УДК 354.1
DOI https://doi.org/10.32838/TNU-2663-6468/2021.5/03

Платонов О.І.
Міжрегіональна Академія управління персоналом

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ДОПОМОГОЮ ФОРМУВАННЯ СПРИЯТЛИВОГО СЕРЕДОВИЩА ДЛЯ РОЗВИТКУ «СУХИХ ПОРТІВ»

У статті акцентовано увагу на необхідності розвитку «сухих портів» як складника транспортної інфраструктури України. Наголошено, що термін «сухі порти» дотепер не є усталеним та не закріплений жодним нормативно-правовим актом. Здійснено компаративний аналіз дефініцій терміна «сухі порти», розглянуто функції «сухих портів». Автор за когнітивно-функціональним підходом визначає термін «сухий порт» як одну з ланок у ланцюгу поставок, що забезпечує розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і транспортно-складських витрат, вирішення соціальних й екологічних проблем регіону. Констатовано, що, попри впевнене стійке зростання «сухих портів» у світі, в Україні їх розвиток суттєво гальмується. З'ясовано причини такого гальмування. Обґрунтовано, що пришвидшення розвитку «сухих портів» можливе за умови запровадження урядом України виваженої державної політики з їх розвитку. Визначено пріоритетні вектори державної політики розвитку «сухих портів»: створення стабільних правил гри для всіх учасників ринку мультимодальних перевезень та визнання на законодавчому рівні терміна «сухий порт»; розробка та затвердження порядку здійснення митних операцій з товарами, що прибувають в контейнерах на територію України через морські порти, та їх подальше переміщення на склади тимчасового зберігання; реформування митної системи України, відповідно до європейських стандартів. Підкреслено значущість у реформуванні митної системи України переходу до застосування NCTS процедури транзиту та приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту в межах Угоди про асоціацію. Визначено переваги приєднання України до міжнародної NCTS процедури транзиту.

Доведено, що сформована за визначеними пріоритетними векторами державна політика розвитку «сухих портів» забезпечить розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіонів.

Ключові слова: *державне регулювання, мультимодальні перевезення, процедура спільного транзиту.*

Постановка проблеми. Стратегічний розвиток мультимодальних перевезень наразі потребує інноваційних методів та виважених рішень, які допоможуть підвищити ефективність функціонування портів і транспортної галузі країни загалом, мінімізують ризики, пов'язані з вантажними та транспортними затримками, які наразі створюють невиробничі простої транспортно-логістичного комплексу, що призводить до порушення одного з основних принципів логістики «just in time». Одним із варіантів подолання проблем мультимодальних перевезень є подальший розвиток «сухих портів», спрямованих на оптимізацію вантажопотоків, скорочення митних витрат, витрат транспортних перевезень тощо [1, с. 56].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати наукових досліджень з цієї проблематики є, безумовно, важливими й актуальними як для наукової аудиторії, так і для політиків та практиків. Над вивченням питань державного регулювання розвитку мультимодальних перевезень вже не перший рік працюють такі науковці, як Ю. Завгородня, В. Воронков, О. Горачек, К. Горова, О. Тимощук, О. Мельник, О. Мірошник та інші. Натомість, незважаючи на значущість зазначеної проблематики та розпочате вже не перший рік реформування транспортної системи України, все ж низка ключових питань дотепер залишається невирішеною. Зокрема, практично відсутні емпіричні дослідження з впливу державного регулювання розвитку «сухих портів» на мультимодальні перевезення. Не отримали фундаментального закріплення і наукові дискусії щодо регулювання спільної транзитної процедури –

ключового зобов'язання України за Угодою про асоціацію. Саме це питання і вимагає подальших досліджень, результати яких, як очікується, стануть поштовхом до впровадження якісно нового інструментарію державного регулювання розвитку мультимодальних перевезень.

Постановка завдання. Метою статті є визначення пріоритетних векторів державної політики розвитку «сухих портів» як однієї з ланок у ланцюгу поставок, що забезпечує розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економіка України тривалий час була спрямована на роботу з країнами СНД, внаслідок чого у країні майже відсутня необхідна інфраструктура контейнерних перевезень. Наразі ж відбувається процес переорієнтації товаротранспортних потоків, а отже, Україна ризикує залишитися сірою зоною в міжнародній мережі контейнерних перевезень через відсутність державної політики та брак розвиненої інфраструктури, а саме «сухих портів».

Термін «сухий порт» (Dry Port) вперше був застосований у 1982 р. на конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD). Натомість чіткості у тлумаченні його змісту як у зарубіжній, так і у вітчизняній практиці дотепер не спостерігається.

За логікою термін «сухий порт» передбачає певне місце, розташоване осторонь від морів, де виконується частина робіт, властивих морським портам. Міжнародні експерти переважно трактують «сухий порт» як депо для проходження митних процедур, розташоване осторонь морського порту, щоб позбавити його перенавантаження. Для українських експертів цей термін взагалі порівняно новий, оскільки у зв'язку із суттєвим скороченням контейнерних перевезень внаслідок кризи 2008 р., через анексію Криму та геополітичні події на сході України інтерес до цього терміна тривалий час практично був відсутнім [2]. І лише з масовою контейнеризацією вантажів та стрімким розвитком мультимодальних перевезень це визначення набуло сплеску інтересу, про що свідчить різноманітність підходів до його трактування (табл. 1).

Аналізуючи дані табл. 1, доходимо висновку, що, попри впевнене стійке зростання «сухих пор-

Таблиця 1

Дефініції терміна «сухий порт»

Автори	Змістовний складник поняття
Конвенція ООН із морського права [3]	«Сухий порт» – внутрішній термінал, на який судноплавні компанії видають власні коносаменти для імпортних вантажів, беручи повну відповідальність за витрати та умови, і від якого судноплавні компанії видають власні коносаменти на експортні вантажі.
Handbook on the Management and Operation of Dry Ports [4]	«Сухий порт» – це депо для митного очищення (customs clearance depot), розташоване осторонь від морського порту, щоб звільнити морський порт від цього навантаження.
Roso V. [5]	«Сухим портом» є внутрішній наземний термінал, безпосередньо сполучений із морським портом (портами), за допомогою великомістких транспортних засобів, де клієнти можуть здати/отримати свої стандартизовані вантажні місця начебто прямо в морському порту.
Горачек О., Горова К. [6]	Сухий порт, або логістичний хаб – це мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, яка дозволяє власникові вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.
Review of Maritime Transport [7]	«Сухий порт» – багатофункціональний об'єкт у транспортно-логістичній інфраструктурі міжнародних мультимодальних перевезень, що здійснює приймання і відправку вантажів морськими суднами, автомобільним і залізничним транспортом, складування вантажів, сервісні послуги, функції митного термінала тощо.
Тимощук О., Мельник О., Мірошник О. [8]	«Сухий порт» – це внутрішній сухопутний транспортно-логістичний термінал, що має прямий зв'язок із морським портом через спеціально організовану транспортну інфраструктуру за допомогою залізничного, автомобільного і річкового транспорту.
Завгородня Ю. [1, с. 52]	«Сухий порт» – це сукупність складів тимчасового зберігання, допоміжних будівель, споруд, автомобільних і залізничних шляхів, майданчиків, розташованих за межами території морського порту, пов'язаних між собою і з портом єдиним технологічним процесом та інформаційною системою для здійснення вантажних операцій із товарами й їх тимчасового зберігання під митним контролем.

тів», це поняття дотепер лишається неусталеним. Переконані, що його змістовний складник має ґрунтуватися насамперед на когнітивно-функціональному підході, оскільки саме він здатен забезпечити формування чіткого уявлення про «сухі порти».

Суть когнітивно-функціонального підходу полягає в критичному осмисленні кожної функції «сухих портів», перелік яких зображено на рис. 1.

Таким чином, за когнітивно-функціональним підходом та з погляду впливу «сухих портів» на розвиток мультимодальних перевезень вважаємо, що під «сухими портами» варто розуміти ланку в ланцюгу поставок, що забезпечує розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіону.

Тенденція до збільшення кількості «сухих портів» поширена в усьому світі. Зокрема, наразі в Європі діють понад 250 «сухих портів», які не лише є віддаленими терміналами морських портів, але й обслуговують внутрішні райони країн, розташовані далеко від берегової лінії. Зважаючи на високий рівень розвитку залізничного, автомобільного та внутрішнього водного сполучення на території Європи, розвиток «сухих портів» є більш ніж виправданим [9].

В Україні ж розвиток «сухих портів» дотепер гальмується, основною причиною цього варто назвати несприятливе інвестиційне середовище для інвестування капіталу в їх будівництво. Такі транспортно-логістичні компанії, як Kuehne+Nagel, Panalpina, DHL, Danzas, Stinnes тощо, зацікавлені у створенні «сухих портів», однак для інвесторів, звісно, насамперед важливе стабільне зростання вантажопотоку, яке забезпечить окупність інвестицій хоча б упродовж 5–7 років. Не менш важливою є і стабільність правил гри на ринку мультимодальних перевезень, які наразі в Україні змінюються з кожним змінюваним через рік-два міністром [9]. Отже, забезпечити розвиток мультимодальних перевезень можна за умови розробки виваженої державної політики розвитку транспортної інфраструктури і, зокрема, «сухих портів». Її пріоритетними векторами мають бути:

– *по-перше*, створення стабільних правил гри для всіх учасників ринку мультимодальних перевезень та визнання на законодавчому рівні терміна «сухий порт»;

– *по-друге*, розробка та затвердження порядку здійснення митних операцій із товарами, що прибувають в контейнерах на територію України через морські порти, та їх подальше переміщення на склади тимчасового зберігання. Відповідно до визначеного порядку на території морського порту повинні проводитися тільки операції з розвантаження та перевантаження товарів із морських суден, а сортування, тимчасове зберігання та митне оформлення повинно здійснюватися в «сухих портах», розташованих поза межами території морських портів [8, с. 29];

– *по-третє*, реформування митної системи України відповідно до європейських стандартів. Не є таємницею, що митний транзит є одним із наріжних каменів економічної інтеграції між ЄС та Україною. Тому серед ключових зобов'язань України за Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії й

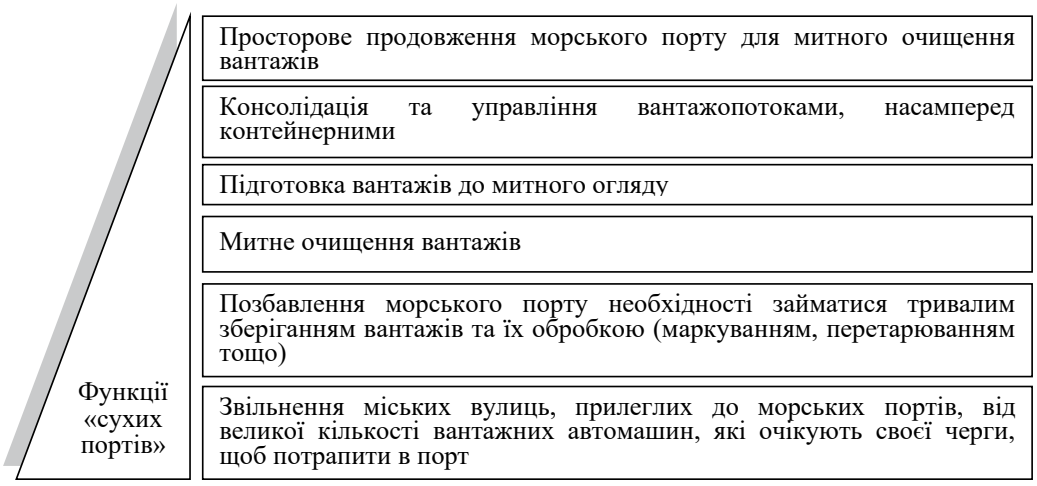

Рис. 1. Функції «сухих портів»

їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 27.06.2014 р. [10] є приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987 р. [11] (далі – Конвенція), що є основою для переміщення товарів між 35 країнами: державами-членами ЄС, країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ/EFTA), Туреччиною, Північною Македонією та Сербією.

Натомість приєднання до Конвенції передбачає запровадження в Україні NCTS – нової комп'ютеризованої системи транзиту, яка завдяки переходу від митної декларації ІМ ЕЕ до митної декларації T1UA дозволить здійснити перехід від національної системи контролю транзиту до міжнародної. Зазначимо, що процес запровадження NCTS в Україні вже розпочато, він відбувається відповідно до Дорожньої карти приєднання України до спільної транзитної процедури Європейського Союзу/Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄС/ЄАВТ), якою визначено його здійснення в три етапи: пілотний проєкт, національне та міжнародне застосування.

Пілотний проєкт (перший етап) стартував у листопаді 2020 р. та був завершений вже у березні 2021 р. На цьому етапі з системою спільного транзиту працювали 4 митниці: Волинська, Київська, Північна та Одеська. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які брали участь в експерименті, одночасно подавали дві декларації: митну декларацію окремого типу (транзитну T1UA) та звичну, попередню, митну декларацію ІМ ЕЕ.

Із початком другого етапу – національного застосування NCTS в повному обсязі, певний період обидві системи існуватимуть одночасно. При цьому суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності самостійно обиратимуть одну з двох систем для розміщення товарів у режим транзиту: або NCTS, або національну систему контролю доставки товарів. Передбачається, що з часом бізнес повністю мігрує в нову систему, після чого «стара» система припинить своє існування [12].

На третьому етапі заплановане здійснення повного переходу до міжнародного застосування NCTS та приєднання України до Конвенції. Однак отримання країною офіційного запрошення на приєднання до Конвенції можливе за виконання таких вимог:

– успішного проходження тестування «Conformance Testing», передбаченого процедурою Генерального директорату з питань оподаткування та Митного союзу Європейської комісії [12];

– повної імплементації у національне законодавство положень Конвенції та її посилань на окремі нормативно-правові акти Європейського Союзу. Зокрема, положення ст. 7 додатка 1 до Конвенції поширюють положення Директиви № 95/46/ЄС Європейського Парламенту і Ради на обробку персональних даних, якими обмінюються країничлени Конвенції. Інші статті Конвенції містять посилання на делеговане законодавство Європейської комісії, пов'язане з митним правом ЄС. Тож імплементація Конвенції для України означає й імплементацію посилань на окремі акти ЄС (зокрема, Митний кодекс Європейського Союзу тощо), принаймні частково [13, с. 7];

– узгодження питань претензійної роботи між митними органами різних держав, обміну інформацією під час розслідувань втрати вантажів, стягнення та повернення гарантій нерезидентам тощо [13, с. 12].

Звісно, дотримуватися перелічених вимог досить непросто, натомість із під'єднанням України до міжнародної NCTS процедури транзиту здійснюватимуться:

– *за єдиним транзитним документом: від митниці відправлення до митниці призначення.* Використання однієї транзитної декларації для доставки вантажів із однієї країни в іншу, згідно з процедурою спільного транзиту, зменшить вартість митних процедур та час, необхідний для їх проходження;

– *з обов'язковим гарантуванням та пломбуванням усіх переміщень.* Наразі в Україні під час транзиту фінансові гарантії є обов'язковими лише для близько 30% товарів. Натомість із запровадженням NCTS фінансові гарантії стануть обов'язковими для всіх видів товарів, що гарантуватиме високий рівень безпеки їх перевезень. Пломби накладатимуться на весь транспорт; вони матимуть захисну функцію і будуть визнаватися в ЄС;

– *із наданням трейдерам спеціальних транзитних спрощень,* зокрема, застосування загальної фінансової гарантії, загальної фінансової гарантії зі зменшенням розміру забезпечення базової суми на 50% або 70%, звільнення від гарантії; самостійне накладання пломб на вантажі тощо [12].

Висновки. Таким чином, за результатами дослідження доходимо висновку, що розвиток мультимодальних перевезень потребує створення відповідної інфраструктури, зокрема «сухих портів» як однієї з ланок у ланцюгу поставок, що забезпечує розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і

транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіону.

Пришвидшення їх поширення можливе за виваженої державної політики, пріоритетними векторами, якої мають бути:

– створення стабільних правил гри для всіх учасників ринку мультимодальних перевезень та визнання на законодавчому рівні терміна «сухий порт»;

– розробка та затвердження порядку здійснення митних операцій із товарами, що прибувають в контейнерах на територію України через морські порти, та їх подальше переміщення на склади тимчасового зберігання;

– реформування митної системи України відповідно до європейських стандартів.

Сформована державна політика з розвитку «сухих портів» з визначеними пріоритетними векторами забезпечить розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів, пришвидшення вантажопотоку, зниження сумарних митних і транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіонів.

Список літератури:

1. Завгородня Ю. Перспективи стратегічного розвитку морських портів. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки».* 2020. № 4. Т. 1. С. 49–58.

2. Воронков В. Чому «сухі порти» не стають локомотивами морської галузі? *Голос України*. 2021. URL: http://www.golos.com.ua/article/341199.

3. Конвенція ООН з морського права. Монтего-Бей, 1982. URL: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf.

4. United Nations. (1991) Conference on Trade and Development. Handbook on the Management and Operation of Dry Ports Geneva. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf.

5. Roso V. The dry port concept-Applications in Sweden, proceedings of logistics research net-work. Plymouth, 2005.

6. Горачек О., Горова К. «Сухий порт». Особливості та організація роботи. *АПК-інформ.* 2021. URL: https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245.

7. Review of Maritime Transport. (2019) United Nations Conference on Trade and Development. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf.

8. Тимощук О., Мельник О., Мірошник О. Застосування митної логістики на водному транспорті. *Інвестиції: практика та досвід.* 2017. № 2. С. 27–30.

9. Зростання контейнеропотоку призведе до появи проєктів «сухих портів» / Асоціація міжнародних експедиторів України. 2020. URL: https://ameu.org.ua/news/4818-zrostannya-kontejneropotoka-prizvede-do-poyavi-proektiv-sukhikh-portiv.

10. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії й їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 27 червня 2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.

11. Конвенція про спільну транзитну процедуру від 20 травня 1987 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.

12. Режим спільного транзиту (NCTS) / Державна митна служба України. URL: https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts.

13. Стан та перспективи приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру, як це передбачено зобов'язаннями, що містяться в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС / ГО «Український центр європейської політики». 2019. URL: https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2018/04/Stan-ta-perspektyvy-pryyednannya-Ukrayiny-do-Konventsiyi-pro-spilnu-tranzytnu-protseduru-yak-tse-peredbacheno-zobov-yazannyamy-shho-mistyatsya-v-Ugodi-pro-asotsiatsiyu-mizh-Ukrayinoyu-ta-YES.pdf.

Platonov O.I. STATE REGULATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATION BY FORMING A FAVORABLE ENVIRONMENT FOR THE DEVELOPMENT OF "DRY PORTS"

The article focuses on the need to develop "dry ports" as part of the transport infrastructure of Ukraine. It is emphasized that the term "dry ports" is still not established and is not provided by any legal act. A comparative analysis of the definitions of the term "dry ports". The functions of "dry ports" are considered. The author's definition of the term "dry ports" as one of the links in the supply chain is proposed according to the cognitive-functional approach, which provides empowerment of multimodal cargo transportation, acceleration of cargo flow, reduction of total customs and transport costs, solving social and environmental problems. It was stated that despite the steady growth of "dry ports" in the world, in Ukraine their development is significantly slowed down. The reasons for slowing down the development of "dry ports" have been established. It is substantiated that acceleration of their development is possible under the condition of introduction by the government of

Ukraine of the balanced state policy on development of "dry ports". The priority vectors of the state policy of "dry ports" development are determined: creation of stable rules of the game for all participants of the multimodal transportation market and recognition at the legislative level of the term "dry port"; development and approval of the procedure for customs operations with goods arriving in containers on the territory of Ukraine through seaports and their further movement to temporary storage warehouses; reforming the customs system of Ukraine to European standards.The importance of the transition to the application of the NCTS transit procedure and the accession of Ukraine to the Convention on a common transit procedure under the Association Agreement in the reform of the customs system of Ukraine was emphasized. The advantages of Ukraine's accession to the international NCTS transit procedure have been identified. It is proved that the state policy of "dry ports" development formed according to the indicated priority vectors will provide expansion of possibilities of multimodal transportation of cargoes, acceleration of cargo flow, reduction of total customs and transport and warehousing expenses, the decision of social and ecological problems of regions.

Key words: *state regulation, multimodal transportations, joint transit procedure.*