

УДК 351:316.77

**О. І. Платонов**кандидат економічних наук, докторант  
ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом»

## СЕРЕДОВИЩЕ РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*У статті досліджено середовище реалізації механізмів державного регулювання мультимодальних перевезень. Доведено, що без чіткої позиції на найвищому урядовому рівні та визначення стратегічних пріоритетів для транспортної галузі Україна може залишитися на узбіччі світових торгових шляхів. Визначено вектори посилення дієвості інструментарію механізмів державного регулювання мультимодальних перевезень.*

**Ключові слова:** механізми державного регулювання, мультимодальні перевезення, мультимодальна система перевезень вантажів.

**Постановка проблеми.** Світовий досвід організації транспортних потоків як на макро-, так і на мікрорівні показує, що перспективним напрямом мінімізації витрат і кооперації учасників процесу доставки вантажів є створення мультимодальних транспортних систем [1, с. 64]. Системи такого типу дають змогу перетворити конкуруючі види транспорту в ті, що тісно взаємодіють між собою, а також є ефективним засобом кооперації технічних, експлуатаційних, технологічних можливостей усіх учасників ланцюга доставки. Тому проблема формування мультимодальних систем перевезення вантажів (далі – МСПВ) завжди була досить актуальною [11, с. 114].

Останнім же часом її актуальність посилюється з намаганнями України взяти участь у проекті «Нового Шовкового шляху» (КНР), спрямованого на вдосконалення наявних і створення нових торгових шляхів, транспортних, а також економічних коридорів, що пов'язуватимуть більш ніж 60 країн Центральної Азії, Європи та Африки.

Забезпеченням участі України в цьому проєкті мають стати чітко відпрацьовані та дієві механізми державного регулювання мультимодальних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми розвитку мультимодальних перевезень активно розглядаються як зарубіжними, так і вітчизняними науковцями, про що свідчать численні напрацювання таких учених, як Р. Вернигора, А. Жариков, Н. Засядько, Б. Козирь, Ю. Махова, Ю. Месик, А. Муравський, С. Руда-

ковський, О. Соколова, та інших. Проте, незважаючи на широкий спектр досліджень і не зменшуючи їхньої вагомості й значущості, треба констатувати, що стан наукового опрацювання окресленої проблеми дотепер залишається фрагментарним. А отже, у вітчизняній науці з державного управління донині бракує наукових праць, де було б викладено системне уявлення про державне регулювання розвитку мультимодальних перевезень і середовище його реалізації, чим саме і обґрунтовується потреба в подальших дослідженнях.

**Мета статті** – оцінка дієвості механізмів державного регулювання розвитку мультимодальних перевезень і середовища їх реалізації.

**Виклад основного матеріалу.** Україна має відмінне географічне розташування для побудови логістичного хабу для Східної Європи, але без чіткої позиції на найвищому урядовому рівні та визначення стратегічних пріоритетів для транспортної галузі країна може залишитися на узбіччі світових торгових шляхів. Тому основними причинами треба визнати такі:

– по-перше, низький рівень транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень, що знижує конкурентоспроможність національної транспортної системи на світовому транспортному ринку. За індексом логістичної ефективності Україна є на 66-ому місці у світі. За якістю дорожньої інфраструктури Україна посідає 134 місце зі 138 країн світу, а за якістю митних операцій – 118 місце зі 160 країн світу [9];

– по-друге, невідповідність ширини залізничних колій європейським стандартам. КНР

використовує «європейський», а точніше – світовий стандарт колії шириною 1 435 мм. В Україні ж від радянського часу залишилася колія шириною 1 520 мм. Це означає, що між Китаєм і Європою товари доведеться двічі перевантажувати або ж змінювати колісні пари, що сприятиме втраті часу і грошей [7];

– по-третє, Україна дотепер не є членом ЄС, на відміну від Болгарії та Румунії, що ускладнює проходження кордону внаслідок тривалого механізму оформлення митних вантажів, що на тлі високої вартості суднозаходів (без знижок, на 25–35 % більше, ніж у Болгарії та Румунії) робить її менш привабливою, порівняно з іншими країнами ЄС;

– по-четверте, в Україні не синхронізовано регуляторні норми до законодавства ЄС та з країнами-учасниками проекту «Нового Шовкового шляху»;

– по-п'яте, відсутність в Україні єдиної цілісної стратегії розвитку мультимодальної системи перевезень вантажів;

– і останнє – воєнний конфлікт на сході країни та інше.

Проте Україна не втрачає надії на участь у проєкті «Нового Шовкового шляху», оскільки з п'яти можливих маршрутів експорту-імпорту КНР та країнами ЄС щонайменше два ведуть через Каспійське та Чорне моря, а отже – через Україну (рис. 1):

Забезпеченням участі України в системі мультимодальних перевезень «Азія – Євро-

па» є негайне вжиття заходів щодо розроблення дієвих механізмів державного регулювання транспортної системи перевезень, формування яких має ґрунтуватись на деталізованому аналізі середовища їх реалізації. Коротко зупинимось на його вивченні.

Сьогодні транспортна галузь України характеризується низьким рівнем транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень, що призвело до втрати країною позицій у рейтингу конкурентоспроможності національних транспортних систем на світовому транспортному ринку. За рейтингом конкурентоспроможності Україна є на 85-ому місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-ому. На жаль, жоден з українських портів не входить до ТОП-100 найбільших контейнерних портів світу. Сукупний дедвейт українського торговельного флоту, зокрема того, який плаває під іноземними прапорами, становить менше ніж 0,2 % від світового тоннажу. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-учасниць ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею TEN-T, проте дотепер не може повноцінно приєднатися до неї через низький рівень інтероперабельності та загального технологічного відставання [10].



Рис. 1. Морський і наземний торговий шлях ВШМ-1435

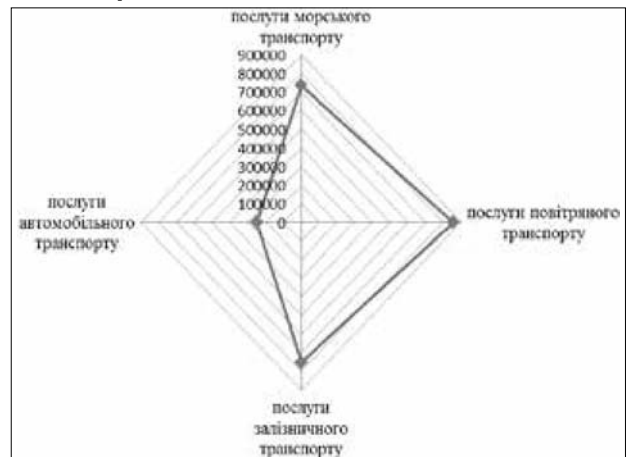
Для транспортного сектору все це виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги в експортних перевезеннях (табл. 1).

Схематично динаміку експорту-імпорту транспортних послуг за їхніми видами протягом 2015–2017 рр. подано на рисунку 2.

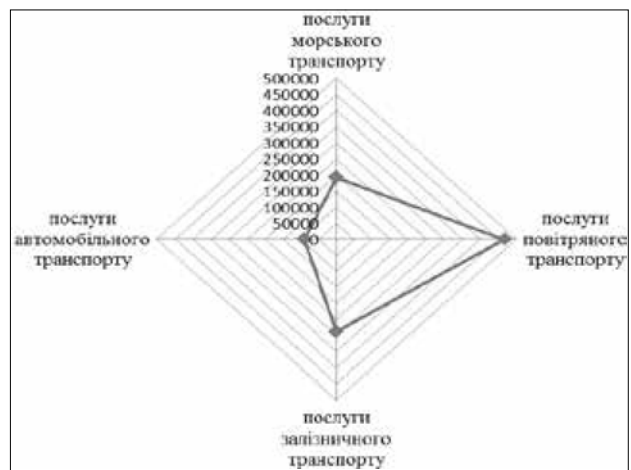
Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг протягом останніх років засвідчує, що в структурі як експорту, так і імпорту переважають послуги повітряного транспорту. Проте питома вага експортованих послуг повітряного транспорту у 2017 р. становила 18,6 % від загального обсягу експорту послуг, тоді як обсяг імпортованих послуг повітряного транспорту становив 37,3 % від загального обсягу імпорту послуг.

Позитивним змінам обсягів перевезень повітряним транспортом сприяло введення в дію Повітряного кодексу України, яким передбачено виконання вимог міжнародних організацій із повітряного транспорту, а саме Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), а також рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та інших.

## 2015 рік



а) експорт транспортних послуг



б) імпорт транспортних послуг

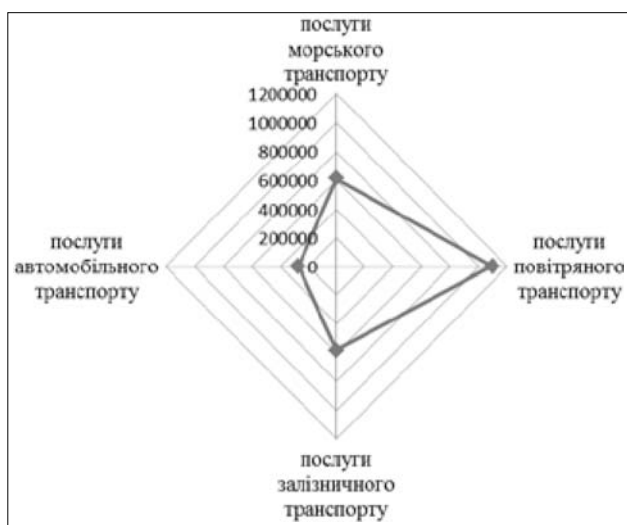
Таблиця 1

**Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг за їхніми видами протягом 2015–2017 рр., тис. дол. США\*[12]**

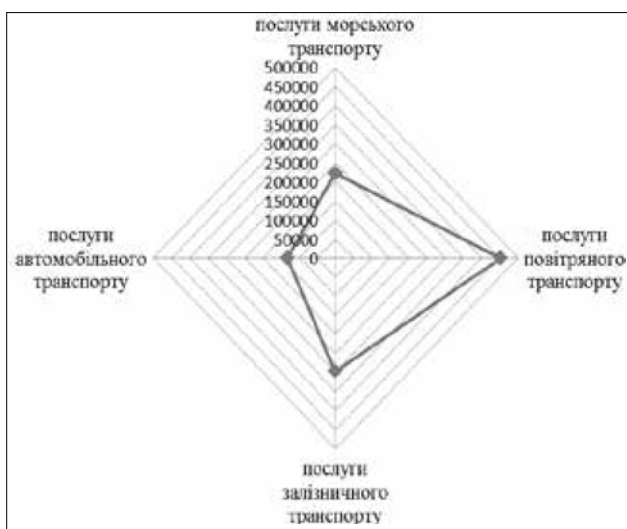
Найменування послуги згідно із КЗЕП	Роки			у % до загального обсягу	у % до 2015
	2015	2016	2017		
<b>Експорт послуг</b>					
Експорт послуг, всього	9736654,2	9867999,7	10714369,5	100,0	110,0
<b>Транспортні послуги, з них:</b>	<b>5263155,3</b>	<b>5300545,6</b>	<b>5861405,6</b>	<b>54,7</b>	<b>111,4</b>
послуги морського транспорту	735935,8	661619,1	612112,3	10,4	83,2
послуги повітряного транспорту	853618,5	882840,3	1091775,1	18,6	127,9
послуги залізничного транспорту	751254,1	561118,6	580897,5	9,9	77,3
послуги автомобільного транспорту	249071,0	237949,1	273773,7	4,7	109,9
<b>Імпорт послуг</b>					
Імпорт послуг, всього	5523022,4	5326512,7	5476148,9	100,0	99,2
<b>Транспортні послуги, з них:</b>	<b>1153393,5</b>	<b>989274,8</b>	<b>1213073,6</b>	<b>22,2</b>	<b>105,2</b>
послуги морського транспорту	191729,0	141180,7	222770,1	18,4	116,2
послуги повітряного транспорту	466937,6	357465,0	452397,3	37,3	96,9
послуги залізничного транспорту	287002,5	259877,0	297715,4	24,5	103,7
послуги автомобільного транспорту	91845,4	114860,7	132793,4	10,9	144,6
Чистий експорт	4109761,8	4311270,8	4648332,0	x	113,1

\* Інформація за 2015–2016 рр. – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції, за 2017 р. – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

2017 рік



в) експорт транспортних послуг



г) імпорт транспортних послуг

Рис. 2. Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг за їхніми видами протягом 2015–2017 рр., тис. дол. США

Джерело: [12]

Суттєвої уваги потребує вивчення державного регулювання морського транспорту, оскільки обсяги експортованих послуг цим видом транспорту у 2017 р., порівняно з 2015 р., скоротились майже на 17 %. Першочерговою причиною тому треба визнати відсутність узгодженості на міжнародному рівні нормативно-правового регулювання морських перевезень.

Сьогодні міжнародне правове регулювання морських перевезень у більшості країн здійснюється відповідно до Гаазьких і Гамбурзьких правил. Проте Україною вони не ратифіковані, що є значною практичною та теоретичною проблемою у визнанні України як «морської» дер-

жави. Питання розгляду можливості їх ратифікації, безумовно, варте обговорення. Проте, за оцінками експертів, Україна дотепер не готова впровадити в життя більшість їхніх положень – ані юридично, ані технічно [3].

Основні міжнародні потоки контейнерів в Україні прямують через порти Чорноморського регіону, де їх переробку здійснюють 4 портові термінали: «Контейнерний термінал Одеса», «Бруклін-Київ Порт», «Іллічівський морський рибний порт», «ТІС-КТ». Загалом, портова термінальна інфраструктура України є цілком достатньою для переробки як наявних, так і перспективних обсягів контейнерів у Чорноморському регіоні. Однак логістичний складник, а саме її низька ефективність, суттєво зменшує привабливість мультимодальних маршрутів через українські порти. Наявна технологія проходження й оформлення суден і вантажів, тривалі та складні контрольні процедури в морських портах призводять до суттєвої затримки як контейнерів, так і транспортних засобів. Якщо в Україні тривалість оформлення контейнера становить від 8 годин до декількох днів, то в портах країн ЄС – у середньому 30 хвилин. При цьому частка контейнерів, що підлягають обов'язковому огляду в Україні, становить 20–50 % для транзитних контейнерів, 100 % – для імпортних, тоді як у портах ЄС – 1 % та 5 % відповідно [5, с. 15].

Суттєвим фактором, що негативно впливає на конкурентоздатність українських портів, є також портові збори. В Україні налічується 8 обов'язкових зборів (адміністративний, каналний, корабельний, маяковий, причальний, санітарний, швартові та якорний), а також до 20 видів різних додаткових платних послуг (буксирування, лоцманські та інформаційні послуги, охорона тощо). У більшості країн кількість таких обов'язкових зборів не перевищує 2–4 види [2, с. 24].

Перелічені проблеми є досить вагомими в гальмуванні розвитку морського транспорту, а отже, мультимодальних перевезень загалом, проте їхній перелік далеко не повний.

Досить важливу роль у мультимодальній системі перевезень вантажів відіграє залізничний транспорт. Проте, на жаль, обсяги експорту послуг залізничного транспорту у 2017 р. скоротились до 580 897,5 тис. дол. США і становили лише 77,3 % від обсягів експорту 2015 р. Обсяги імпорту послуг залізничного транспорту у звітному році схильні до зростання (103,7 %,

порівняно з 2015 р.), проте практично вдвічі менше від обсягів експорту.

Досвід провідних країн (США, ЄС, Китай) показує, що саме залізничний транспорт є основним перевізником, який може забезпечити значні обсяги транзитних перевезень, зокрема, за мультимодальними технологіями. Найбільш перспективною технологією залізничних перевезень контейнерів є організація контейнерних поїздів [2, с. 25]. В Україні ж рівень залізничних перевезень контейнерів у складі контейнерних поїздів характеризується даними, наведеними на рис. 3.

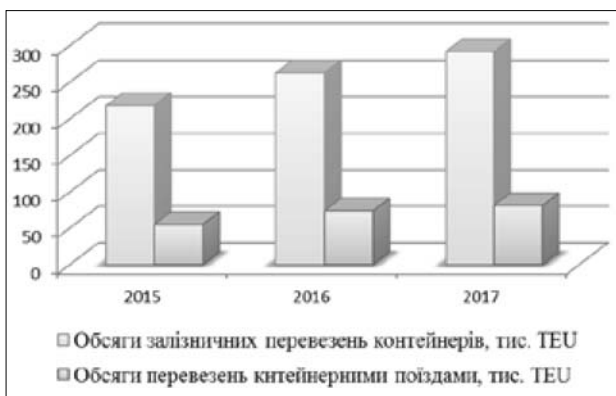


Рис. 3. Динаміка обсягів перевезень контейнерів залізницею у складі контейнерних поїздів протягом 2015–2017 рр.

Джерело: [2]

Нині в Україні на постійній основі курсує більше 10 контейнерних поїздів. Середня швидкість руху таких поїздів – 900 км/доб., для порівняння: звичайна швидкість доставки вантажів залізницею – 200 км/доб.

Проте важливим фактором забезпечення ефективного розвитку мультимодальних перевезень є наявність інфраструктури для

прийому-видачі, зберігання, перевантаження, сортування контейнерів тощо, тобто сучасних мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Як зазначалось, контейнерні термінали в морських портах України сьогодні повністю забезпечують наявні та перспективні обсяги перевезень. Водночас для забезпечення перевезень «Азія – Європа» необхідно мати відповідну транспортно-логістичну інфраструктуру, насамперед, для перевантаження контейнерів із «широкої» колії на «вузьку» та навпаки. Як показує аналіз, вантажі, що прямують у Європу, перевантажуються на терміналах країн ЄС, а вантажі з Європи – на українських потужностях. Характеристику основних контейнерних терміналів на кордоні Україна – ЄС наведено в таблиці 2 [4].

Запорукою подальшого розвитку залізничного транспорту у мультимодальній системі перевезень вантажів має стати розроблення Стратегії розвитку залізничного транспорту, яка повинна ґрунтуватись на реформуванні системи державного регулювання галузі, подальшій її демонополізації, що, загалом, стане важливим кроком до вирішення проблеми оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури, підвищення пропускної спроможності, розвитку швидкісних сполучень і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності як на національному, так і на міжнародному ринках транспортних послуг [6, с. 92].

Треба додати, що у країнах Європи в системі мультимодальних перевезень вантажів активно використовується перевезення контейнерів річковим транспортом. Проте в Україні з різних причин частка річкового транспорту у цьому сегменті становить менше 1 %, саме тому під час проведення дослідження річний транспорт не розглядався.

Таблиця 2

#### Характеристика основних контейнерних терміналів на кордоні Україна – ЄС

терміналів на кордоні Україна – ЄС Термінал	Країна	Місто	Потужність, тис. TEU/рік
Euroterminal	Польща	Славкув	280
Centrum Logistyczne	Польща	Медика, Журавиця	44
Haniska	Словаччина	Ганиска	100
Kosice	Словаччина	Кошице	700
TKD	Словаччина	Добра	180
Zahony-Port	Угорщина	Захонь	130
Мостиська-2	Україна	Мостиська	50
Лиски	Україна	Чоп	30
Закарпатин-терпорт	Україна	Чоп	20
ПАКОБО	Україна	Чоп	10
Карпати	Україна	Батьово	10

Джерело: [4]

**Висновки і пропозиції.** Отже, за результатами проведеного дослідження доходимо висновку, що перспективи розвитку мультимодальних транспортних систем України залежать від ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму, забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів тощо. А отже, потреба в посиленні дієвості інструментарію механізмів державного управління транспортною галуззю країни є очевидною.

#### Список використаної літератури:

1. Арефьев И. Определение интегрального коэффициента технической эффективности транспортной единицы. СПб.: «МАТ», 2007. С. 64–65.
2. Вернигора Р., Огороков А., Цупров П. Мультимодальні перевезення як базовий сегмент транзитного потенціалу України. Транспортні системи та технології перевезень. 2017. Вип. 14. С. 20–29.
3. Жариков А. Роттердамські правила. ASTERS. 2015. URL: <https://www.asterslaw.com>
4. Засядько Н. Контейнерная терминология: где переваливаются грузы на пути из Украины в Европу. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynernaya\\_terminalogiya\\_gde\\_perevalivayutsya\\_gruzu\\_na\\_puti\\_iz\\_ukrainy\\_v\\_evropu\\_1176](https://cfts.org.ua/articles/konteynernaya_terminalogiya_gde_perevalivayutsya_gruzu_na_puti_iz_ukrainy_v_evropu_1176).
5. Козырь Б. Портовая реформа и развитие контейнерных перевозок в Украине. Порты Украины. 2013. № 7. С. 13–17.
6. Махова Ю. Стратегія розвитку державного регулювання залізничної галузі в Україні. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2016. № 3 (7). С. 90–95.
7. Месік Ю. Україна та новий Шовковий шлях: чи візьме Україна участь у «проекті сторіччя»? Європейська правда. URL: <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/.../703438>.
8. Муравский А. Один пояс – много маршрутов. Порты Украины. 2017. URL: <https://ports.com.ua/articles/odin-poyas-mnogo-marshrutov>.
9. Платформа економічного патріотизму: невідкладні заходи. URL: <https://uspp.ua/«platformu-ekonomichnogo-patriotizmu»>.html.
10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.: розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. за № 430-р. URL: <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-p>.
11. Соколова О. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. Наукоємні технології. 2014. № 1 (21). С. 114–118.
12. Україна в цифрах 2017. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

#### **Платонов О. И. Среда реализации механизмов государственного регулирования мультимодальных перевозок**

*В статье исследована среда реализации механизмов государственного регулирования мультимодальных перевозок. Доказано, что без четкой позиции на самом высоком правительственном уровне и определения стратегических приоритетов для транспортной отрасли Украина может остаться на обочине мировых торговых путей. Определены векторы повышения действенности инструментария механизмов государственного регулирования мультимодальных перевозок.*

**Ключевые слова:** механизмы государственного регулирования, мультимодальные перевозки, мультимодальная система перевозок грузов.

#### **Platonov O. I. The environment of implementation of the mechanisms of state regulation of multimodal transportation**

*In the article the environment of implementation of mechanisms of state regulation of multimodal transportation is investigated. It is proved that without a clear position at the highest governmental level and the definition of strategic priorities for the transport industry Ukraine can stay on the brink of world trade routes. The vectors of increasing the efficiency of the instrumentation of the mechanisms of state regulation of multimodal transportation are determined.*

**Key words:** mechanisms of state regulation, multimodal transport, multimodal cargo transportation system.