

УДК 339.47(447)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ

Кухарчик В.Г.

У статті розглядаються питання розвитку транспортно-технологічних систем. Визначені напрямки розвитку ТТС в Україні.

Транспортні послуги виникли одночасно з появою основних видів транспортних засобів і сьогодні є невід'ємною частиною світового ринку та міжнародних економічних відносин. Надання транспортних послуг забезпечує перевезення товарів та пасажирів у всі куточки земної кулі за допомогою транспортно-технологічних систем (ТТС).

Питанням надання транспортних послуг були присвячені труди вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А., Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лившица, М.В. Макаренко, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозовой, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Є.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.І. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших.

Постанова проблеми. Можливо говорити про недостатню увагу до проблем ефективного використання транспортного потенціалу країн. Відсутнє наукове обґрунтування категорії транспортний потенціал країни. Відсутні розробки що до використання транспортно-технологічних систем країни в контексті економічної безпеки держави.

Формування цілі. Обґрунтування напрямків та перспектив ефективного використання транспортно-технологічних систем в Україні.

Дослідження. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. Частка сектору транспорту і зв'язку у валовому внутрішньому продукті України (за даними Державного комітету статистики) станом на 2009 рік становила 11,3%. Чисельність лише працівників транспорту становить 7%: від загальної чисельності зайнятого населення. Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів. Довжина внутрішніх водних шляхів на річках Дунай та Дніпро – 2.2 тис км.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Паневропейських транспортних коридорів № 3,5,7,9; коридорів організації співробітництва залізниць(ОСЗ) № 3,4,5,7,8,10 та транспортного коридору

Європа-Кавказ-Азія(ТРАСЕКА). Значний транзитний потенціал України дає змогу розвивати експорт послуг, який у 2009 році склав 9,5 млрд. дол. США, у тому числі транспортних 6,3 млрд. дол. США. У загальній структурі експорту транспортні послуги становлять 66%, у структурі імпорту -19%, завдяки тому транспорт України демонструє позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами. У 2009 році транспортна система забезпечила перевезення 1.5 млрд. тонн вантажів і 7,3 млрд. пасажирів. Внаслідок світової фінансової кризи та скорочення попиту на основні експортні товари у 2009 році відбулось падіння обсягів вантажних перевезень на 17,6% порівняно з 2008 роком, пасажирських перевезень – на 12,7%. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% - за міцністю. На європейських залізницях впроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200-250 і більше кілометрів на годину та висока чистота руху. В Україні лише почав впроваджуватися рух поїздів зі швидкістю 160 кілометрів на годину. Морські порти України за якісними показниками та технічними характеристиками, такими як глибина, засоби перевантаження і зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, залишились на рівні 90-х років минулого століття. Аеропорти потребують суттєвої модернізації. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни.

На початку століття Європейський Союз за участю ряду міжнародних організацій ухвалив рішення про створення в нових межах Союзу транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що включає всі види транспорту. Перший етап плану охоплює період до 2020 року, другий - після 2020 року. Транс'європейська транспортна мережа складається з великої кількості транспортних осей (напрямів інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів між певними регіонами). Для першого етапу розроблений і вже реалізується план створення в Європейському Союзі 30 пріоритетних транспортних осей, які включають ділянки 14 раніше створених коридорів. Крім того, змінилася політична карта Європи. До Європейського Союзу увійшли 10 нових держав. Територія Євросоюзу збільшилася на 23 %, населення - на 20 %. Частка валового внутрішнього продукту на душу населення зменшилася на 13 %, різниця економічного розвитку окремих регіонів збільшилася удвічі. Деякі зарубіжні ділянки транспортних коридорів Радянського Союзу опинилися усередині нових меж ЄС. Виникла необхідність перегляду колишньої концепції визначення коридорів і заходів по їх розвитку.

До 2020 року транспортна мережа Європейського Союзу повинна включати 89500 км. автострад, 94000 км. залізниць (зокрема близько 20000 км. швидкісних доріг із швидкістю руху не менше 200 км/ч), 11250 км. внутрішніх водних шляхів (зокрема 210 внутрішніх портів і 294 морських порту), а також 366 аеропортів. Крім того, до 2020 року повинне бути побудоване 4800 км. нових автострад і 12500 км. нових залізниць; модернізовано 3500 км. автострад, 12300 км. залізничних колій, понад 1740 км. внутрішніх водних шляхів. Очікується, що до 2020 року об'єми перевезень між країнами Європейського Союзу збільшаться удвічі, і буде потрібно 600 млрд. EUR на модернізацію європейської транспортної мережі. Реалізація запропонованого плану дасть щорічну вигоду в 8 млрд. EUR.

Нові осі відрізняються від колишніх коридорів не тільки назвою, кількістю і географічним положенням. Головна відмінність - новий принцип визначення життєздатності осі, який в першу чергу визначається економічними і торгово-транспортними обставинами, об'ємами тих, що існують і майбутніх вантажо- і пасажиропотоків, а лише потім - політичними міркуваннями. У квітні 2004 року Європейський Союз прийняв документ «Про керівні принципи транс'європейської транспортної мережі», в якому запропонував зосередити інвестиції на обмеженому числі головних транс'європейських транспортних осей. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж 10 нових держав - членів ЄС з метою створення спільного єдиного європейського ринку.

Після семінару міністрів транспорту Європи в 2004 році в Іспанії Єврокомісія створила об'єднану Групу Високого Рівня по розробці планів продовження головних транс'європейських транспортних осей в сусідні країни і регіони. У документах Євросоюзу і Групи підкреслюється, що ініціатива продовження осей повинна виходити від країн-сусідів на підставі державних планів розвитку, наявність засобів для фінансування будівництва ділянок осей на власних територіях з урахуванням соціальних і екологічних умов. Це одне з принципових положень нового підходу в організації європейських і далі в інші регіони транспортних осей в порівнянні з колишніми коридорами.

В даний час визначено п'ять головних міжнаціональних транспортних осей, або напрямів (The Five Major Transnational Axes), які продовжують транс'європейську транспортну мережу за межі ЄС. Цей термін (Motorways of the Sea) з'явився зовсім недавно. Причини - прості. Наростаючі проблеми із зростанням автомобільних перевезень в Європі примушують шукати шляхи їх рішення по різних напрямках. З 1970 року по 2000 рік число автомобілів в Європейському Союзі збільшилося з 62,5 млн. машин до 175 млн. Подальше розширення автотранспорту і збільшення інтенсивності руху пов'язане з порушеннями екологічних

вимог, браком вільних територій, а також із значними витратами при перетині Піренеїв на межі Іспанії з Францією і Альп, на межі Італії з північними сусідами. Одним з шляхів вирішення проблеми є перемикання частини наземних автотранспортних перевезень на морський транспорт по запланованих і спеціально обладнаних напрямках. Так з'явився термін «автостради морів» і план дій, що поступово утілюється в даний час. «Автостради морів» з'єднали на окремих ділянках наземні автомагістралі прибережних регіонів Європейського Союзу: Атлантики, Балтики і Середземного моря. Передбачається їх продовження за межі Євросоюзу - до Баренцева моря на півночі і до Чорного і Червоного морів на південному сході. Планується, що всі «автостради морів» ЄС будуть готові до експлуатації на проектну потужність в 2010 році.

Північна вісь сполучає північну зону Євросоюзу з Норвегією, Білорусією, Росією і далі з іншими країнами, а також зв'язує Норвегію через Швецію і Фінляндію з Росією. Зокрема передбачаються:

мультимодальний зв'язок: Берлін - Варшава - Мінськ - Москва - транссибірський шлях;

мультимодальний зв'язок: фінська межа - Санкт-Петербург - Москва;

залізничний зв'язок: Санкт-Петербург - Вологда - Москва - транссибірський шлях;

мультимодальні зв'язки від балтійських портів на Мінська і Москви:

Таллінн - Санкт-Петербург – Москва;Вентспілс - Рига – Москва; Клайпеда / Калінінград - Вільнюс - Мінськ - Москва;

мультимодальний зв'язок: Санкт-Петербург - Вартіус - Торніо - Хапаранда - Нарвік

Центральна вісь пов'язує центральну зону Євросоюзу з Україною і Чорним морем і далі з Кавказом і Центральною Азією. Забезпечується зв'язок з Транссибірською магістраллю, а також зв'язок по внутрішньому водному шляху Каспійського моря з Балтійським.

Зокрема, передбачаються

мультимодальні зв'язки: Дрезден - Катовіце - Львів – Київ;Будапешт – Львів;Москва - Київ – Одеса;Мінськ – Київ;Київ - Харків - Сибір / Кавказ;

внутрішні водні шляхи:

Білорусія - Київ - Дніпро (Одеса).

По Волзі і Дону зв'язок Каспійського і Чорного морів і по Волзі до Балтійського моря.

Південно-східна вісь може зв'язати Євросоюз через Балкани і Туреччину з Кавказом і Каспійським морем, а також з Єгиптом і Червоним морем. Можливий зв'язок і через Балканські країни з Росією,

Іраном, Іраком і далі з регіоном Персидської затоки, а через Єгипет на південь з іншими африканськими країнами.

Зокрема, передбачаються:

мультимодальний зв'язок: Зальцбург - Любляна - Загріб / Будапешт - Белград - Ніс, включаючи ділянки: Софія - Стамбул - Анкара - Грузія / Вірменія - Азербайджан (Тасеса); Ськопле – Салоніки; Будапешт - Сараєво – Плосе; Барі / Бріндізі - Дюррес / Влора - Тірана - Ськопье - Софія - Бургас / Варна;

внутрішні водні шляхи Дунай і Сава;

мультимодальна зв'язок: Анкара - Мерсин - Сірія - Йорданія - Суец - Александрія-восточная

Порт-саїд, включаючи наступні зв'язки: Сивас - Малатія – Мерсин; Туреччина і далі до Ірану і Іраку; Тартус - Хомс і далі до Іраку; Бейрут - дамаск і далі до Іраку і Саудівської Аравії; Хайфа - межа Ізраїлю, межа Йорданії - Амман і далі до Іраку і Саудівської Аравії;

мультимодальні зв'язки: Дамієтта - Каїр і далі, включаючи річку Ніл;

мультимодальні зв'язки: з Вірменії, Азербайджану і Грузії на північ і південь.

Південно-західна вісь сполучає південний захід Євросоюзу з Швейцарією і Марокко і далі, включаючи також западно-восточную зв'язок між Марокко, Алжиром і Тунісом до Єгипту.

Висновки. В Україні, для реалізації планів використання прогресивних ТТС передбачається, створити прозоре державне законодавство, відповідне кращому міжнародному законодавству; щодо держфінансування, то в деяких випадках доповнити його приватний капіталом - шляхом створення сумісних державно-приватних об'єднань; необхідне спростити процедури при перетині через кордони держав; потрібно виконувати повністю і без затримок відповідні міжнародні конвенції і угоди; необхідно спростити і мовні бар'єри, що передбачає спільне визнання вантажних і транспортних документів на мові зацікавленої країни і англійській мові, або на взаємно узгодженій мові.

Рекомендується також:

- організувати «універсальні офіси з одним вікном» і розвивати сумісні електронні системи даних, особливо для портів;
- сприяти впровадженню супутникових радіонавігаційних систем (Galileo і GLONASS);
- упроваджувати і контролювати заходи безпеки, витікаючи з міжнародних угод і стандартів.

Для морського транспорту і «автострад морів» рекомендується:

- гармонізація методів і процедур Паризького, Середземноморського і Чорноморського меморандумів про взаєморозуміння (MoUs) на найвищому рівні;
- термінова ратифікація і виконання в повному об'ємі стандартів і конвенцій ІМО, включаючи конвенцію MARPOL, пов'язану з однокорпусними танкерами, і конвенцію AFS по антизабруднюючих системах і т. д.

Щоб здійснювати концепцію «автострад морів», вантажні потоки повинні бути сконцентровані в базових портах до необхідних розмірів. Якість інфраструктури в портах і послуги повинні бути покращені. Частота відвантаження з портів, що працюють на «автостради морів», повинна бути один раз в тиждень.

Рекомендується взаємне надання відкритого доступу на внутрішні водні шляхи для міжнародного руху.

Рекомендується поступова модернізація дорожньої мережі по головних осях для забезпечення руху транспортних засобів з навантаженням на вісь 11,5 т і висотою транспортного засобу 4 м.

Для повітряного транспорту рекомендується поступове розширення на сусідні регіони (на добровільній основі) принципів Єдиного європейського неба.

Одним з основних напрямків вдосконалення ТТС для України є модернізація транспортної системи держави, а саме: розвиток транспортної інфраструктури; модернізація рухомого складу; удосконалення інвестиційної політики; забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки; підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування; європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг, підвищення ефективності державного управління; підвищення рівня безпеки транспортних процесів та енергоефективності.

Література:

1. Статистичний щорічник України за 2008р.// Держкомстат України за ред. О.Г.Осауленка; Відп. за вип.І.В.Калачова.- К.: Консультант, 2009.- 567с.
2. Послання Президента України до Верховної Зароди України Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011 роки. Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України, 2002.-74с.

3. Транспорт і зв'язок України за 2008р. // Держкомстат України за ред. Н.С.Власенко; Відп. за вип. І.В.Калачова.- К.: Консультант,2009.-282с.

4. Боняр С.М. Судоходство река море: проблемы развития судовладельческих компаний. Научная монография.Одесса.ИПРЭИ НАН Украины, 2009.-288с.

5. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг./ПримачевН.Т. и др.-Одесса: Афтограф, 2004.-320с.

6. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні/ Котлубай О.М..Одеса:ІПРЕЕД НАН України, 2004.-453с.

Abstract

Kukharchyk V.G.

The ensuring of attractiveness of the transport - technological systems development for Ukraine

The development problems of transport - technological systems (TTS) are examined. The development directions of TTS in Ukraine are determined.