

УДК 339.9

Стройко Т.В.*доктор економічних наук, доцент,
завідувач кафедри міжнародної економіки
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського***Сосіна К.Г.***студентка
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського*

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ТРАНСПОРТНИХ СТРУКТУР ЄС

STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE ARE IN THE CONDITIONS OF ITS INTEGRATION INTO TRANSPORT STRUCTURES OF EU

АНОТАЦІЯ

Досліджено проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України в умовах її інтеграції до транспортних структур Європейського Союзу. Окрема увага приділена питанню формування стратегії розвитку транспортної системи України, що поєднує проблеми та напрями подальшого розвитку національного транспорту.

Ключові слова: транспортна система, потенціал розвитку, стратегія розвитку, транспортна інфраструктура, інтеграція.

АННОТАЦІЯ

Исследовано проблемы и перспективы развития транспортной системы Украины в условиях ее интеграции в транспортные структуры Европейского Союза. Отдельное внимание уделено вопросу формирования стратегии развития транспортной системы Украины, которая совмещает проблемы и направления последующего развития национального транспорта.

Ключевые слова: транспортная система, потенциал развития, стратегия развития, транспортная инфраструктура, интеграция.

ANNOTATION

Investigational problems and prospects of development of a transport system of Ukraine are in the conditions of its integration in transport structures of European Union. Separate attention is spared the question of forming of strategy of development of a transport system of Ukraine which combines problems and directions of subsequent development of national transport.

Keywords: transport system, potential of development, strategy of development, transport infrastructure, integration.

Постановка проблеми. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських *acquis communautaire*. Зближення українського права з *acquis communautaire* ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом зростання економічного добробуту України в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженню проблем функціонування транспортних систем та розвитку їх потенціалу в сучасних економічних системах присвячено багато праць таких дослідників, як Т. Блудова [1], Ю. Пащенко [4], Д. Прейгер [5], Л. Соколов, Ю. Цветов [2] та інші. Наукові праці зазначених дослідників містять ґрунтовний аналіз окремих аспектів функціонування транспортної системи України з дослідженням проблемних питань, що стримують ефективно використання країною своїх транспортно-транзитних переваг у межах світового господарства.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, слід зазначити, що проблеми пошуку та обґрунтування можливих напрямів розвитку потенціалу транспортної системи України є досить динамічними та потребують постійного моніторингу, особливо з точки зору впливу зовнішніх кризових явищ, загальних тенденцій розвитку світової економіки. Особливо значущими стають проблеми стратегічного розвитку галузі в контексті інтеграції до транспортних систем ЄС.

Метою статті є виділення та обґрунтування стратегічних напрямів розвитку транспортної системи України в умовах її інтеграції до транспортних структур ЄС.

Виклад основного матеріалу. Рівень розвитку транспортної системи держави – один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції в європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм) як у Польщі,

Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/год) [6, с. 364].

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це вимагає змісту на західних границях країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортованих вантажів, і 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії. Як міри по підвищенню ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Проблеми розвитку морського транспорту зв'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік судів торгового значення більший за 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід судів із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50% від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), зв'язаних з обробкою вантажів [2, с. 18].

У перспективі, у контексті Чорноморсько-Балтійського інтегрального проекту, доцільною є побудова в Білорусі Дніпровсько-Двінського каналу, який міг би дати вихід Україні й іншим чорноморським державам у Балтійське, а Балтійським – у Чорне море.

Переважаюча частина судів торгового флоту – малотоннажні. Так, середня водотоннажність українських судів у 3-5 разів менше аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, ін. Відзначимо, що структурні зміни флоту у бік збільшення середньої водотоннажності в перспективі обумовлять необхідність рішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень.

У даний час основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт,

значний фізичний і моральний знос судів, мала частка запечатаних вантажів у загальному їхньому обсязі, недостатні обсяги перевезень із використанням системи «буксир-штовхач/баржа». Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати по тарифах і послугам із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижче (близько 20%) у порівнянні з розвиненими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту.

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема таким як:

- швидкість пересування,
- навантаження на вісь,
- забезпечення сучасними дорожніми знаками і розміткою,
- необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку й ін.

Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Істотною перешкодою розвитку польсько-української співпраці є також недостатня мережа справного і швидкого дорожнього та повітряного сполучення. З Україною на даний час Польща має 4 кордонні автомобільні переходи, з яких 3 пропускають легкові та вантажні автомобілі (Щегині, Рава Руська, Ягодин і Устилуг). Цього досить недостатньо, якщо врахувати інтеграційні процеси, що відбуваються між Україною і Європейським співтовариством. Питання західних кордонів для України є надзвичайно актуальним [3, с. 66].

Проблеми, що очікують свого рішення у відношенні повітряного транспорту, стосуються насамперед комплектації парку літаків їх конкурентоздатними типами (АН-70, АН-140, АН-228, ЯК-42, У-737/400, У-757 і ін.), будівництва і реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації керування авіаційним транспортом у напрямку створення конкурентного середовища усередині даної галузі, налагодження системи постачання, узгодження земельних тарифів і т.д.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Тільки в межах України дані проекти потребують уже на початковому етапі понад 2 млрд доларів. Про

масштабність цих завдань свідчить і той факт, що лише на труби зазначеного з'єднувального нафтопроводу необхідно більше 0,4 млн тонн металу.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України [1].

Вже сьогодні є ряд існуючих зобов'язань України, а також політичних та економічних ініціатив, що зумовлюють необхідність приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм та стандартів.

Для їх реалізації органами державної влади України затверджені відповідні плани підготовки актів законодавства. Проте актуальними для України залишаються:

- ухвалення нової редакції Повітряного кодексу України, який би не суперечив нормам міжнародного повітряного права;
- внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт»;
- внесення змін до Закону України «Про дорожній рух».

Необхідно розробити законодавчу базу про особливості функціонування програми ЄС «Єдине Європейське Небо» (SES) в Україні (основні положення можуть бути включені в Повітряний кодекс України), а також ряд постанов Кабінету Міністрів України з метою урегулювання питань організації використання повітряного простору, регулювання шумових викидів повітряних суден та приведення у відповідність з положеннями європейських нормативно-правових актів. Також слід забезпечити правове регулювання підвищення кваліфікації пілотів згідно з вимогами та стандартами Європейського Союзу [5].

Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту (включаючи рухомий склад залізниць), залишаючи державне регулювання ринку лише для елементів, які неможливо елімінувати (монопольні структури) і, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки на транспорті. Для цього варто використати досвід інших країн щодо відкриття ринків транспортних систем для приватного капіталу. У цілому розвиток потенціалу транспортної системи України можна розглядати в декількох аспектах, які наведена на рисунку 1 [4].



Рис. 1. Напрями розвитку потенціалу транспортної системи України

Держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи всіх видів транспорту та запобігати асиметрії в конкуренції між ними. На відміну від країн ЄС, які наразі занепокоєні повсюдною автомобілізацією, в Україні 80% вантажів перевозиться залізницею, що є певною перевагою, яку варто підтримувати.

Доцільно домагатися включення в ціну для споживачів оплати інших зовнішніх транспортних витрат, таких як витрати на утримання доріг, усунення забруднення довкілля та ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Проаналізувати правову систему, яка регламентує транспорт і пов'язане з транспортом будівництво, екологічні та інші питання на предмет їх відповідності законодавству ЄС, щоб при внесенні наступних поправок можна було здійснити необхідні зміни для більшої відкритості української транспортної системи та залучення приватного капіталу.

Доцільно спонукати місцеві органи влади розробляти програми розвитку транспорту з урахуванням розвитку інфраструктури.

Доречно підготувати загальний план розвитку (Генеральний план) транспорту України, ґрунтуючись на прогнозах обсягу руху, досвіді інших країн та науково-дослідній роботі, проведеної власними науковими установами країни [7].

Висновки. Таким чином, для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи необхідно виконати ряд вище поставлених завдань.

Отже, однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинний відповідати вимогам європейської інтеграції.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток: [моногр.] / Т.В. Блудова. – К.: НІМБ, 2006. – 276 с.
2. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цвєтов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин та ін. / Збірник наукових праць. – К., 1999. – 67 с.
3. Осоченко І.В. Транспортне співробітництво як ефективний засіб регулювання зовнішньоекономічної діяльності в регіоні. // Регіональні перспективи – № 1(8) – 2000 – С. 64-66.
4. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [моногр.] / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифорок. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.
5. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: [аналітична доповідь] / Д.К. Прейгер, О.В. Собакевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
6. Соціально-економічна географія України: Навчальний посібник / за ред. Шаблія О.І. – Львів: «Світ», 1994. – 608 с.
7. Транспортна політика та її наближення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://studopedia.net/11_60790_dopom-yevropeyskogo-soyuzu.html.