонів (областей, міст) через політичні розбіжності і зіткнення економічних інтересів, що тягнуть за собою прояви сепаратизму і взаємні вторгнення в «чужі» прерогативи.	Ослаблення господарських зв'язків, договірної дисципліни, фінансової та адміністративної стабільності в сфері енергопостачання. Посилення загроз 1, 2, 3, 5, 17, 24.
17. Низька кваліфікація виробничого персоналу і керівних кадрів, їх низька дисциплінованість і слабка турбота про інтереси підприємства і країни в цілому.	Несвоєчасне, неповне вжиття заходів щодо забезпечення ЕБ, неоптимальність цих заходів і неякісна їх реалізація. Посилення загроз 2, 3, 4, 12, 14.
18. Криміналізація «енергетичного бізнесу», придбання структурами організованих злочинних угруповань суттєвої ваги у вирішенні енергетичних проблем.	Нехтування з боку енергетичних підприємств вимогами ЕБ, відволікання їх прибутку від вирішення стратегічних інвестиційних завдань.
Зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні аспекти енергетичної безпеки	
19. Критична залежність вітчизняної енергетики від імпорту, можлива відмова зарубіжних партнерів від поставок в Україну енергетичного обладнання, матеріалів, комплектуючих і запасних виробів, зрив договірних поставок.	Уповільнення введення потужностей та оновлення виробничого апарату, збільшення тривалості простоїв, порушення нормальної роботи імпортозалежних енергетичних виробництв, деградація вітчизняного сектору енергомашинобудування. Перебої в постачаннях, дефіцит ПЕР.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

<p>20. Залежність енергозабезпечення від зарубіжних партнерів, можливий зрив останніми поставок ПЕР в Україні.</p>	<p>Перебої енергопостачання окремих регіонів, регіональні енергетичні кризи, необхідність реконструкції паливоспоживаючих установок на інше паливо і т. ін. Зниження доходів від експорту ПЕР і валютної виручки, ускладнення проблеми збуту ПЕР і неминучість неоптимального її рішення. Скорочення обсягів інвестицій в основний капітал, значне ослаблення фінансового стану підприємств.</p>
<p>Управлінсько-правові аспекти енергетичної безпеки</p>	
<p>21. Неефективність, помилки в реалізації економічної політики держави (включаючи податкову, приватизаційну, цінову, фінансову, інвестиційну), а також його соціальної політики; неповнота і недосконалість відповідного законодавства.</p>	<p>Посилення загроз 1, 2, 3, 6, 7, 12, 13, 15, 18 . Наслідки реалізації тих же загроз (першого і другого акіл сполучення).</p>
<p>22. Низький рівень правового забезпечення та функціонування механізмів антимонопольної політики і регулювання природних монополій.</p>	<p>Посилення загрози 5. Наслідки реалізації загрози 5.</p>
<p>1</p>	<p>2</p>
<p>23. Неефективність енергозберігаючої політики держави і слабкість механізмів її реалізації.</p>	<p>Посилення загрози 4. Наслідки реалізації загрози 4.</p>
<p>24. Слабкість (ослаблення) державного регулювання і контролю у сфері енергозабезпечення країни.</p>	<p>Нехтування з боку енергетичних підприємств і їх власників (акціонерів) завданнями підвищення надійності та ефективності енергопостачання, реалізацією заходів забезпечення ЕнБ; аналогічна зневага з боку споживачів енергозберігаючою діяльністю; посилення загроз 17, 18.</p>
<p>25. Надмірність державного втручання в управління енергетикою.</p>	<p>Зниження ініціативи і відповідальності господарюючих суб'єктів: скорочення приватних інвестицій в забезпечення ЕнБ, посилення бюрократичних тенденцій, посилення загроз 1 і 17.</p>
<p>26. Низький рівень стратегічного управління (менеджменту) на енергетичних підприємствах і в об'єднаннях, компаніях, корпораціях.</p>	<p>Посилення загроз 1, 2, 3, 10, 12, 14, 17, 18. Наслідки реалізації цих загроз.</p>

Техногенні та природні аспекти енергетичної безпеки (ЕБ) країни

Назва аспекту	Сутність і наслідки для ЕБ країни
<i>Техногенні аспекти енергетичної безпеки країни</i>	<p>З приводу техногенних аспектів слід відмітити, що у всіх енерготехнологіях, будь то ядерні, гідродинамічні, вугільні, нафтові або газові, а також у всій енергозабезпечуючій інфраструктурі існує ймовірність виникнення аварій, в тому числі з технічних причин, із значними потенційними загрозами персоналу, населенню, навколишньому середовищу і самого процесу надійного паливо-і енергопостачання.</p> <p>Так, на нашу думку, основними причинами виникнення аварій за останні роки в Україні залишаються наступні, зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> - низький технічний рівень і якість встановленого обладнання, низьку якість будівельно-монтажних робіт (БМР), ремонтних робіт та експлуатації енергетичних об'єктів; - неприпустимо високий рівень фізичного та морального зносу основних засобів виробництва (основних фондів) в енергетиці, на транспорті і в промисловості, включаючи виробництва з підвищеним ризиком; - нераціональне розміщення по території країни продуктивних сил суспільства, що призвело до концентрації виробництв підвищеного ризику на невеликих площах. <p>Слід зазначити, що небезпека техносфери для населення та навколишнього середовища, а також для самих процесів сталого та якісного паливо-і енергопостачання споживачів в значній мірі обумовлена наявністю в енергетиці великої кількості радіаційних, хімічних, пожежо- та вибухонебезпечних виробництв і технологій.</p> <p>Таким чином, кризові явища що продовжуються в сфері енергетичного виробництва і розподілу енергоресурсів в Україні можуть призвести до залежності енергетичної безпеки не лише від унікальних за силою збурень, а й від масових («нормальних»), відносно невеликих впливів і загроз. Справа в тому, що для систем, в яких відбувається старіння обладнання, що практично некомпенсується характерно вельми динамічне, часто лавиноподібне погіршення всіх найважливіших показників. Деградуючі системи, що вичерпали свої ресурси, стають потенційно нестійкими і здатні переходити в стан повного руйнування.</p>

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

<p><i>Природні аспекти енергетичної безпеки країни</i></p>	<p>Щодо природних аспектів енергетичної безпеки, то вони включають в себе дві основні підгрупи, а саме:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ <i>стихійні лиха</i> – землетруси, повені, урагани, ожеледні явища, селі, цунамі, які можуть привести до руйнування або значного пошкодження енергетичних об'єктів;❖ <i>сильні прояви нормальних природних процесів</i> – суворі зими, тривала маловодність річкового стоку, що призводять до загальної локальної напруженості в балансах ПЕР, можуть викликати перебої в паливо-і енергопостачанні. <p>Таким чином, природні фактори, що викликають стихійні лиха або сприяють виникненню надзвичайних ситуацій, мають різне походження, різну ступінь гостроти, інтенсивність впливу, територію охоплення і періодичність. Головними наслідками природних загроз для ЕБ країни є такі:</p> <ul style="list-style-type: none">– вихід з ладу або пошкодження енергетичної установки, що супроводжується зниженням продуктивності (пропускної спроможності) об'єкта, системи; відключення і обмеження споживачів;– зниження виробничого потенціалу систем енергетики, напруженість енергобалансу, скорочення і вичерпання енергетичних резервів і запасів, дефіцит ПЕР, тривалі перерви енергопостачання, відволікання значних ресурсів на усунення наслідків аварій.
--	---

Джерела фінансування капітальних інвестицій та механізми їх залучення у розвиток енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури в контексті забезпечення енергетичної безпеки (ЕБ) України

№ п/п	Джерела фінансування інвестицій у енергозабезпечуючу виробничу інфраструктуру країни	Механізми та інструменти залучення інвестицій у розвиток енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури в контексті забезпечення енергетичної безпеки (ЕБ) країни
1.	<i>Бюджетні кошти (кошти Державного бюджету та місцевих бюджетів)</i>	Здійснювати інвестування у енергозабезпечуючу виробничу інфраструктуру через цільові державні кредити, пільгові державні позики, податкові кредити, дотації, цільові субсидії та компенсації частки банківського відсотка за надані довгострокові кредити.
2.	<i>Власні кошти підприємств та організацій інфраструктурних систем та їх підрозділів</i>	Використання коштів (частина прибутку, амортизаційні відрахування через механізм прискореної амортизації (на інноваційні цілі), реалізації обладнання, що підлягає заміні та інших грошових потоків), що формуються на відповідній нормативно-правовій базі в частині нарахування та використання амортизаційних відрахувань та прибутку, а також тарифів, що регулюються, які враховують інвестиційну складову щодо розвитку енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури із забезпеченням контролю за їх цільовим використанням.
3.	<i>Довгострокові кредити банків та міжнародних фінансових організацій</i>	Забезпечити цільове використання отриманих довгострокових кредитів на розвиток енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури та підвищити відповідальність за використання грошових коштів за нецільовим призначенням.
4.	<i>Облігаційні позики</i>	Консолідувати отримані грошові кошти з метою реалізації інфраструктурних проектів в енергозабезпечуючій системі країни.
5.	<i>Акціонування капіталу</i>	Акумуляування грошових коштів для вирішення завдань фінансування розвитку енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури на фондовому ринку України.
6.	<i>Лізинг як інструмент інвестування</i>	Через механізм тендеру щодо закупівлі інфраструктурного обладнання енергозабезпечуючої системи із створенням (при необхідності) лізингової компанії.
7.	<i>Державно-приватне партнерство (ДПП) як механізм стимулювання інвестиційної діяльності</i>	Забезпечити залучення приватних інвестицій у розвиток енергозабезпечуючої виробничої інфраструктури на основі господарського договору між державними та приватними суб'єктами господарювання у відповідності із Законом України «Про державне приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI із врахуванням його доробки для розширення сфери ДПП та підвищення відповідальності за дотриманням зобов'язань, що приймаються сторонами.
8.	<i>Цільові фонди фінансування та розвитку енергозабезпечуючої інфраструктури</i>	Розробити та прийняти в Україні закон щодо створення цільового фонду з метою розвитку енергозабезпечуючої інфраструктури та положення про порядок його використання, в якому передбачити забезпечення дієвого контролю за цільовим використанням капітальних інвестицій у цій сфері діяльності.

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

9.	<i>Проектне мезонінне фінансування</i> та	Здійснювати довгострокове кредитування інфраструктурних проектів, при якому більша частина повернення позикових грошових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який формується самим інфраструктурним проектом. При мезонінному фінансуванні, інвестор надає грошові кошти у вигляді боргового фінансування із правом на придбання акцій позичальника у майбутньому за визначеною ціною і на певних умовах.
----	---	--

Джерело: розроблено авторами розділу.

Основні положення Договору про Заснування Європейського Співтовариства³⁵³ стосовно можливості надання державної допомоги

Стаття 87 (ex Стаття 92) Договору передбачає:

1. Будь-яка допомога, що надається у будь-якій формі державою-членом або за рахунок державних ресурсів, яка викривляє або загрожує викривити конкуренцію через сприяння певним суб'єктам підприємницької діяльності або виробництву певних товарів є **несумісною із спільним ринком** тією мірою, якою вона впливає на торгівлю між державами-членами.

2. **Сумісним із спільним ринком** є таке:

(a) допомога, яка має соціальний характер та надається індивідуально споживачам, за умови, що така допомога надається без дискримінації за ознакою походження відповідних товарів;

(b) допомога, спрямована на відшкодування наслідків природних лих або надзвичайних подій;

(c) допомога, що надається економіці певних територій Федеративної Республіки Німеччина, які потерпіли від розділу Німеччини тією мірою якою така допомога вимагається для подолання економічних наслідків, спричинених таким розділом.

3. **Може вважатися сумісним із спільним ринком** наступне:

(a) допомога, спрямована на економічний розвиток територій, де рівень життя є надзвичайно низьким або існує серйозний рівень безробіття;

(b) допомога, спрямована на виконання важливого проекту, який становить спільний європейський інтерес або на подолання серйозних негараздів в економіці держави-члена;

(c) допомога, спрямована на сприяння розвитку певної економічної діяльності або певних економічних секторів, якщо така допомога не впливатиме негативно на торговельні умови такою мірою, що суперечитиме спільному інтересу;

³⁵³ Римський Договір про Заснування Європейського Співтовариства (ОJ 325, 24/12/2002, р. 33–184)

(е) інші категорії допомоги, які можуть бути визначені рішенням Ради, яка діє кваліфікованою більшістю на пропозицію Комісії.

Статті 88 та 89 Договору надають повноважень Комісії ЄС вирішувати «що є допомога» для кожного випадку та її контролювати. Загальні заходи та державні субсидії, що не мають впливу на торгівлю та не зашкоджують або не загрожують конкуренції не розглядаються Комісією ЄС та визначаються як випадок відсутності державної допомоги. Вважається, що така допомога узгоджується з принципами спільного ринку.

Основними **принципами** надання державної допомоги, які визначені законодавством ЄС є забезпечення рівних правил гри, наявність адекватних інституцій, контролю, прозорості, та обмеження об'єму і тривалості. Ці принципи узгоджуються з підвищенням ефективності такої допомоги та зменшенням негативного впливу втручання держави на конкуренцію.

Забезпечення рівних правил гри. Відповідно до статті 3 Договору, діяльність Європейського Співтовариства має включати внутрішній ринок, що характеризується відсутністю бар'єрів для переміщення товарів, людей, послуг, та капіталу. Крім того, Статтею 87(1) Договору було чітко визначено, що «надання переваги конкретним виробникам або товарам ... несумісне зі спільним ринком». Будь-яка допомога є втручанням, що спотворює ринкові механізми та обмежує конкуренцію. Тому, якщо без державної підтримки не можна обійтись, наслідки для спотворення конкуренції повинні бути мінімізовані. Зазначений принцип, з невеликими виключеннями, є основним в ЄС. Оскільки наявність значних негативних наслідків державної підтримки широко визнана, всі зусилля спрямовані на зведення допомоги до мінімуму.

Адекватні інституції. При наданні державної допомоги, необхідно визначити/заснувати незалежний регулюючий та контролюючий державний орган. Крім того, вимагається чітке визначення всіх процедур, які мають бути також прозорими. В Європейському Союзі Комісія ЄС є наднаціональним органом влади, виконавчим органом влади ЄС та відповідальним про дотримання положень Договору. Таким чином, Комісія ЄС не допускає надання державної допомоги, що заборонена на спільному ринку. У випадку,

якщо мала місце державна допомога, про яку не було повідомлено, будь-яка сторона (наприклад конкурент) може повідомити про схему державної допомоги. Рішення Комісії ЄС можна оскаржити в Європейському Суді. У випадку визначення допомоги незаконною, Комісія ЄС може вимагати повернення коштів.

В різних країнах, органи влади, що надають допомогу, різні. Так, допомога може надаватись міністерствами, місцевими органами влади, або навіть державними підприємствами. Проте, всі такі інституції підзвітні контролюючому органу нарівні з реципієнтами допомоги.

Підзвітність. Стаття 88 Договору зобов'язує Комісію ЄС контролювати надання державної допомоги, що включає *ex-ante* повідомлення, аналіз впливу такої допомоги та *ex-post* контроль. Ця ж стаття вимагає інформування про схеми допомоги до її запровадження. Державна допомога має надаватися узгоджено з загальноприйнятими положеннями та схемами. Країни-члени ЄС та Комісія ЄС проводять *ex-ante* та *ex-post* аналіз державної допомоги з метою оцінки використання коштів та визначення найефективніших форм державної допомоги.

Прозорість. Суспільство повинно бути проінформованим про будь-які рішення щодо надання державної допомоги, а також про хід надання державної допомоги. Державна допомога надається згідно прозорих процедур. Комісія ЄС вимагає від країн—членів ЄС надавати детальні річні звіти про використання дозволених схем державної допомоги. Якщо поставлено під сумнів відповідність схеми надання допомоги законодавству, Комісія ЄС відкрито обговорює (з зацікавленими сторонами та Країнами-членами) можливі умови надання допомоги згідно з процедурою «відкритого розслідування». Відкритість забезпечується шляхом постійних повідомлень в офіційних джерелах інформації.

Обмеження об'єму та тривалості. Згідно економічним принципам, схеми допомоги, що застосовуються в Європейському Союзі **обмежені в обсягах, в часі, та сферою застосування**. Крім того, встановлюються обмеження допустимої частки використання державних коштів у діяльності підприємств

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

та встановлюються вимоги дегресивності державної допомоги (поступово зменшувати загальний об'єм надання допомоги). Обсяги надання державної допомоги мають бути **економічно обґрунтовані**. Так, заборонено надавати операційну допомогу – для покриття поточних витрат (за деякими виключеннями). При встановленні максимальних обсягів допомоги, ключовим поняттям є інтенсивність допомоги, яка вимірюється за допомогою валового грантового еквіваленту (питома вага дисконтованої вартості допомоги наданих державою до загальної дисконтованої вартості витрат, на які надається державна допомога). Максимально допустима межа інтенсивності встановлюється для всіх видів дозволеної допомоги.

Відповідно до законодавства ЄС, розрізняють три основні види державної допомоги за об'єктами, яким вона надається:

- 1) горизонтальна;
- 2) регіональна;
- 3) секторна.

Горизонтальна допомога спрямована на пом'якшення проблем безробіття, покращення навколишнього середовища, науково-технічний розвиток, підтримку малих та середніх підприємств незалежно від галузевої ознаки, та включає підтримку на реструктуризацію підприємств.

Регіональна допомога спрямована на підтримку відсталих регіонів. Можливість надання регіональної допомоги передбачена пунктами (а) та (с) статті 87(3) Договору.

Пункт (а) статті 87 (3) Договору передбачає надання допомоги регіонам в яких стандарти життя є **нижчими за середні в ЄС** з метою сприяння економічному розвитку. Комісія визначає такі регіони як ті, в яких ВВП на душу населення нижчий за 75 % рівень середнього ВВП на душу населення в ЄС (або за 82,2 % середнього для ЄС-25).

Пункт (с) статті 87 (3) Договору передбачає надання допомоги регіонам країн—членів ЄС у випадку якщо їх стандарти життя нижчі за **національний середній рівень**. Така допомога має бути лише частиною чіткої регіональної політики країни—члена. Для визначення цих регіонів, країни – члени ЄС

можуть використовувати Перелік регіонів, які можуть отримувати таку допомогу. Також Комісією ЄС затверджується **національний критерій**. Для цього на першому етапі Комісія ЄС визначає обсяг населення для кожної країни-члена. При цьому, частка населення, що проживає в регіонах, яким надається регіональна допомога не може перевищувати 42 %. На другому етапі, визначаються регіони, що можуть отримувати таку допомогу. Регіональна допомога може надаватися регіонам, яким необхідний економічний розвиток (високий рівень безробіття, низький ВВП на душу населення тощо).

Виключення з-під дії заборони державної допомоги можуть бути поділені на три основні категорії:

- регіональна допомога;
- горизонтальна допомога;
- секторальні виключення.

Основні положення Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 від 23 липня 2002 «Про державну допомогу вугільній промисловості».

Положення Регламенту № 1407/2002 стосуються лише допомоги, пов'язаної з вугіллям, яке використовується для комплексного виробництва електро- та теплоенергії, коксу та як паливо для доменних печей в сталеливарній промисловості.

Регламент № 1407/2002 встановлює такі *види допомоги* (статті 4-7):

- допомога на скорочення обсягів виробництва;
- допомога на розробку запасів вугілля (допомога первинними інвестиціями, допомога для поточної експлуатації);
- допомога на покриття виняткових витрат (витрат, пов'язані з раціоналізацією та реструктуризацією вугільної промисловості).

Регламент № 1407/2002 визначає, що схеми допомоги вугільній промисловості можуть визнаватися такими, що узгоджуються з правилами спільного ринку, за виконання певних умов, які розкриті в статтях 4; 5. Зокрема, до схем надання допомоги встановлюються вимоги щодо *зменшення з часом її обсягів* (стаття 6), *обмеження обсягів* такої допомоги та забезпечення того, щоб *суми допомоги не перевищили витрат на експлуатацію*, обмеження надання допомоги *в часі* (статті 4; 5.2; 6.1).

Схема надання допомоги *на первинні інвестиції* має передбачати участь підприємства у фінансуванні проекту щонайменше на 70 % а виробничий план такого виробництва має свідчити, що допомога забезпечить життєздатність підприємства (стаття 5).

Допомога *на поточну експлуатацію* може надаватися лише підприємствам з найкращими економічними перспективами (стаття 5).

Обсяг підтримки на тону умовного палива *не може спричиняти зниження ціни* (включаючи транспортні витрати) на рівень нижчий за рівень цін третіх країн.

Допомога *не має викликати викривлення конкуренції* на ринку вугілля,

електроенергії, тепло- та електроенергії, коксу та сталі (стаття 4).

нормативно-правова база СОТ регулює в основному правила міжнародної торгівлі та надання державних субсидій.

З метою застосування Регламенту Ради ЄС № 1407/2002 про державну допомогу вугільній промисловості було прийнято Рішення Комісії від 17 жовтня 2002 року, що встановлює спільні рамки для повідомлення потрібної інформації. У цьому рішенні надаються форми, які заповнюються державами-членами, що надають державну допомогу, та дають Комісії змогу оцінити її відповідність критеріям, окресленим у вищезгаданій Регламенті Ради про державну допомогу.

ДОДАТКИ до розділу 6

Додаток 6.1

Споживання електроенергії в Україні в січні - липні 2016 р.

	Витрати, млн кВтг		Зміна		Частка в загальному споживанні	
	січень-липень 2016 р.	січень-липень 2015 р.	млн кВтг	%	січень-липень 2016 р.	січень-липень 2015 р.
Споживання е/е (брутто)	85057,3	88909,1	-3851,8	-4,3		
Споживання е/е (нетто)	67448,3	70646,8	-3198,5	-4,5	100,0	100,0
Промисловість	28424,7	29786,5	-1361,8	-4,6	42,1	42,2
- металургійна	16550,0	17185,3	-635,3	-3,7	24,5	24,3
- паливна	2055,8	2765,0	-709,2	-25,6	3,0	3,9
- машинобудівна	2088,0	2121,4	-33,4	-1,6	3,1	3,0
- хімічна та нафтохімічна	1733,1	1835,4	-102,3	-5,6	2,6	2,6
- харчова та обробна	2305,8	2295,7	10,1	0,4	3,4	3,2
- будівельних матеріалів	1201,4	1146,7	54,7	4,8	1,8	1,6
- інша	2490,4	2436,9	53,5	2,2	3,7	3,4
Сільгоспспоживачі	1851,4	1880,1	-28,7	-1,5	2,7	2,7
Транспорт	3854,8	3955,2	-100,4	-2,5	5,7	5,6
Будівництво	460,1	443,3	16,8	3,8	0,7	0,6
Комунально - побутові споживачі	8661,9	8954,0	-292,1	-3,3	12,8	12,7
Інші непромислові споживачі	3414,8	3579,5	-164,7	-4,6	5,1	5,1
Населення	20780,7	22048,2	-1267,5	-5,7	30,8	31,2

Джерело: за даними Мінпаливенерго України.

Додаток 6.2

Витрати електроенергії на її транспортування в електромережах підприємств України за 6 міс. 2016 р., %

Енергокомпанії	6 міс. 2016 р.			+/-			Економія (-), перевитрата, млн кВт.г			6 міс. 2015 р. факт.
	прогноз	норм.	факт.	до 2015 р.	до прогн.	до норм.	до 2015 р.	до прогн.	до норм.	
Вінницяобленерго	14,26	16,78	13,90	-0,15	-0,36	-2,88	-6,806	0,875	-44,357	14,05
Чернівціобленерго	19,85	20,56	16,95	2,54	-2,90	-3,61	19,514	-24,389	-28,035	14,41
Дніпрообленерго	3,99	5,76	4,31	0,27	0,32	-1,45	36,560	36,898	-169,459	4,04
Донецьобленерго	17,16	16,30	15,42	3,09	-1,74	0,88	-306,506	-40,075	-16,486	18,51
Київенерго	5,59	10,10	6,02	1,06	0,43	-4,08	54,089	23,148	-190,674	4,96
Закарпаттяобленерго			Н.д.							
Волиньобленерго	16,38	21,01	16,27	-0,11	-0,11	-4,74	0,415	-4,662	-52,036	16,38
Тернопільобленерго	15,09	15,23	11,25	1,25	3,84	-3,98	13,521	-28,073	-34,746	10,00
Хмельницькобленерго	18,52	18,53	16,35	-0,44	-2,17	-2,18	-1,715	-15,751	-16,414	16,79
Запоріжжяобленерго	15,98	17,20	15,48	0,47	-0,50	-1,72	12,448	-0,386	-21,662	15,01
Миколаївобленерго	8,19	8,21	8,82	0,82	0,63	0,61	23,460	22,420	26,687	8,00
Харківобленерго	14,89	14,89	13,78	1,82	1,11	-1,11	27,814	-18,920	-16,104	11,96
Чернігівобленерго	12,91	14,34	12,65	0,70	0,26	-1,69	24,656	-6,668	-59,286	11,95
Львівобленерго	13,42	16,70	13,12	0,26	-0,30	-3,58	5,575	0,027	-36,026	12,86
Прикарпаттяобленерго	10,89	16,44	10,87	1,07	-0,02	-5,57	29,779	0,727	-126,023	9,80
Одесаобленерго	13,05	15,40	11,57	-0,52	-1,48	-3,83	0,396	-7,114	-50,617	12,09
Полтаваобленерго	16,21	16,76	13,18	2,45	-3,03	-3,58	75,266	-102,088	-119,403	10,73
Сумиобленерго	10,14	10,21	7,90	0,41	-2,24	-2,31	16,229	-68,606	-64,846	7,49
Черкасиобленерго	13,26	13,25	9,66	-0,09	-3,60	-3,59	0,370	-41,028	-41,118	9,75
ДП "Регіональні ел. мережі"	12,99	13,05	11,57	0,15	-1,42	-1,48	13,416	-26,353	-26,243	11,42
Житомиробленерго	1,94	3,38	1,88	-3,56	-0,06	-1,50	-69,907	-0,192	-11,188	5,44
Кіровоградобленерго	16,56	17,30	13,08	0,01	-3,48	-4,22	-0,721	-47,847	-56,103	13,07
Київобленерго	16,60	18,55	10,52	-2,21	-6,08	-8,03	-23,618	-76,797	-85,522	12,73
Луганське ЕО	11,78	17,46	16,10	1,09	4,32	-1,36	57,719	167,214	-43,528	15,01
Рівнеобленерго	19,61	16,43	15,57	15,57	-4,04	-0,86	115,040	-44,260	-6,370	
Херсонобленерго	11,46	16,35	12,54	1,07	1,08	-3,81	9,589	13,142	-45,542	11,47
ТОВ "ДТЕК Високо-			Н.д.							

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

вольтні мережі"											
ПЕС Енерговугілля	16,48	18,85	17,11	1,62	0,63	-1,74	11,959	-1,119	-21,429	15,49	
Атомсервіс	1,50	1,38	0,72	-0,61	-0,78	-0,66	-27,976	-27,204	-23,245	1,33	
Донецька з/д	0,82	1,08	0,55	-7,84	-0,27	-0,53	-43,436	-1,052	-1,593	8,39	
Львівська з/д	1,19	1,33	1,33	0,21	0,14		0,331	0,062	0,023	1,12	
Одеська з/д	7,34	13,33	14,29	-1,23	6,95	0,96	-22,424	5,494	0,741	15,52	
Південна з/д	9,46	10,86	11,30	3,04	1,84	0,44	-16,559	2,617	0,703	8,26	
Південно - західна з/д	3,99	4,77	4,61	1,24	0,62	-0,16	-13,245	0,931	0,371	3,37	
Придніпровська з/д	8,57	9,48	9,28	0,51	0,71	-0,20	-23,298	0,100	0,319	8,77	
ДП "Укрзалізниця"	6,31	5,84	5,07	0,67	1,24	-0,77	-19,240	-0,982	-2,059	4,40	
Енергопостачаючі компанії, всього (мережі 0.4-154 кВ)	8,55	8,80	8,73	1,12	0,18	-0,07	-19,664	0,523	-0,129	7,61	
ДП "Енергоринок" (мережі 220-750 кВ)	6,13	6,39	5,93	5,93	-0,20	-0,46	109,051	-6,608	-8,379		
Україна, всього	9,96	11,64	9,47	0,36	-0,49	-2,17	62,082	-318,996	-1391,158	9,11	
Україна, всього без внутрішнього обігу	2,70	2,62	2,62	-0,38	-0,08		-437,051	-95,156		3,00	
Енергія - Новий розділ	4,11	4,65	3,96	0,06	-0,15	-0,69	-374,991	-414,445	-1391,164	3,90	
Енергія - Новояворівськ	11,66	13,27	11,28	0,36	-0,38	-1,99	-374,991	-414,445	-1391,164	10,92	
Контур Глобал Солушнс "Україна"	12,59	12,28	16,12	0,52	3,53	3,84	0,285	0,742	0,773	15,60	
ТЕЦ комунальної та ін. форм власності, всього	12,80	13,35	13,15	0,55	0,35	-0,20	0,628	0,311	-0,056	12,60	
Дністровська ГАЕС	4,83	7,17	7,82	2,85	2,99	0,65	0,464	0,713	0,118	4,97	
Всього по Україні	1,30	1,51	1,67	0,61	0,37	0,16	1,377	1,766	0,835	1,06	
Всього по Україні без внутрішнього обігу	3,51	1,12	1,12	-0,06	-2,39		0,001	-0,311		1,18	

Джерело: Енергобізнес. 2016. №33/973.

Додаток 6.3

Технологічні витрати електроенергії (ТВЕ) на передачу електричними мережами 0,38-800 кВ Міненерговугілля України, за 12 міс. 2016 року

Енергокомпанії	Відпуск електроенергії в мережу	Корисний відпуск електроенергії	Звітна фактична величина ТВЕ		В тому числі				Фактична величина ТВЕ за 2015 рік	
					Нормативна величина ТВЕ		Понаднормативна величина ТВЕ			
					тис. кВтг	тис. кВтг	тис. кВтг	%	тис.кВтг	%
Всього по Україні	141619470	131274358	16626423	11,74	18805419	13,28	-2178996	-1,54	16860138	11,50
ДП «Енергоринок»(НЕК «Укренерго»)	141378322	137623468	3754854	2,66	3754854	2,66			4369272	2,99
Всього по облenerго в т.ч.:	130094729	116874865	12884516	9,90	15054270	11,57	-2169754	-1,67	12611085	9,79
Вінницяобленерго	3234922	2777605	445736	13,78	527426	16,30	-81690	-2,53	434797	14,02
Волиньобленерго	1771924	1541931	222241	12,54	267090	15,07	-44849	-2,53	212243	12,44
Дніпрообленерго	23773866	22637884	1111266	4,67	1362869	5,73	-251603	-1,06	1040874	4,57
Донецькобленерго	3763740	3171177	569939	15,14	605850	16,10	-35911	-0,95	910579	18,35
Житомиробленерго	2679593	2298366	370374	13,82	465842	17,38	-95468	-3,56	380739	14,33
Закарпаттяобленерго	2174991	1784092	384744	17,69	447229	20,56	-62485	-2,87	364004	17,05
Запоріжжяобленерго	8885322	8111268	756729	8,52	720574	8,11	36155	0,41	732917	8,19
Київенерго	9473909	8763497	708146	7,48	978547	10,33	-270401	-2,85	648914	7,07
Київобленерго	6502965	5388543	1100035	16,92	1140787	17,54	-40752	-0,63	986720	16,09
Кіровоградобленерго	2128510	1857931	260363	12,23	378910	17,80	-118547	-5,57	278598	13,39
Крименерго									108676	20,79
Львівобленерго	4535904	3915900	604988	13,34	744372	16,41	-139384	-3,07	563989	12,88
Луганське ЕО	1498232	1253630	236034	15,75	248512	16,59	-12478	-0,83		
Миколаївобленерго	2993951	2580109	406019	13,56	432100	14,43	-26081	-0,87	346028	12,04
Одесаобленерго	6700415	5760512	925170	13,81	1115462	16,65	-190292	-2,84	782748	11,75
Полтаваобленерго	5656681	5158170	472257	8,35	585531	10,35	-113274	-2,00	439061	7,93
Прикарпаттяобленерго	2598495	2272509	318257	12,25	397011	15,28	-78754	-3,03	315816	12,64
Рівнообленерго	2410551	2070297	335208	13,91	394837	16,38	-59629	-2,47	314934	13,08
Севастопольенерго										
Сумиобленерго	2309804	2051943	243146	10,53	331622	14,36	-88476	-3,83	263658	11,59
Тернопільобленерго	1529881	1262829	254456	16,63	283230	18,51	-28774	-1,88	251885	16,90
Харківобленерго	7130388	6241060	865960	12,15	1014551	14,23	-148591	-2,08	867679	12,44
Херсонобленерго	2678142	2242897	424161	15,84	483679	18,06	-59518	-2,22	412298	15,42

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

Хмельницькобленерго	2553295	2155867	391236	15,32	433142	16,96	-41906	-1,64	369459	15,02
Черкасиобленерго	3478608	3027415	431128	12,39	467586	13,44	-36458	-1,05	400268	12,42
Чернівціобленерго	1547842	1268056	273563	17,67	315092	20,36	-41529	-2,68	247323	16,26
Чернігівобленерго	2033756	1754358	267950	13,18	336951	16,57	-69001	-3,39	276698	13,89
Атомсервіс всього	803375	792538	10423	1,30	10591	1,32	-168	-0,02	10549	1,21
ЗАО «Східно-Кримська ЕК»										
ЗАТ «Енергія-Новий Розділ»	39193	33034	6105	15,58	4801	12,25	1304	3,33	5939	15,43
ТзОВ «Енергія-Новояворівськ»	57307	49627	7455	13,01	7529	13,14	-74	-0,13	6252	12,76
ДП «Регіональні ел.мережі» всього	1486985	1455051	28834	1,94	48346	3,25	-19512	-1,31	100378	4,35
ТОВ «ДТЕК Високов. мережі» всього	7072931	7016901	55380	0,78	100535	1,42	-45155	-0,64	90503	1,21
ВАТ ПЕМ «Енерговугілля»	637017	633058	3723	0,58	6828	1,07	-3105	-0,49	47425	5,51
Донецька залізниця всього	77600	66262	11086	14,29	10345	13,33	741	0,95	59599	14,90
Південна залізниця всього	156892	141564	14561	9,28	14880	9,48	-319	-0,20	73815	8,63
Південно-Західна залізниця всього	267634	253048	13579	5,07	15638	5,84	-2059	-0,77	70923	4,74
Придніпровська залізниця всього	181232	164731	15823	8,73	15952	8,80	-129	-0,07	71496	7,48
Львівська залізниця всього	158270	139892	17892	11,31	17189	10,86	703	0,44	73848	8,61
Одеська залізниця всього	233405	221942	10765	4,61	11136	4,77	-371	-0,16	49453	3,45
ПАТ «Укрзалізниця»	4877201	4559371	309784	6,35	311698	6,39	-1914	-0,04		

Джерело: mre.kmu.gov.ua/minugol/doccatalog/document?id=245178885

Додаток 6.4

Зведені показники Інвестиційної програми на 2015 р. за джерелами фінансування та складовими напрямків діяльності ДП НЕК «Укренерго» (без ПДВ)

№	Загальний обсяг капіталовкладень	План на 2015 р.				
		Всього, тис.грн.	у т.ч. по кварталах:			
			I	II	III	IV
1	2	3	4	5	6	7
	Капітальні інвестиції (I+II+III+IV+V) з ДЕН і	6 959 195,89	1 789 300,58	1 065 759,11	1 844 561,03	2 259 575,17
	за рахунок прибутку:	1 681 605,64	31 789,00	90 810,00	640 829,00	918 177,64
	за рахунок амортизації:	552 579,00	117 328,96	134 189,54	150 210,52	150 849,98
	за рахунок кредитних коштів:	4 653 152,74	1 629 785,66	835 150,00	1 034 506,06	1 153 711,02
	за рахунок доходу від іншої діяльності:	56 990,51	10 396,96	5 609,57	12 015,45	28 968,53
	невикористані кошти 2014 року	14 868,00			7 000,00	7 868,00
	Капітальні інвестиції (I+II+III) без ДЕН і НТЦЕ,	6 951 794,89	1 787 492,62	1 063 778,57	1 842 769,51	2 257 754,19
	за рахунок прибутку:	1 681 605,64	31 789,00	90 810,00	640 829,00	918 177,64
	за рахунок амортизації:	545 178,00	115 521,00	132 209,00	148 419,00	149 029,00
	за рахунок кредитних коштів:	4 653 152,74	1 629 785,66	835 150,00	1 034 506,06	1 153 711,02
	за рахунок доходу від іншої діяльності:	56 990,51	10 396,96	5 609,57	12 015,45	28 968,53
	невикористані кошти 2014 року	14 868,00			7 000,00	7 868,00
	крім того:					
	за рахунок амортизації (IV+V):	7 401,00	1 807,96	1 980,54	1 791,52	1 820,98
	- Держенергонагляд	6 623,00	1 711,00	1 756,00	1 500,00	1 656,00
	- НТЦЕ	778,00	96,96	224,54	291,52	164,98
I.	Нове будівництво, всього, у т.ч.:	5 455 498,00	1 661 189,00	925 960,00	1 416 532,00	1 451 817,00
II+III	Технічне переоснащення та реконструкція об'єктів, придбання основних засобів, всього:	1 496 296,89	126 303,62	137 818,57	426 237,51	805 937,19

Джерело: складено за даними НЕК «Укренерго».

Додаток 6.5

Загальний звіт з виконання Інвестиційної програми за I півріччя 2015 року по ДП "НЕК "Укренерго", (тис.грн., без ПДВ)

1	2 Складові інвестиційної програми	Виконання на звітний період (січень-червень з наростаючим підсумком з початку року)									13 Недовикористано коштів (гр.5-гр.4)	
		фінансування				виконання робіт згідно з актами виконаних робіт			уведення в експлуатацію			
		3 Заплановано профінансувати за 2015 рік	4 заплановано профінансувати за I півріччя 2015 року	5 виконано	6 %	7 заплановано на I півріччя 2015 року	8 виконано	9 %	10 заплановано на I півріччя 2015 року	11 виконано		12 %
	Капітальні вкладення (I+II+III+IV+V), усього, у т.ч.:	4 779 943,01	2 855 409,69	1 194 513,38	41,8%	1 859 847,35	1 194 296,48	64,2%	138 486,56	19 722,16	14,2%	-1 660 896,31
	невикористані кошти 2014 року	14 868,00										
	об'єкти 2015 року	4 765 075,01	2 852 016,87	1 194 513,38	41,9%	1 859 847,35	1 194 296,48	64,2%	138 486,56	19 722,16	14,2%	-1 657 497,50
I	Нове будівництво, усього, у т.ч.:	4 098 768,00	2 587 149,00	1 156 651,50	44,7%	1 707 047,00	1 163 558,00	68,2%				-1 430 497,50
	Власні кошти (прибуток), усього, у т.ч.:	321 868,00	122 599,00	36 384,50	29,7%	126 547,00	87 146,00	68,9%				-86 214,50
	об'єкти 2014 року	14 868,00										
	об'єкти 2015 року (прибуток)	307 000,00	122 599,00	36 384,50	29,7%	76 235,00	40 949,00	53,7%				-86 214,50
	Західна ЕС	16 025,00	5 500,00			5 500,00						-5 500,00
	Південна ЕС	78 804,00	38 969,00	165,23	0,4%	21 355,00	16 596,00	77,7%				-38 803,77
	Південно-Західна ЕС	27 955,00	160,00	27,27	17,0%	160,00	273,00	170,6%				-132,73
	Північна ЕС	667,00	320,00			320,00						-320,00
	Центральна ЕС	120 985,00	51 338,00	28 638,87	55,8%	48 900,00	24 080,00	49,2%				-22 699,13
	Апарат ДП «НЕК "Укренерго"»	77 432,00	26 312,00	7 553,13	28,7%	50 312,00	46 197,00	91,8%				-18 758,87
	невикористані кошти 2014 року	14 868,00										
	об'єкти 2015 року (прибуток)	62 564,00	26 312,00	7 553,13	28,7%							-18 758,87
	Крім того, кредитні кошти ЄБРР	3 776 900,00	2 464 550,00	1 120 267,00	45,5%	1 565 500,00	1 065 042,00	68,0%				-1 344 283,00
	Південна ЕС	2 201 900,00	1 409 300,00	400 970,34	28,5%	715 000,00	305 901,00	42,8%				-1 008
	Апарат ДП «НЕК "Укренерго"»	1 575 000,00	1 055 250,00	719 296,66	68,2%	850 000,00	758 667,00	89,3%				-335 953,34
	Центральна ЕС					500,00	474,00	94,8%				

	Крім того грантові кошти ЄБРР					15 000,00	11 370,00	75,8%				
	Південна ЕС					15 000,00	11 370,00	75,8%				
II+III + IV+V	Технічне переоснащення та реконструкція об'єктів, придбання основних засобів (з Держенергонагляд та НТЦЕ), усього, у т.ч.:	681 175,01	268 260,69	37 861,88	14,1%	152 800,35	30 738,48	20,1%	138 486,56	19 722,16	14,2%	-230 398,81
	Дніпровська ЕС	155 326,70	34 644,91	23 647,30	68,3%	44 575,65	18 036,58	40,5%	51 487,82	5 288,97	10,3%	-10 997,61
	Донбаська ЕС	41 842,75	18 805,29	319,66	1,7%	18 034,75	1 902,87	10,6%	14 135,99	1 051,75	7,4%	-18 485,63
	Західна ЕС	108 384,15	49 249,98	2 098,58	4,3%	18 709,27	3 358,45	18,0%	20 124,21	4 953,14	24,6%	-47 151,40
	Південна ЕС	136 355,37	61 960,16	218,96	0,4%	18 646,91	237,11	1,3%	4 897,36	203,67	4,2%	-61 741,20
	Південно-Західна ЕС	78 444,60	23 773,52	630,39	2,7%	3 714,77	1 671,89	45,0%	3 253,11	1 786,16	54,9%	-23 143,13
	Північна ЕС	46 702,39	21 432,08	4 154,69	19,4%	13 741,61	819,14	6,0%	13 125,51	1 637,30	12,5%	-17 277,39
	Центральна ЕС	46 826,58	21 278,09	3 208,46	15,1%	11 354,54	2 997,97	26,4%	10 109,62	2 043,71	20,2%	-18 069,63
	Апарат ДП «НЕК "Укренерго"»	51 760,39	30 214,11	662,14	2,2%	20 075,02	1 136,35	5,7%	18 906,43	435,46	2,3%	-29 551,97
	Вінницяелектротехнологія	1 498,64	68,34			68,34						-68,34
	ГІОЦ НЕК «Укренерго»	6 632,44	3 045,71			3 045,71			1 948,04	1 932,59	99,2%	-3 045,71

Джерело: складено за даними НЕК «Укренерго».

Додаток 6.6

Оцінка потреб в інвестиціях у розвиток генеруючих потужностей, магістральних (міждержавних) електричних мереж та заходи інтеграції ОЕС до ОЕ Європи

№ п/п	Напрями інвестування та джерела фінансування	Загальна кошторисна вартість робіт, (орієнтовна), тис.грн	Потреби в інвестиціях на 2016-2018 рр., тис.грн	у тому числі по роках, тис. грн		
				2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6	7
	Потреби в інвестиціях по ОЕС України - всього, у т.ч. за рахунок:	487 679 485	274 827 959	109356 270	87 612 826	77 858 862
	- власних коштів підприємств		81 973 897	31 466 252	25 738 524	24 769 121
	- кредитних коштів		183 165 172	76 002 336	59 480 269	47 682 567
	- державного бюджету		0	0	0	0
	- інших джерел		9 688 889	1 887 682	2 394 033	5 407 174
	у тому числі за напрямками інвестування:					
I	Розвиток генеруючих потужностей - всього, у т.ч. за рахунок:	414 490 402	244 572 990	98 772 199	79 422 366	66 378 424
	- власних коштів підприємств		61 649 981	26 181 833	19 813 465	15 654 683
	- кредитних коштів		176 739 520	71 698 684	58 528 269	46 512 567
	- державного бюджету		0	0	0	0
	- інших джерел		6 183 488	891 682	1 080 632	4 211 174
II	Розвиток магістральних (міждержавних) електричних мереж - всього, у т.ч. за рахунок:	70 386 345	27 452 231	9 130 655	7 460 718	10 860 858
	- власних коштів підприємств		17 521 178	3 831 003	5 195 317	8 494 858
	- кредитних коштів		6 425 652	4 303 652	952 000	1 170 000
	- державного бюджету		0	0	0	0
	- інших джерел		3 505 401	996 000	1 313 401	1 196 000
III	Впровадження заходів з інтеграції Об'єднаної енергетичної системи України до об'єднання енергосистем європейських держав	2 802 738	2 802 738	1 453 416	729 742	619 580

Джерело: складено за даними НЕК Укренерго. URL: http://2014.ukrenergo.energy.gov.ua/.../Dod.9-otsinka_investytsiy

ДОДАТКИ до розділу 8

Додаток 8.1

Форми державної підтримки видобутку вуглеводнів

1. Прямий або непрямий переказ грошових коштів, або зобов'язання з такого переказу (direct and indirect transfer of funds and liabilities)	Пряме фінансування (direct spending)	Державне цільове фінансування діяльності, пов'язаної з видобутком вуглеводнів (earmarks and agency appropriations and contracts): прямі цільові витрати бюджетів різних рівнів на розвиток сектора, в тому числі за відомчими програмами і в рамках державного замовлення. Державне фінансування НДДКР і спеціальної освіти (research, development and specialized education support).
	Державна власність на підприємства в енергетичному секторі і пов'язаних з ним галузях у випадках, коли це дає переваги для бізнесу в порівнянні з умовами частної власності (ownership of energyrelated enterprises by government if on terms and conditions more favorable for business than in case of private ownership)	Державна власність на стратегічні підприємства (security-related enterprises): стратегічні запаси нафти; підприємства, що забезпечують поставки вуглеводнів на внутрішній ринок, в т.ч. з-за кордону. Державна і муніципальна власність на підприємства електроенергетики і ЖКГ (municipal utilities and public power): значна участь держави у власності ТЕС, а також мережах транспортування вуглеводнів і електрики в випадках, коли це дає переваги для бізнесу в порівнянні з умовами приватної власності
	Страховання і відшкодування збитків (insurance and indemnification)	Страховання та відшкодування збитків державою (government insurance / indemnification). Встановлені законодавчо максимальні розміри відповідальності комерційних підприємств (statutory caps on commercial liability): еквіваленти значним субсидіям бізнесу у випадках, якщо вони встановлені набагато нижче розмірів можливих збитків в результаті діяльності підприємств
	Охорона праці і промислова безпека (occupational health and accidents)	Ухвалення державою відповідальності з відшкодування збитків в результаті нещасних випадків і аварій на виробництві (assumption of occupational health and accident liabilities)
	Охорона навколишнього середовища (environmental costs)	Витрати держави по компенсації екологічного збитку і управління відходами, прямо або побічно пов'язаних з поточною діяльністю видобувних компаній (environmental damages and waste management).

Розвиток інфраструктурних векторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів...

		Ухвалення державою відповідальності за ризики, що виникають після завершення комерційної експлуатації родовищ та інфраструктури (responsibility for closure and post-closure risks), в т. ч. : можливі витрати з виведення з експлуатації промислових об'єктів, ліквідації накопиченого збитку, рекультивуації земель, відновлення природних об'єктів, довгострокового моніторингу, виплати можливих компенсацій за судовими позовами.
2. Доходи, що випадають з бюджету (government revenue foregone)	Податкові пільги (tax breaks)	Податкові витрати (tax expenditures): доходи, недоотримані в бюджет держави в результаті застосування в спеціально обумовлених випадках «нульових» або знижених податкових ставок, податкових відрахувань, податкових канікул і кредитів, відстрочок зі сплати податків і т. п.-
3. Надання ресурсів, що знаходяться у власності держави, а також державних послуг, на пільгових умовах (provision of goods or services below market value)	Запаси вуглеводнів у власності держави (government-owned oil and gas sites)	Процедура надання запасів вуглеводнів в користування (process for leasing of oil and gas sites): надання ліцензії на розробку ділянок родовищ без конкурсів / аукціонів. Зниження ставок роялті та інших податків на видобуток нафти і газу (royalty relief or reductions in other taxes due on extraction): застосування знижених або «нульових» ставок роялті та інших податків на видобуток, а також канікули і відстрочки по їх виплаті як на федеральному, так і на регіональному рівні. Процедури виплати роялті (process of paying royalties due): існуючі ва- ріанти оцінки та нарахування роялті на обсяги вуглеводнів, видобутих із державних запасів.
	Інші природні ресурси і земля у власності держави (other government-owned natural resources or land)	Надання доступу до користування землею та іншими природними ресурсами, що перебувають у власності держави (access to other government-owned natural resources and land): безкоштовно або на пільгових умовах.
	Об'єкти інфраструктури у власності держави (Government-owned infrastructure) Товари та послуги, що поставляються державою (government-provided goods)	Надання в користування компаній об'єктів інфраструктури, які знаходяться у власності держави, безкоштовно або на пільгових умовах (use of government-provided infrastructure at below market rates). Товари та послуги, що поставляються державою за цінами нижче ринкових (Government-provided goods or services at below market rates)

<p>4. Підтримка цін і доходів виробників (Income or price support)</p>	<p>Підтримка цін на ринку і регулювання ринків (market price support and regulation)</p>	<p>Законодавчо встановлені мінімальні обсяги споживання і надбавки до тарифів (consumption mandates and mandated feed-in tariffs): фіксовані частки для вуглеводнів в паливно-енергетичному балансі Тарифні і нетарифні обмеження експорту і імпорту вуглеводнів (border protection or restrictions): регулювання експорту та імпорту з метою захисту національних виробників вуглеводнів. Прогалини в законодавстві і недосконалість правозастосування (regulatory loopholes): прояви недосконалості правової бази та порядку правозастосування, в результаті яких ті чи інші нафтовидобувні компанії отримують істотні ринкові переваги. Встановлення регульованих цін на рівні нижче ринкових (regulated prices set at below market rates): як засіб гарантування обсягів збуту і підтримки споживачів. Встановлення регульованих цін на рівні вище ринкових (regulated prices set at above market rates): як засіб гарантування доходів компаній</p>
--	--	--

Джерело: Gerasimchuk Ivetta Fossil Fuels – At What Cost? Government support for upstream oil and gas activities in Russia. Moscow – Geneva; WWF-Russia, Global Subsidies Initiative of the International Institute for Sustainable Development, 2012. URL: <http://www.wwf.ru/resources/publ/book/570>

Наукове видання

Никифорук Олена Ігорівна
Чукаєва Ірина Костянтинівна
Піріашвілі Борис Захарович
Ляшенко Ольга Федорівна
Карпов Валерій Михайлович
Кудрицька Наталія Василівна
Загній Олександр Григорович
Стасюк Ольга Миколаївна
Піріашвілі Олександр Борисович
Чмирьова Лариса Юріївна
Федяй Наталія Олександрівна
Плюта Ірина Юхимівна

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРНИХ СЕКТОРІВ ЯК ЧИННИК РЕАЛІЗАЦІЇ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Колективна монографія

За загальною редакцією доктора економічних наук О.І. Никифорук

Упорядкування та редагування тексту *В.П. Овчиннікова*
Підготовка графіків,
оформлення тексту *О.М.Павленко*

Оригінал-макет *С.В.Чимбай*

Підписано у світ 29.12.2017 р.
Об'єм даних 6,34 Мб.

ДУ «Інститут економіки і прогнозування НАН України»
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011
тел. (044) 254-20-36, факс (044) 280-88-69
E-mail: eip@ief.org.ua