

Чайка Н. Г. Організаційно-розпорядча діяльність щодо розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні / Чайка Н. Г., Новальська Н. І. // The 9 th International scientific and practical conference “Dynamics of the development of world science” (May 13-15, 2020) Perfect Publishing, Vancouver, Canada. 2020. P. 1028-1038. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2020/05/DYNAMICS-OF-THE-DEVELOPMENT-OF-WORLD-SCIENCE\\_13-15.05.20.pdf](https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2020/05/DYNAMICS-OF-THE-DEVELOPMENT-OF-WORLD-SCIENCE_13-15.05.20.pdf).

**УДК 341.22**

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-РОЗПОРЯДЧА ДІЯЛЬНІСТЬ ЩОДО  
РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
В УКРАЇНІ**

**Чайка Наталія Григорівна,**

к.і.н., доцент

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

n.chayka28@gmail.com

**Новальська Надія Іванівна,**

к.е.н., доцент

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

naduch@ukr.net

**Анотація:** технології мультимодальних перевезень дозволяють значно збільшити обсяги перевезень, зменшити час доставки вантажів, потребують, у свою чергу, розвитку національної транспортної інфраструктури, її інтеграції до міжнародних транспортних систем. У статті визначено систему центральних органів державної влади, що здійснюють керівництво транспортною галуззю в Україні, досліджено правове забезпечення мультимодальних перевезень.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортні технології, інфраструктура, мультимодальні перевезення, мультимодальність, органи управління, нормативна база.

Поняття «інфраструктура» як об’єкт наукових досліджень сягає корінням у розробки економістів ще у XVIII ст. (наприклад: А. Сміт «Дослідження про природу і причини багатства народів») [1]. З середини XX ст. відомі економісти Р. Нурксе, П. Розенштейн-Родан, В. Ростов розглядають це поняття як необхідну складову теорій економічного зростання та економічного розвитку [2-4]. Сьогодні існує стійке переконання, що інфраструктура займає ключове місце у розвитку економічної системи країни та напряду пов’язано з ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Є

визначальним фактором, організуючим економічний простір, що забезпечує освоєння і розвиток певних територій.

Майже одночасно з визначенням ролі інфраструктури в економічному розвитку (з середини ХХ ст.) відбувається класифікація об'єктів інфраструктури: за галузями економіки, функціями діяльності, за масштабами розвитку, за середовищем тощо. Необхідно відмітити велике розмаїття наукових спрямувань, що включають термін «інфраструктура» у різні теоретичні розробки не тільки суто економічного характеру. Виділення різних видів інфраструктури відбувалося поступово, шляхом відокремлення окремих функцій основних виробництв.

Транспорт відповідно розглядається як одна з основних складових інфраструктури виробництва, котра має визначальний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів, а також у створенні споживної вартості і ціни конкретного продукту.

У свою чергу, транспортна система країни, як відокремлена галузь виробництва, має власну інфраструктуру – транспортну інфраструктуру, яка у сукупності складається з двох основних частин: по-перше, організаційно-правових та, по-друге, матеріальних умов.

До матеріальних умов належить наявність систематизованої структури об'єктів за всіма видами транспорту: розвинута мережа шляхів сполучення, що включають в себе залізничні та внутрішні водні шляхи, автомобільні дороги, контактні лінії, тунелі, естакади, мости, вокзали, станції, метрополітени, порти, аеродроми і аеропорти, об'єкти системи транспортного зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів, а також будівлі, споруди, пристрої та устаткування, що забезпечують функціонування транспортного комплексу в цілому.

До організаційно-правових умов відноситься наявність чіткої системи управлінських структур: державних і приватних інститутів, що забезпечують безпосереднє втілення стабільної законодавчо-нормативної бази.

На світовому ринку вантажоперевезень найбільшої популярності набувають технології мультимодальних перевезень, що обумовлено впровадженням цифрових технологій як в інформаційне, так і в технологічне забезпечення транспортного процесу. Процес мультимодальних перевезень у своїй сутності є логічним продовженням прямого змішаного сполучення, заснованого на якісно нових принципах макрологістики з використанням технологій сучасного технологічного рівня управління взаємодією різних видів транспорту.

Розглядаючи інфраструктуру мультимодальних перевезень необхідно визначити національні особливості кожної з її складових.

Система управлінських структур, що становить інституціональний базис організаційно-правових умов, є незмінною відносно управлінської структури загального транспортного комплексу України. Виключенням тотожності інфраструктури транспортного комплексу України та інфраструктури мультимодальних перевезень є, на наш погляд, органи управління трубопровідним транспортом, оскільки цей вид транспортування не входить до технології мультимодальних перевезень.

Спільним є те, що система управлінських структур складається, перш за все, з центральних органів виконавчої гілки влади спеціальної та специфічної дії та очолюється урядом країни – Кабінетом міністрів України.

Органом спеціальної дії, як для транспортного комплексу взагалі, так і щодо мультимодальних технологій є профільне міністерство – Міністерство інфраструктури України. Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури. У своєму складі Міністерство має структурні підрозділи відповідно до кожного виду транспорту: автомобільного, залізничного, повітряного, водного.

Органами специфічної дії є вузькопрофільні центральні органи виконавчої влади за кожним видом транспорту, діяльність яких спрямовується Міністерством інфраструктури України. На разі в Україні діють наступні

центральні органи: Державна авіаційна служба України є центральним органом повітряного транспорту; Державне агентство автомобільних доріг є центральним органом автомобільного транспорту; Державна служба України з морського та річкового транспорту є центральним органом водного транспорту.

У системі центральних державних органів України відсутній орган специфічної дії щодо залізничного транспорту. Причина криється в тому, що на вітчизняному ринку залізничних перевезень діє одне державне підприємство-монополіст – Акціонерне товариство «Українська залізниця», що об'єднує увесь комплекс послуг залізничного транспортування. Здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць адміністративний орган – «Укрзалізниця».

Термін «мультиmodalність» характеризує виняткові особливості складових процесу вантажних перевезень. Саме ці особливості враховуються в процесі формування транспортної політики України, визначають загальне управління транспортною інфраструктурою та процесом транспортування.

Ключовими напрями комплексного та ефективного державного управління розвитком транспортної галузі визначено наступне: «підсилення інституційної спроможності органів виконавчої влади в транспортній галузі; забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу (ЄС), зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон; реструктуризація державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості, боротьби з корупцією, зменшення транспортних витрат та збільшення ефективності транспорту; підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T); забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація

відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій» [5].

Угодою про асоціацію України та ЄС визначено зобов'язання щодо імплементації директив та регламентів ЄС у сфері транспорту. Імплементація зазначених актів законодавства передбачає, зокрема, забезпечення прозорості та надання недискримінаційного доступу до інфраструктури усіх видів транспорту, всім транспортним підприємствам, покращення послуг перевезень та сприяння інтеграції української транспортної системи до транспортної систему Співтовариства.

Тому відповідно організаційно-розпорядча діяльність на управлінському рівні проводиться у двох напрямках: по-перше, розроблення законодавчої та нормативно-правової бази з урахуванням нормативних актів законодавства ЄС і, по-друге, структурна реформа органів управління взагалі та органів управління залізничним транспортом України зокрема.

Так, відповідно до Проекту нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт України», зареєстрованого у Верховній Раді України 06.09.2019 за № 1196-1; Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця» від 12.06.2019 № 628; Стратегії акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки, погодженої на засіданні Кабінету Міністрів України 12 червня 2019 року розпочато процес структурної реформи АТ «Укрзалізниця», яка передбачає організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства.

У зв'язку з побудовою нової структури взаємовідносин на залізничному транспорті України у проекті закріплені основні вимоги, обов'язки та права оператора інфраструктури, перевізника, володільця під'їзних колій, норми щодо управління об'єктами інфраструктури, основні вимоги до залізничного рухомого складу та основи діяльності операторів залізничного рухомого складу. Також відповідно до вимог положень законодавства Європейського

Союзу законопроект передбачає створення системи органів державного управління у сфері безпеки на залізничному транспорті.

За для забезпечення розвитку транспортної інфраструктури Постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714 створено окремий орган виконавчої влади – Державне агентство інфраструктурних проєктів України, на який покладено реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту [6].

Окресливши систему центральних органів виконавчої гілки влади з питань управління транспортною галуззю, як складової транспортної інфраструктури, доцільно розглянути комплекс законодавчо-нормативних актів, що складають правову базу та регулюють мультимодальні перевезення.

На сучасний момент вітчизняні відносини в сфері мультимодального перевезення регулюються рядом кодифікованих законів: Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Повітряним кодексом України; законами України: «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про транзит вантажів», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», іншими законами, а також нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них. Крім того, застосовуються правила міжнародних договорів стосовно усіх видів транспорту.

Наразі в Україні йде достатньо тривалий процес (понад рік) прийняття закону «Про мультимодальні перевезення» [7]. У березні 2019 року було оприлюднено законопроект «Про мультимодальні перевезення». Чергове обговорення законопроекту триває до 22 травня 2020 року, про що повідомляє сайт Мінінфраструктури. Необхідно вказати на своєчасність прийняття та впровадження цього закону у реальний транспортний процес. Це обумовлено і необхідністю використання транзитного потенціалу України, і безпосередньою практичною участю у здійсненні сучасної міжнародної трансферної активності

теренами України, в тому числі, активною участю у міжнародній транспортній програмі Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA).

Прийняття закону України «Про мультимодальні перевезення» вбачається лише черговим, але важливим етапом масштабного процесу удосконалення вітчизняного транспортного законодавства в цілому. Прикінцеві положення законопроекту містять перелік законодавчих актів, до яких необхідно буде внести відповідні зміни: Кодекс торговельного мореплавства України; Земельний кодекс; Цивільний кодекс України; Господарський кодекс України; Закону України «Про концесії»; Закону України «Про автомобільні дороги»; Закон України «Про автомобільний транспорт» тощо.

Разом із законопроектом «Про мультимодальні перевезення» було представлено й законопроект «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» [8]. Передбачалося, що у разі прийняття закону «Про мультимодальні перевезення», законопроект «Про внесення змін до Податкового кодексу України ...» мав набрати чинності та введений в дію з 1 січня 2020 року. Таким чином, гальмування прийняття закону затримає процес удосконалення процесу трансформації транспортного законодавства в цілому.

Ситуація з прийняттям закону «Про мультимодальні перевезення» неопозбавлена протиріч. З одного боку, є необхідним ретельний аналіз трактування кожної статті, співставлення трактування кожного визначення, що наведено у законопроекті, з раніш прийнятими міжнародними нормативними актами. Необхідно також внести до закону усі сучасні практичні напрацювання щодо здійснення мультимодальних перевезень. Це стосується, в першу чергу, використання цифрових технологій, впровадження новітніх програм та ресурсів супроводу процесу вантажоперевезень. З іншого боку, не зважаючи на суперечливість деяких статей, закон є необхідним для забезпечення сучасних транспортних процесів, тому потребує термінового прийняття.

Ще одним надважливим документом для розкриття теми та визначення інфраструктури мультимодальних перевезень та її розвитку є Національна

транспортна стратегія України (НТС) 2030 [5]. Розробка даного документа здійснювалася фахівцями Мінінфраструктури за підтримки представництва Європейського Союзу в Україні, Світового банку та за участю представників областей, міст і громадськості в рамках технічної допомоги проекту ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії». У процесі прийняття стратегічний документ обговорювався з керівниками органів місцевої влади, адміністрацією портів, Автодору, Укрзалізниці, аеропортів, представниками бізнесу регіонів від Маріуполя до Ужгорода.

Комплексний підхід об'єднує чотири стратегічні розділи, по кожному з яких відображено: загальні проблеми, які потребують вирішення, перелік завдань спрямованих на їх рішення і очікувані результати. Крім того до Стратегії включений розділ з інноваційного розвитку транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти. Концепція Стратегії передбачає поетапне її виконання, розробку трирічних планів заходів, підтвердженням чого є Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів на 2019 – 2021 роки щодо реалізації НТС 2030» [9].

Реалізація Стратегії підтверджена втіленням сучасних інфраструктурних проектів таких як: будівництво нової смуги в Одеському аеропорту, капітальний ремонт дороги Київ – Маріуполь, будівництво Кременчуцького мосту, транспортний коридор GO highway, кільцеві дороги Львова, Тернополя, Житомира і Києва, днопоглиблення портів Південний і Чорноморськ, відкриття поромної переправи через Дунай Орловка – Ісакча, розвиток пунктів пропуску на кордоні з Польщею та Угорщиною, вхід на ринок лоукост операторів Ryanair і Wizzair, проектування Миколаївського моста, і завершення будівництва Запорізького і Подільсько-Воскресенського моста в Києві. Вищеперераховані заходи підтверджують: НТС 2030 узгоджена з інвестиційним планом ЄС про включення української транспортної мережі до європейської мережі TEN-T.

Інфраструктурне облаштування транспортної галузі, темпи її модернізації прискорять економічного зростання України. Розбудова ефективної



інфраструктури мультимодальних перевезень можлива тільки через створення єдиної багаторівневої транспортної системи, що складається з матеріальних і нематеріальних об'єктів, основу яких складають економік-технологічні, інституційні та правові складові.

Назріла об'єктивна необхідність інноваційних транспортних перетворень в Україні, першим кроком яких є імплементація європейських норм до вітчизняної законодавчої бази. Світовий бізнес зацікавлений у ефективній діяльності високотехнологічної транспортної системи України, яка має базуватися на цифрових технологіях, розвинутій інфраструктурі, інтегрованій до світових транспортних коридорів та дотримання всіх норм безпеки на транспорті.

### Список літератури

1. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов: монография / А. Смит. – Москва : Прогресс, 1962. – 654 с.
2. Nurkse R. Problems of capital formation in undeveloped countries / R. Nurkse. – Oxford : University Press, 1953 – P. 45–97.
3. Rosenstein-Rodan P. N. Problems of industrialization of eastern and southeastern Europe // The Economic Journal. – 1943. – Vol. 53. – № 210. – P. 202–211.
4. Rostow W. W. The Stages of Economic Growth. – London : Cambridge University Press, 1962. – 324 p.
5. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» // Урядовий кур'єр від 27.06.2018 – № 120. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів» від 22.09.2016 № 714. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/714-2016-%D0%BF>

7. Проект Закону України (доопрацьований) Про мультимодальні перевезення. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: (Мін-во інфраструктури України) <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=194>.
8. Проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: (Мін-во інфраструктури України) <https://mtu.gov.ua/projects/240>.
9. План заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua> › files › Док\_ПРОЕКТ.