

ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ДО 2030 РОКУ ТА ОЧІКУВАНИЙ ВПЛИВ ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ УКРАЇНИ

О. С. Власюк, Д. К. Прейгер

Транспортна галузь належить до найважливіших інфраструктурних елементів будь-якої країни. Рівень розвитку транспорту та ефективність його функціонування визначають економічне зростання держави, умови життя населення, забезпечення національної безпеки, можливості інтеграції країни до світової економіки. Саме тому транспорт завжди знаходиться у центрі економічної політики держави, його розвиток забезпечується через виконання відповідних національних і галузевих програм, реалізацію міжнародних угод та проєктів. Як правило, транспортну галузь формують різні його види: залізничний, автомобільний, водний, повітряний (разом з космічним), трубопровідний. Okремо розглядається міський та промисловий (виробничий), а також індивідуальний транспорт.

Глобалізаційні процеси в економіці, серед іншого, базуються на міжнародній інтеграції транспортних галузей, раціональному сполученні різних видів транспорту, забезпеченні ефективних транзитних перевезень, координації функціонування всіх транспортних галузей всередині кожної країни. Зростають вимоги до якісних характеристик транспортного обслуговування, які включають параметри швидкості,

своєчасності, ритмічності, безпеки, економічності та екологічності функціонування національних транспортних систем.

Особливості географічного розташування України на стику європейського й азійського континентів дають їй значні переваги в наданні експортних транспортних послуг на засадах організації та здійснення транзитного переміщення вантажів та пасажирів, водночас вимагаючи виконання міжнародних вимог до зазначених процесів і обов'язковість забезпечення технічних та технологічних умов їх здійснення. Тому важливим є прогнозування розвитку національної транспортної інфраструктури для міжнародних потреб, шляхів сполучення,

Власюк Олександр Степанович – доктор економічних наук, професор, директор Національного інституту проблем міжнародної безпеки

Прейгер Давид Каспарович – доктор економічних наук, професор, радник Національного інституту проблем міжнародної безпеки

транспортних засобів, формування логістичних ланцюгів просування вантажів, ідентифікації правового поля тощо. Інформаційною базою для таких прогнозів можуть бути концепції, стратегії, програми розвитку економіки, зовнішньої торгівлі, транспортних галузей країн, що є або мають стати учасниками транзитних перевезень територією України. Зі Сходу це перш за все Російська Федерація (її частка у формуванні транзитного вантажу для України у 2007 р. становила понад 80%), з Півночі – Білорусь, із Заходу – Молдова та члени Європейського Союзу, з Півдня – країни Чорноморського басейну.

Мета статті – проаналізувати особливості змісту Транспортної стратегії Російської Федерації на період до 2030 року, затвердженої Розпорядженням Уряду РФ від 22.11.2008 № 1734-р., розкрити її цілі, завдання та етапи реалізації, обґрунтувати авторське бачення очікуваного впливу виконання Стратегії на економічну безпеку України.

Необхідність розробки Стратегії розвитку транспорту Російської Федерації на період у понад 20 років обумовлена структурною перебудовою світової економіки, пов'язаною зі зміною балансу між економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних союзів, очікуваним поширенням нових технологій як у системі економічних галузей, так і безпосередньо на транспорті, що породжуватимуть нову структуру експортно-імпортного балансу та зростання економіки на засадах інноваційного розвитку. Ці зміни зумовлять диверсифікацію національних та світових вантажо- і пасажиропотоків, зростання вимог до якості транспортного обслуговування, активізацію міжнародних транспортних перевезень, у тому числі на засадах транспортно-логістичної організації. У технічному плані аналізований документ містить 8 розділів, розміщених на 207 сторінках тексту та 4 додатках табличного матеріалу. Стратегію розроблено у трьох варіантах: інерційний, енергосировинний та інноваційний. Варіанти відрізняються кінцевими завданнями (кількісні та якісні параметри розвитку транспорту відповідно до різних прогнозів соціально-економічного розвитку держави) та шляхами досягнення очікуваних орієнтирів. Перевага надається інноваційному варіанту.

Сучасний стан і проблеми транспортної системи Російської Федерації. На початку 2007 року довжина шляхів сполучення транспортної системи РФ становила 85 тис. км залізниці загального користування, 42 тис. км шляхів промислового залізничного транспорту, 755 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям (з них 597 тис. км доріг загального користування), 102 тис. км внутрішніх водних шляхів, 532 тис. км повітряних трас, з яких понад 150 тис. км віднесено до міжнародних [1]. Щодоби транспортні засоби на цих шляхах перевозять 69,1 млн. пасажирів та 33,1 млн. т вантажів. Економічні реформи в країні супроводжуються активним розвитком транспорту недержавної форми власності та зростанням обсягів вантажних і пасажирських перевезень ним. Нині його частка становить 94,9% у вантажних і 18,5% у пасажирських автомобільних перевезеннях; відповідно, 88,4 та 97,3% – у морських перевезеннях; 97,7 і 90,4% – у перевезеннях на внутрішньому водному транспорті; 87,1 та 77,8% – у повітряних, а також 85,6% – у перевезеннях промислового залізничного транспорту. Розвиток транспортної системи РФ з початку 2002 року і донині здійснюється відповідно до завдань, встановлених федеральною цільовою програмою (ФЦП) «Модернізація транспортної системи Росії (2002 – 2010 роки)».

Скорочення частки держави у вантажних і пасажирських перевезеннях позначається і на структурі фінансових витрат на розвиток транспортної системи. Фактичні витрати на реалізацію зазначеної ФЦП у 2002 – 2007 рр. становили 1,93 трлн. рублів, з яких лише 0,54 трлн., або 27,7% – з федерального бюджету. Із загального фінансування 27,1% спрямовано на розвиток залізничного транспорту та 57,4% – автомобільного, з федерального бюджету, відповідно, 89,9 і 0,4 відсотка. В країні спостерігається витіснення залізничного транспорту автомобільним як у пасажирських перевезеннях, так і вантажних. Загальні темпи зростання обсягів перевезень вантажів становили у 2002 – 2007 рр. 18,1%, з них на транспорті загального користування – 23,9%. Перевалка вантажів у морських портах зросла у 2,6 рази та становила у 2007 р. 451 млн. т, що більш ніж за радянських часів усіма портами у 1989 р. (максимальний рік). За 2002 – 2007 рр. зросли перевезення повітряним флотом – пасажирів на 70,2%, вантажів – на 14,5%.

З початку 2008 року в транспортній галузі реалізують 13 масштабних інфраструктурних проєктів на принципах державно-приватного партнерства (ДПП), частину витрат на які фінансує Інвестиційний фонд Російської Федерації (лише у 2009 р. – 34 млрд. руб.). Підприємства транспортної системи країни поступово адаптуються до нових вимог, у тому числі з урахуванням майбутнього набуття РФ членства у СОТ. Разом з тим багато проблем залишається невирішеними. Так, на залізниці проблемами з погляду пропускної спроможності є дороги довжиною 8,3 тис. км, або близько 30% загальної довжини тих трас, що забезпечують майже 80% всієї вантажної роботи залізничного транспорту. Не завершено формування опорної мережі федеральних автомобільних шляхів, що поєднали б усі регіони Російської Федерації. 40000 населених пунктів з населенням близько 15 млн. осіб не забезпечено цілорічним зв'язком з автотранспортною мережею загального користування, а 5 суб'єктів РФ взагалі не мають залізничного сполучення. Нормативним вимогам відповідають лише 38% автомобільних доріг (за довжиною) федерального значення. Загалом федеральні автодороги вичерпали свою пропускну здатність, 13 тис. км, або майже 29% довжини доріг, що підходять до великих міст, експлуатуються у понаднормативний термін. З цих причин, за деякими даними, країна щороку втрачає до одного відсотка обсягу ВВП недоотриманих прибутків від реалізації транзитного потенціалу (використовується лише 5 – 7 відсотків).

Місцева мережа доріг неспроможна забезпечувати локальні вантажні перевезення, їх змушені частково здійснювати дорогами федерального значення, що прискорює зношуваність останніх. Разом з тим автомобільний парк у РФ в останні 10 років збільшився на 75%, а довжина доріг загального користування – лише на 15%. Однак найважливішою проблемою транспортної системи Російської Федерації є її технічне та технологічне відставання від транспортних систем розвинутих країн світу. Вона не готова до масштабного впровадження сучасних технологій перевезень, насамперед контейнерних. Зростаючий попит на вантажні перевезення не задовольняється через нерозвиненість транспортно-логістичної системи країни, неналежним чином розвивається транспортно-експедиційне обслуговування економіки та

населення. Частка повітряних суден, що відповідають вимогам Міжнародної організації цивільної авіації щодо шуму, в структурі провізної потужності становить тільки 59,1%, а частка сучасних суден у кількісному вимірі – лише 35 відсотків. Тільки 62% злітно-посадочних смуг мають штучне покриття, 65% аеропортів укомплектовано сучасним світлосигнальним обладнанням. Майже вдвічі вищі середньоєвропейських питомі витрати пального діючими літаками. На низькому рівні залишається транспортно-експедиційне обслуговування споживачів послуг з економічних галузей та населення. Досі в країні немає високошвидкісного залізничного сполучення світового рівня.

Розробники Транспортної стратегії констатують наявність проблеми незбалансованого розвитку єдиної транспортної мережі Російської Федерації, яка, на їх думку, виявляється у трьох вимірах. По-перше, диспропорції у темпах і масштабах розвитку різних видів транспорту (зокрема, значно відстає внутрішній водний транспорт, надмірним є процес автомобілізації країни); по-друге, недостатній розвиток наявної інфраструктури транспорту (насамперед, відстає розвиток автомобільних доріг від зростання кількості автомобілів та попиту на автоперевезення; різко скоротилась кількість регіональних і місцевих аеропортів; є «вузькі місця» на стиках окремих видів транспорту); по-третє, територіальна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури. Низьким залишається рівень конкурентоспроможності транспортної системи Російської Федерації на світовому ринку транспортних послуг. Це стосується також МТК, технічні та технологічні параметри яких не відповідають міжнародним стандартам. У світовій практиці ці коридори втрачають прямі функції з переміщення вантажів і набувають нових – управління перевізним процесом та тарифною політикою. Зазначені проблеми стають особливо актуальними внаслідок інтеграційних процесів, що поширюються на всі галузі господарської діяльності. Саме тому формування сучасної товаропровідної мережі може базуватися лише на процесах інтеграції транспортно-логістичних комплексів, що надаватимуть широкий спектр конкурентоспроможних послуг, активному розвитку інтермодальних перевезень, формуванні територіально-виробничих кластерів.

Цільові орієнтири та завдання реалізації Транспортної стратегії. В аналізованому документі зазначається, що головним завданням держави у сфері функціонування та розвитку транспорту є створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення через забезпечення доступу до безпечних і якісних транспортних послуг, створення географічних особливостей Російської Федерації в її конкурентні переваги. Стратегічну ціль розвитку транспортної системи визначено як засіб задоволення потреб інноваційного соціально орієнтованого розвитку економіки та суспільства в конкурентоспроможних якісних послугах транспортної системи. Головні цільові орієнтири диференційовані як загальносоціальні, загальноекономічні, загальнотранспортні та за видами транспортної діяльності. Серед загальнотранспортних орієнтирів звертає увагу теза щодо створення пріоритетних конкурентних умов для національних перевізників та підвищення їх конкурентоспроможності. За видами транспортної діяльності вбачається до 2015 р. вирішити питання, пов'язані з ліквідацією «вузьких місць», розвитком пропускних і провізних спроможностей відповідно до вимог ФЦП, зокрема «Розвиток транспортної системи Росії (2010 – 2015 роки)» та програм розвитку конкретних видів транспорту.

Цілі розвитку транспортної системи об'єднані у шість напрямів. *Перший* – формування єдиного транспортного простору РФ шляхом збалансованого розвитку відповідної транспортної інфраструктури. Передбачається створити не тільки інтегровану систему товаротранспортної технологічної інфраструктури всіх видів транспорту, впровадження єдиних стандартів їх технічної сумісності, а й єдине інформаційне середовище технологічної взаємодії видів транспорту. Для досягнення цієї мети вже на першому етапі реалізації Стратегії (до 2015 р.) передбачається реконструювати та збудувати нові напрямки автомобільних та залізничних шляхів, інфраструктури портів, внутрішніх водних мереж та аеропортів, забезпечити розвиток транспортних підходів до міжнародних пунктів пропуску, до перспективних з економічних міркувань адміністративних центрів – точок зростання. *Другий* – забезпечення доступності, обсягу та конкурентоспроможності транспортних послуг за критеріями якості для вантажовласників відповідно до вимог інноваційного розвитку економі-

ки. Досягнення цієї мети прогнозується на засадах ефективної дії ринку транспортних послуг, який має створюватися шляхом перевищення обсягу пропозиції якісних послуг над попитом одночасно з реалізацією механізму «ціна – якість». Для підвищення швидкості просування вантажів та зростання якості транспортних послуг передбачаються механізми мотивації структурної модернізації наявних транспортних систем, у тому числі на засадах створення нових національних та інтернаціональних конкурентоспроможних транспортних компаній. *Третій* – забезпечення доступності й якості транспортних послуг для населення відповідно до вимог соціальних стандартів. Йдеться не тільки про населення загалом, а й про групи осіб з особливими вимогами до транспортних засобів, встановлення безперебійної системи зв'язків населених пунктів з транспортними комунікаціями, доступність послуг соціального значення за ціновими параметрами. Негативний економічний вплив держави на соціальні тарифи компенсуватиметься перевізникам з бюджету. *Четвертий* – інтеграція у світовий транспортний простір та реалізація транзитного потенціалу країни. Експорт транспортних послуг має перетворитися на вагоме джерело доходів держави. Передбачається технічне та технологічне вдосконалення системи розбудови та функціонування МТК, включаючи ті, що пролягають територією України (йдеться як про Критські коридори, так і про Євразійські залізничні коридори ОСЗ, TRACECA), розвиток багатовекторних транспортних зв'язків зі світовими економічними центрами, формування так званих контейнерних «мостів». *П'ятий* – підвищення безпеки транспортної системи до рівня, що відповідатиме національним та міжнародним вимогам. Серед шляхів досягнення мети передбачається розвиток системи професійного допуску до транспортної діяльності через ліцензування або декларування (повідомлення), забезпечення галузі спеціалістами з високим рівнем професійної підготовки. *Шостий* – зниження шкідливого впливу транспорту на довкілля. Для цього необхідно виробити та запровадити механізми державного регулювання, що мотивуватимуть переведення транспортних засобів на екологічно чисте паливо та зниження енергоємності транспорту до значень прогресивних країн світу. В дію вводиться також інші засоби – раціоналізація маршрутів слідування транспорту, кадрові вдосконалення тощо.

Транспортна стратегія передбачає збільшити частку російських транспортних організацій у перевезеннях експортних та імпорتنих вантажів, для чого мають бути розроблені і прийняті відповідні правові (нормативні та законодавчі) акти, а також впроваджені інші методи регулювання, які забезпечуватимуть переважний або виключний допуск російських перевізників до транспортування вантажів для потреб держави, суб'єктів Російської Федерації і муніципалітетів. Щодо ж до стратегічних вантажів, то для їх переміщення переваги надаватимуть національним перевізникам та експедиторам за одночасного суттєвого інвестування у будівництво відповідних інфраструктурних об'єктів, зокрема транспортно-логістичної інфраструктури, що забезпечуватимуть комерційну швидкість та надійність транспортних послуг. Зазначений режим розповсюджуватиметься

«Розвиток експорту транспортних послуг». Головними механізмами реалізації другого етапу (2016 – 2030 рр.) будуть ФЦП розвитку транспортної системи на п'ятирічні періоди.

Витрати на реалізацію Стратегії розраховано за варіантами, які суттєво різняться між собою. Найвитратнішим є інноваційний варіант (табл. 1).

За розрахунками, що містяться у Стратегії, частка капітальних вкладень на її реалізацію у сумарному внутрішньому валовому продукті (ВВП) Російської Федерації становитиме у середньому 3,97%. Звичайно, фінансова криза може внести певні зміни до Стратегії (вже 2009 р. з держбюджету спрямовується коштів на 11,4% менше, ніж передбачалося).

Таблиця 1

Проектні витрати на реалізацію інноваційного варіанта Транспортної стратегії

Транспортна галузь	Потрібне фінансування, млрд. рублів		
	Усього	У т. ч. з федерального бюджету	Частка федерального бюджету, %
Залізничний транспорт	58080	3290	5,7
Автомобільні дороги	59996	27918	46,5
Морський транспорт	9927	1855	18,7
Внутрішній водний транспорт	2868	1714	59,7
Повітряний транспорт	21079	2668	12,7
Автомобільний транспорт	9375	–	–

і на процеси перевезення видобутих сировинних покладів, включаючи ті роботи, що здійснюються на підставі Закону про угоди з розподілу продукції.

Етапність реалізації Стратегії. Транспортна стратегія виконуватиметься двома етапами. Перший (до 2015 р.) передбачає реалізацію чинної федеральної цільової програми «Розвиток транспортної системи Росії (2010 – 2015 роки)», яка включає 5 підпрограм, що сформовано за галузевим принципом: «Залізничний транспорт», «Автомобільні дороги», «Морський транспорт», «Внутрішній водний транспорт», «Цивільна авіація», а також функціональну підпрограму

Головні очікувані результати реалізації Транспортної стратегії у документі визначено за групами цільових орієнтирів. *Загальносоціальні:* забезпечення доступності й якості транспортних послуг для всіх прошарків населення відповідно до соціальних стандартів; зростання рухливості населення у 2,2 разу проти 2007 р. Для цього до 2030 р. намічається довести щільність транспортної мережі на залізничному транспорті до 6,2 км/тис. км², на автомобільному – до 79 км/тис. км² за наявного рівня, відповідно, 5 та 42,6 км/тис. км². *Загальноекономічні:* зниження питомої ваги транспортних витрат у ціні продукції до 2030 р. на 30%; зростання комерційної швидкості просування товарів

автотранспортом до 1400 км/добу, залізничним – до 1000–1200 км/добу (контейнерні перевезення); досягнення нинішнього рівня розвинутих країн щодо своєчасності доставки товарів, що дасть можливість зменшити складські запаси у гарантованому товарному виробництві на 3–6 діб; зростання експорту транспортних послуг у 7,8 разу, у тому числі у вартісному виразі – у 6,8 разу – до 80 млрд. дол./рік (у 2007 р. експорт транспортних послуг України становив 6,1 млрд. дол. США); збільшення транзиту вантажів з 28 млн. до 100 млн. т/рік (у 2007 р. транзитом через територію України перевезено 107,1 млн. т вантажу без врахування трубопроводного транспорту). *Загальнотранспортні:* зростання конкурентоспроможності національних перевізників, зокрема, в автомобільних перевезеннях частка російських зростає з 41% у 2007 р. до 50% у 2030 р., причому в загальному обсязі автоперевезень приватний транспорт становитиме 60%. Частка зовнішньоторговельних перевезень суднами під російським прапором збільшиться з 6 до 40% (частка суден під прапором РФ у сумарному дедвейті транспортно-го флоту, яку контролює Російська Федерація, зростає з 38,5% у 2010 р. до 70% – у 2030 р.). Нині частка іноземних суднохідних компаній у транспортуванні російських зовнішньоторговельних вантажів становить 80%. При цьому російські судна, середній вік яких – 30 років, практично не можуть конкурувати з іноземними [2]. 30% згаданих вантажів перевантажується в портах суміжних держав (Фінляндії, Україні, прибалтійських країнах). На жаль, в Україні ситуація на водному транспорті аналогічна: вітчизняного торговельного флоту практично не залишилося (діє лише УДП), перероблення вантажів (експортних, імпорتنних, транзитних) у портах здійснюється переважно іноземним флотом (зокрема, у 2007 р. у морські (річкові) порти (причали) 81,9% загального обсягу вантажів надходили іноземними суднами, у тому числі експортних вантажів – 88,6%, імпорتنних – 93,6%, транзитних – 96,3% [3]), на оновлення та розширення флоту бракує коштів, вітчизняне суднобудування орієнтовано практично тільки на виконання іноземних замовлень.

На залізничному транспорті РФ намічено реалізувати певні проекти з розвитку міжнародного співробітництва, частина з яких торкається України. Зокрема, буде організовано пряме сполучення через Україну за напрямком Москва – Київ – Братислава – Відень з викорис-

танням стандартної колії 1520 мм та створенням у передмісті Відня логістично-провайдерського центру. У внутрішньому сполученні вже до 2020 р. мають бути зняті обмеження пропускної спроможності будь-яких дільниць. Передбачається впровадження ряду технологічних новинок як в організації перевізного процесу на залізниці, так і в будівництві рухомого складу. Створюватимуться автоматизовані центри з управління рухом потягів з використанням супутникових технологій, насамперед, ГЛОНАСС/GPS, автоматизованим управлінням локомотивами. Самі локомотиви вироблятимуть більш потужними та економічно привабливішими. Пасажирський рухомий склад уже найближчим часом поповнюватиметься двоповерховими вагонами, новими міжрегіональними високошвидкісними електропотягами. Вантажні вагони будуть спроможні рухатись зі швидкістю до 140 км/год, оснащатимуться розсувними колісними парами для міжнародних перевезень. Планується створити розгалужену мережу вантажопереробних терміналів, що надаватимуть широкий спектр складських, митних і супутніх послуг.

На автомобільному транспорті в межах МТК забезпечуватиметься вільний проїзд транспортних засобів з осевим навантаженням до 11,5 т і загальною масою 44 т (в Україні у перспективі теж мають запровадити аналогічні граничні показники. Відомо також, що діючі обмеження на українських автотрасах змушують вантажовласників шукати обхідні маршрути, і Україна втрачає значні обсяги недоотриманої плати за транзит). В авіації вже до 2020 р. передбачається збільшити кількість діючих аеропортів до 357, а до 2030 р. – до 500 (якщо до 2010 р. вдасться спинити процес їх скорочення). На водному транспорті планується розвиток інфраструктури Північного регіону – порти Архангельськ, Мурманськ, Біломорськ, у Балтійському басейні – порти Санкт-Петербург, Висоцьк, Усть-Луга, Балтійськ, Выборг та Калінінград. Перевага надаватиметься створенню умов для зростання потужностей Балтійської трубопроводної системи (БТС). На подальший розвиток чекають порти Азово-Чорноморського басейну, насамперед Новоросійськ, Таганрог, Темрюк, Азов, Ростов-на-Дону, активізується будівництво порту Тамань, який має перехопити значну кількість вантажів, що нині транзитом йдуть через Україну. У цьому контексті важливо зазначити, що прогнозований розвиток мор-

ських портів та морського транспорту Російської Федерації у наведених регіонах потребуватиме від України концентрації зусиль для інтенсивного розвитку інфраструктури портів так званої Великої Одеси (Одеса, Южний, Іллічівськ), де вже нині відчутне відставання переробних потужностей від потреби, у тому числі з боку російських транзитних вантажів. Зокрема, програма перспективного розвитку порту «Южний» передбачає до 2015 р. збільшити товарообіг з нинішніх 35,77 млн. т до 82 млн. т у 2015 р. і до 129,5 млн. т у 2025 р. (це єдиний торговельний порт, що має можливість приймати судна вантажопідйомністю до 150 тис. т) [4].

У Каспійському басейні добудовуватимуть інфраструктурні об'єкти порту Оля та розвиватимуть порти Махачкала й Астрахань. Передбачені й інші заходи сприятимуть збільшенню обсягів перевалювання вантажів у морських портах з 451 млн. т у 2007 р. до 1020 млн. т у 2030 р. Прогнозується інтенсифікувати роботи з поєднання Азово-Чорноморського та Каспійського басейнів, що позитивно вплине на подальший розвиток системи транзитних перевезень водним транспортом країн регіону, насамперед трасами МТК «Північ – Південь», що з'єднує країни Європи через Російську Федерацію з Іраном та Індією (Україна теж є учасником реалізації цього міжнародного коридору).

Прогнозується подальше вдосконалення нормативно-правової бази, спрямованої на виконання Транспортної стратегії. Зокрема, актуальним є прийняття закону «Про транзит», в якому мають знайти вирішення проблеми створення єдиної системи державного регулювання транзитних перевезень вантажів, заходи з координації дій транспортних організацій та органів, що здійснюють державний контроль транзитних перевезень, питання міжнародного співробітництва. В Україні Закон «Про транзит» діє з 1999 р., однак потребує подальшого вдосконалення.

У цьому контексті важливим для України залишається відкриття Російською Федерацією внутрішніх водних шляхів для доступу суден під іноземним прапором, насамперед у цій міжбасейновій системі, особливо з урахуванням того, що РФ приєдналася до Будапештської конвенції про угоду з перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Подальшого розвитку набувають порти Далекого Сходу, у тому числі потужності, пов'язані з експортом вуглеводневої сировини.

Головні параметри реалізації Транспортної стратегії (за варіантами) щодо динаміки пасажирських і вантажних перевезень наведено у табл. 2. Таблиця 3 містить основні параметри

Таблиця 2

Динаміка перевезень вантажів і пасажирів (прогноз за варіантами)

Показник	2007 р., фактично	інерційний			енергосировинний			інноваційний		
		2015 р.	2030 р.	2030 р. у % до 2007 р.	2015 р.	2030 р.	2030 р. у % до 2007 р.	2015 р.	2030 р.	2030 р. у % до 2007 р.
Перевезено вантажів, усього, млн. т	12068,8	13960,6	17858	148,0	14202,4	18227,6	151,0	14823,9	20679,4	171,3
У т. ч. за видами транспорту										
автомобільний	6861,4	7500	10000	145,7	7478,7	10500	153,0	8100	12300	179,3
залізничний	1344,2	1720	1970	146,6	1758	1970	146,6	1758	2150	159,9
морський	26,7	60	170	у 6,4 р. б.	85	252	у 9,4 р. б.	85	252	у 9,4 р. б.
повітряний	0,73	1,4	3,0	у 4,1 р. б.	1,5	3,2	у 4,4 р. б.	1,7	5	у 6,8 р. б.
Перевезено пасажирів, усього, млн. осіб	38848,2	43803,1	52096,7	134,1	43849,3	53460,9	137,6	45452,1	62377,4	160,6
У т. ч. за видами транспорту										
залізничний	1318,7	1369,6	1440	109,2	1369,6	1445	109,6	1380	1590	120,6
автомобільний*	28302,3	34096,9	41600	147,0	34096,9	42903,7	151,6	35424,1	50587,7	178,7
повітряний**	45,1	70	138	306,0	85,1	150	332,6	86,1	240	532,2

* враховано перевезення автомобілями всіх форм власності.

** транспортна авіація.

**Прогноз процесів інтеграції РФ у світове транспортне середовище
та реалізації транзитного потенціалу країни за інноваційним варіантом**

Показник	Одиниця виміру	2007 р. фактично	Прогноз по роках			
			2010	2015	2020	2030
Перевезення транзитних вантажів	млн. т	27,9	34,2	42,7	60	100
Експорт транспортних послуг	млрд. дол.	10,3	13,1	23,4	41	80
Частка російських перевізників в обсягах міжнародних автомобільних перевезень вантажів	%	40,9	42	48	50	50
Частка у сумарному дедвейті морського транспортного флоту, що контролюється РФ, суден під російським прапором	%	36,4	38,5	64,6	65,1	70
Сумарний дедвейт морського транспортно-го флоту, що контролюється РФ	млн. т	16,2	18,7	22,6	28,8	38,9
Частка експорту у загальному обсязі авіатранспортних послуг російських авіакомпаній	%	14	19	21	22	29

щодо процесів інтеграції транспортної системи РФ у світове транспортне середовище.

Найбільший вплив на транспортну систему України очікується від виконання регіональних розділів Транспортної стратегії РФ, зокрема у суміжних Центральному та Південному федеральних округах. Перевага тут надається розвитку автомобільних доріг, що формують міжнародні транспортні коридори та сприяють активізації перевезень вантажів і пасажирів саме автомобільним транспортом. У Центральному федеральному окрузі передбачається подальший розвиток автомобільних доріг М-2 «Крим» (відома як соляний шлях): Москва – Тула – Орел – Курськ – Білгород – Харків – Дніпропетровськ – Запоріжжя – Мелітополь – Сімферополь та М-3 «Україна»: Москва – Калу́га – Брянськ – Чернігів – Київ – Одеса. У Південному федеральному окрузі головна увага приділятиметься розвитку морських портів Чорного та Азовського морів (їх сумарну потужність буде збільшено в 1,9 разу), а також поліпшенню стану та розвитку міжнародних автомобільних транспортних коридорів, зокрема за напрямом «Північ – Південь» (насамперед, М-4 «Дон», М-21 (Волгоград – Камінськ-Шахтинський – Луганськ – Дніпропетровськ – Кіровоград – Кишинів), М-23 (Ростов-на-Дону – Таганрог – Маріуполь – Мелітополь – Херсон – Миколаїв – Одеса).

Завдання для України. Для того, щоб Україна була спроможна перейняти збільшені потоки вантажів та пасажирів, що переміщуватимуться від кордонів Центрального та Південного федеральних округів, їй належить здійснити роботи з подальшого вдосконалення автомобільних шляхів у напрямку до Криму та Одеси, а також Кіровограда. Особливо гострою залишається проблема транспортного сполучення між центром України та західними регіонами, що межують з ЄС, у тому числі з огляду на Євро-2012. Слід також наголосити на ролі українсько-російського співробітництва в авіаційній галузі (детально цю проблему проаналізовано у статті Прейгера Д.К. «Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України» // Економіка України. – 2009. – № 6. – С. 4 – 21), оскільки саме тут криються колосальні резерви, використання яких сприятиме розвитку як української, так і російської авіації.

На морському транспорті, з огляду на виконання завдань регіональних розділів Транспортної стратегії Російської Федерації, Україна відчує зростаючу конкуренцію за транзитні вантажі, що надходитимуть до акваторій Чорного й Азовського морів. Зазначимо, що особливу увагу РФ приділяє новому будівництву терміналів з перевалки мазуту, зерна, контейнерів, глинозему, сухих мінеральних добрив та лісових вантажів у Новоросійському транспортному

вузлі, що може призвести до втрати цих вантажів придунайськими портами України, а також портами Одеси та Іллічівська. Аналогічна ситуація може виникнути на Азовському морі, де нині у Маріуполі та Бердянську переробляється значна частина російських вантажів. Істотно може скоротитися навантаження на порти Керч, Феодосія, оскільки у російській Стратегії передбачається активний розвиток інфраструктури портів Темрюк, Таганрог, Азов, створення комплексів універсального призначення та потужностей для перевантаження вугілля, контейнерів та організації поромних перевезень у порту Тамань. Запобігти цьому певною мірою могло б будівництво (разом з РФ) мосту через Керченську протоку, більш активна участь України у розбудові автотранспортної магістралі навколо Чорного моря.

Перемогти у конкуренції українські порти зможуть лише при формуванні та реалізації сучасної державної морської політики, національної стратегії розвитку морських портів (наявна розрахована лише до 2015 року), прийнятті Закону України «Про морські порти» та інших актів законодавства, зваженої та конкурентоспроможної тарифної політики, досягненні високоякісних параметрів обслуговування вантажовласників, створенні інших привабливих умов для залучення нових товаропотоків. Доцільно відродити практику радянських часів, відповідно до якої експортні вантажі морським транспортом реалізовувались на умовах CIF (Cost, Insurance and Freight), пріоритет надавався вітчизняним перевізникам, які здійснювали переміщення вантажів на судах, що їм належали.

Разом з тим фінансовий стан Мінтрансу зв'язку України нині не дає можливостей очікувати від нього проривних технологій в організації транспортних процесів, зміцнення матеріально-технічної бази, виконання урядових рішень з розвитку міжнародних транспортних коридорів, посилення ролі морської й авіаційної галузей та розширення масштабів інтермодальних перевезень, подальшої контейнеризації товаропотоків. Тому без зміцнення фінансового стану транспортної галузі Україна неспроможна буде повноцінно реагувати на нові виклики, у тому числі пов'язані з реалізацією Російською Федерацією своєї Транспортної стратегії.

У 2007 р. частка обсягів продукції підприємств транспорту та зв'язку України у валовій доданій вартості становила 10,9%, а вартість їх основних фондів – 22,2% від загальної вартості виробничого потенціалу країни. Загальна транспортна мережа включала 44,7 тис. км магістральних трубопроводів, 21,9 тис. км залізничних колій, 165,6 тис. км автодоріг з твердим покриттям, 2,2 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів [3]. Додаткові потенційні транспортні можливості Україна отримує від завершення будівництва та активної експлуатації глибоководного судноходу (ГСХ) «Дунай – Чорне море». Так, згідно з оцінками експертів Європейського Союзу, вже до 2016 р. обсяг перевезень на українській ділянці МТК № 7 збільшиться до 20 млн. тонн на рік, або у 10 разів, за рахунок вантажів рейнського та кавказько-азіатського походження.

Загалом виконання РФ Транспортної стратегії та інших пов'язаних із нею прогнозних документів у цій сфері створить додаткові можливості для реалізації транзитного потенціалу України. Проте для цього слід активно розвивати свою транспортну та інфраструктурну мережу, докорінно перебудувати технологію та оновити техніку переробки вантажів на водному транспорті, розвивати (у тому числі разом з Російською Федерацією та країнами Східної Європи) контейнерні та інтермодальні перевезення тощо. Економічна безпека держави не страждатиме від реалізації зазначеної Стратегії РФ, а зміцнюватиметься від узгодженої розбудови транспортної системи обох країн. Тільки у такому випадку Російська Федерація не стимулюватиметься до розвитку своєї транспортної мережі (в тому числі пов'язаної з Транссибірською магістраллю, якою у найближчі роки значно зростуть обсяги перевезення контейнеризованих вантажів) в обхід України.

Наявні портові потужності дають змогу шести торговельним портам України обробляти контейнери, потік яких до Азово-Чорноморського басейну зростатиме. Нині майже всі найбільші контейнерні оператори (понад два десятки) вже працюють на Чорному морі. Серед перевізників такі компанії, як «Maersk Sealend», «CMA CGM», «MSC», «ZIM», «Cosco», «Harag-Lloyd», «P&O Nedlloyd» та ін. За експертними розрахунками, прогнозований контейнеропотік морських торговельних портів України до 2015 року може

становити 10,0 млн. ТЕУ (фактичний потік нині вп'ятеро менший). Потребують подальшої розбудови та вдосконалення структура перевалювальних потужностей та створення портухабу «Велика Одеса», а також адаптація вітчизняного законодавства щодо «траншипменту», оптимізація процесу митного оформлення контейнерних вантажів відповідно до європейських стандартів, що сприятиме зміцненню конкурентних переваг українських морських портів щодо румунської Констанци та російського Новоросійська. Потенційні можливості є: нині обробку суден у порту «Южний» проводять на 10 причалах, де загальна довжина причальної лінії становить 2,6 км; Одеський порт працює на 46 причалах, загальна довжина яких становить 7,5 км; Іллічівській порт – на 29 причалах загальною довжиною близько 6 км. Шляхи розвитку України як морської держави розглядалися на засіданні РНБОУ 16 травня 2008 року та знайшли відображення у прийнятому рішенні, яке введене в дію Указом Президента від 20 травня 2008 р. № 463/2008.

Цілковита реалізація завдань Комплексної програми утвердження України як транзитної

держави у 2002 – 2010 рр., Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006 – 2010 роки, адаптація транспортної системи до стандартів і норм Європи відповідно до ухваленого 21 лютого 2009 року Плану дій Україна – ЄС та проекту Twinning, активне співробітництво із суміжними по МТК державами дадуть можливість посилити сумісність транспортної системи України та країн-сусідів, послабити торговельні бар'єри та значно збільшити обсяги транзитних перевезень.

Джерела

1. Ці та наступні дані, якщо не зазначено інше джерело, узяті з тексту та додатків Транспортної стратегії Російської Федерації на період до 2030 року. – TransStrateg_22112008_1734_r.z ip
2. *Чистов В.* Отечественные суда – под российский флаг! // Транспорт России. – 2009. – № 26.
3. *Транспорт і зв'язок України – 2007.* Статистичний збірник. – К., 2008. – С. 13.
4. *Короткова І.* Порт «Южний» кидає виклик Констанці // Голос України. – 2009. – 25 червня.