

## ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ РОСІЇ ТА УКРАЇНИ

### Анотація

В статті розглянуті питання щодо інтеграції транспортних систем Росії та України як важливої сфери співробітництва між економіками обох країн.

**Ключові слова:** інтеграція, міжнародні транспортні коридори, тарифна політика, транзитні перевезення.

Одним із найбільш важливих питань для Росії та України є інтеграція транспортних систем. Європа зацікавлена в створенні якісних транспортних зв'язків та послуг, без яких торгівля між Заходом та Сходом не може нормально розвиватися. Дане питання неодноразово розглядалося на сторінках періодичних видань як російськими, так і українськими авторами [1-11]. Проте в цих статтях розглядалися окремі аспекти співробітництва транспортних систем Росії та України.

Затвердження у вересні 2004 року Концепції інтеграції транспортних систем Російської Федерації та України, мета якої — формування передумов для організації скоординованої роботи транспортних систем двох держав, викликала необхідність та доцільність комплексного вивчення та висвітлення цієї проблеми. З цією метою проаналізовано весь історичний та економічний шлях розвитку транспортних відносин Росії та України для їх удосконалення.

Росія та Україна були і залишаються найважливішими економічними партнерами. Тривалий час наші транспортні системи розвивалися і функціонували як єдине ціле. Сьогодні транспортна політика лежить в основі державної політики.

Росія залишається найважливішим торговим партнером України. У свою чергу, Україна є одним з найбільших зовнішньоторговельних партнерів Російської Федерації (третє місце серед усіх країн-партнерів і друге — серед країн СНД). Прогнозований обсяг взаємної торгівлі Росії й України до 2007 р. складе близько 7 млрд. дол.

\* к. е. н., доцент Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова.

\*\* к. е. н., доцент Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова.

(+25%) у напрямку Росія-Україна і близько 5 млрд. дол. (+30%) — у зворотному напрямку.

Дотепер торгівля між країнами носить яскраво виражений паливно-сировинний характер. Так, понад 60% російського імпорту — товари вуглеводної групи, хоча частка паливно-енергетичного сектора поступово зменшується. Українські постачання більш різноманітні — це метали, машини й устаткування, продовольчі товари, продукція хімічної промисловості. Така розмаїтість робить український імпорт більш захищеним від коливань ринкової кон'юнктури.

Сприяти розвитку економіки Росії й України може залучення на їхні транспортні комунікації значних обсягів транзитних перевезень третіх країн. І Росія, і Україна об'єктивно відіграють роль геополітичного моста між державами Заходу і Сходу. Вони мають унікальну можливість брати участь у створенні міжнародної транзитної системи країн Європи й Азії. По територіям наших країн проходять п'ять з десяти паневропейських (критських), а також три з чотирьох євразійських транспортних коридорів.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) повинний забезпечувати підвищення якості транспортування експортно-імпортних вантажів, залучення транзиту третіх країн — Південно-Східної Азії, Китаю, Кореї, країн Середнього Сходу. Євразійський напрямок — один з найбільш перспективних для подальшого становлення транзитного потенціалу наших країн. Як відомо, країни Південно-Східної Азії залишаються регіоном світу, що найбільше динамічно розвивається. Основна мета співробітництва в створенні спільних МТК — збільшення обсягів транзиту через транспортні комунікації двох країн у 1,5-2 рази.

Необхідно організувати систему інформаційного забезпечення учасників ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг. Мова йде про розробку єдиної технології інформаційного забезпечення, про спільні інвестиційні проекти створення мережі інформаційних центрів, спільне використання телекомунікаційних систем для супроводу транспортних засобів і вантажів.

Безпека міжнародних перевезень, зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище теж відносяться до основних задач. Отут необхідне більш ефективне державне регулювання, удосконалення вимог до конструктивної та експлуатаційної безпеки транспортних засобів.

Україна і Росія продовжують відпрацьовувати питання практичної взаємодії і розширення співробітництва також і на водному транспорті. Актуальним питанням для розвитку партнерства між двома країнами було одержання дозволу судноплавства по внутрішніх водних шляхах держав під своїми прапорами. Таким чином, українські судна класу “ріка-море” одержали дозвіл на заходження у порти Росії.

Як відомо, Росія виступила з пропозицією до країн ЄС створити міжнародний водний транспортний коридор Волга-Дон-Дунай з виходом на морські лінії Каспію. Відповідно до експертних оцінок, з відкриттям цього маршруту з’явиться можливість щорічно транспортувати по воді до 15 млн. тонн вантажів. Можливе без перевалочне транспортування вантажів судами класу “ріка-море” до пунктів призначення, а також з перевалкою в гирлових портах Дунаю в річкові баржі з подальшою доставкою до Белграда, Братислави, Відня й інших придунайських міст.

Надалі передбачається створення великого транспортного кільця на основі використання водних трас Неви, Волги, Дону, Майна, Рейну, а також Азовського, Чорного і Балтійського морів з доведенням річного обсягу вантажоперевезень до 90-100 млн. тонн. Росія неодноразово заявляла про зацікавленість у загальноєвропейській інтеграції водних шляхів. Україна відносить питання участі в міжнародних транспортних водних коридорах до стратегічного рівня для національних інтересів.

Реалізація основних напрямків Програми співробітництва Міністерств транспорту РФ і України дозволить вирішити ряд найгостріших проблем, у тому числі — ліквідувати численні бар’єри, що існують на шляху експортно-імпортних і транзитних перевезень, упорядкувати систему контролю вантажів на кордоні і стягування зборів, інтегрувати транспортні системи обох країн у європейську і світову системи і т. д. В остаточному підсумку збільшення перевезень буде сприяти росту додаткових робочих місць і валютних надходжень у бюджети України і Росії, а значить — росту добробуту народів наших країн.

В кінці 2002 року у Москві, на спільному засіданні колегій міністерств транспорту Росії й України, вперше була оприлюднена програма транспортного співробітництва обох держав, розрахована на найближчу перспективу. Сторонам вдалося сформулювати ряд проблем і пропозицій, що стосуються довгострокової спільної роботи.

Були прийняті підсумкові документи: “Програма співробітництва між міністерствами транспорту Росії та України на 2003-2007 р.”, а також “Концепція розвитку міжнародних транспортних коридорів, що проходять по територіях сусідніх держав”.

Всі ці документи ввійшли складовою частиною в концепцію інтеграції транспортних систем Російської Федерації та України, яка, як було зазначено вище, була прийнята у вересні 2004 року.

Основним змістом цієї концепції:

- розробка спільної програми розвитку круїзного судноплавства за маршрутами Дунай — Чорне Море — Дніпро — Волга;

- Відновлення прямого залізничного паромного сполучення через Керченську протоку, сприяння розвитку паромних переправ між портами Чорного та Азовського морів;

- створення умов для проведення сумісної портової діяльності (порти Іллічівськ, Керч, Новоросійськ, Феодосія, Південний);

- залучення приватного капіталу України та Росії в створення та розвиток нових торгових потужностей;

- проведення узгодженої державної політики, спрямованої на розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять через території Росії та України (Санкт-Петербург — Москва — Київ — Одеса та Москва — Харків — Сімферополь, з урахуванням створення системи платних автомобільних шляхів);

- відміна системи дозволу для російських та українських перевізників на перевезення в обидві сторони та транзитні перевезення автомобільним транспортом через території України та Росії.

Важливе місце в цій концепції відводиться проведенню узгодженої тарифної політики на сумісних пріоритетних маршрутах, в тому числі в рамках міжнародних транспортних коридорів.

Варто нагадати, що по територіях України і Росії проходять такі транспортні коридори:

- Одеса — Київ — Москва — Санкт-Петербург (відповідає МТК №9);

- МТК №№3, 5 із продовженням від Києва через Харків на Транссиб і Казахстан;

- МТК №№3, 5 із продовженням від Києва через Дніпропетровськ — Волгоград — Астрахань на коридор Північ — Південь;

- Водний МТК №7 Дунай — Чорне море з продовженням на Азовське море — Дон — Волго-Донський канал — Волгу — Каспійське море.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів допускає удосконалення їхньої транспортної інфраструктури, створення термінально-логістичних центрів. Потрібно, зокрема, розробити схеми комбінованих перевезень з обсягів, номенклатури вантажів і видів транспорту, здійснювати моніторинг діяльності підприємств-операторів з комбінованих перевезень вантажів.

Важливе місце в інтеграції двох транспортних систем відводитьсь розвитку залізничних пасажирських сполучень між регіонами Росії та містами Чорноморського та Азовського узбережжя України.

Серед основних напрямків спільних дій, спрямованих на інтеграцію залізничного транспорту двох країн, доцільно відзначити поетапне зближення підходів та правил регулювання діяльності природних монополій, розвиток конкуренції на цьому виді транспорту.

Особлива увага в концепції інтеграції транспортних систем обох країн приділяється морському та річковому транспорту, а також передбаченню координації програм розвитку портів комплексів Азовського та Чорного морів. Буде розроблена спільна програма розвитку контейнерних перевезень через порти Чорного моря, яка передбачає створення на базі існуючих портів, спеціалізованих терміналів, де будуть оброблятися судна-контейнеровози.

В результаті проведених досліджень можна зробити такі висновки та пропозиції:

– інтеграція транспортних систем Росії та України вигідна для економік обох країн;

– на підставі досвіду економічного розвитку країн світу доцільно розробити та прийняти концепцію транспортної політики для подальшого затвердження Верховною Радою та урядом. Наприклад, в Росії з 2001 року діє федеральна програма “Модернізація транспортної системи”;

– розробити перспективний план розвитку національної транспортної інфраструктури, яка б включала транзитні можливості Росії та України;

– вважаємо доцільним впровадження інституційних перетворень на окремих видах транспорту в контексті взаємовідносин Росії та України.

## Література

1. Аракелов Ф. Развитие российских портов Чёрного и Каспийского морей // Порты Украины. — 2003. — №6.
2. Гетс Ф. “Интермодальность” — будущее Черноморской зоны. Black Sea Trans, 2003, November-December.
3. Гринивецкий С. Важнейшая сфера сотрудничества — транспорт // Порты Украины. — 2003. — №6.
4. Демьянченко А. Анализ внешнеэкономической деятельности Украины в 1998-2003 годах: от спада к экономическому росту // Экономист. — 2004. — №9.
5. Касинчук В. На стратегическом направлении // Порты Украины. — 2004. — №4.
6. Кузнецов А. Транспорту нужна система приоритетов развития // Морские карты России. — 2004. — №2.
7. Манк М. Украина-Россия: перспективы сотрудничества // Судостроение. — 2004. — №3.
8. Новикова А. Транспортная стратегия России Black Sea Trans, 2003, August-October.
9. Семинихин Я. Макроэкономика морского бизнеса // Морские вести России. — 2003. — №23-24.
10. Токмак Г. Капитал — частный, руководство — государственное. Black Sea Trans, 2003, November-December.
11. Шуляк П. Українсько-російські економічні відносини на сучасному етапі розвитку // Економіка. Фінанси. Право. — 2004. — №6.