

Наконечная Г. ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ КАК ФАКТОР И РЕЗУЛЬТАТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Рассмотрены особенности формирования демографической ситуации во Львовской области за 1991-2010 гг. Проанализированы основные показатели естественного и механического движения населения в геопространственном аспекте. Подано сравнительные группировки административно-территориальных единиц Львовской области по типу динамики населения, демографической ситуацией в целом и по отдельным компонентам.

Ключевые слова: экономическая безопасность, демографическая ситуация, воспроизводство населения, миграционная активность, старение населения, депопуляция.

Summary:

H. Nakonechna. DEMOGRAPHIC SITUATION: DRIVER AND RESULT OF AN ECONOMIC SECURITY.

Peculiarities of demographic situation evolution in Lviv region within 1991-2010 were described. The main parameters of natural change and migration of population were analyzed in geospatial context. Classification of Lviv region's districts was carried out taking to the account population dynamic type, demographic situation and other parameters.

Keywords: economic security, demography, population reproduction, migration activity, population ageing, depopulation.

Рецензент: проф. Шаблій О.І.

Надійшла 22.09.2011р.

УДК 656.02

Олена КАРАСЬ

ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Розглянуто перспективні напрямки розвитку транспортної системи України в умовах поглиблення інтеграційних процесів. Проаналізовано сильні і слабкі сторони, а також зовнішні і внутрішні можливості розвитку транспортної мережі України.

Ключові слова. Інтеграція, транспортна мережа, транспортна інфраструктура, транспортно-дорожній комплекс.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Транспорт є в Україні однією з пріоритетних галузей, у розвитку якої зацікавлені не тільки українські учасники ЗЕД, а й іноземні партнери, тому що найкоротші шляхи руху товарів проходять по території України. Однак потенціал геополітичного становища України як "транспортного" так і "експедиційно-розподільчого" центру використовується на даний момент не в повній мірі. Ситуація ускладнюється внаслідок негативного впливу на світову транспортну систему економічної дестабілізації, яка як прояв кризи відбивається на всіх галузях світового господарства. Таке положення в сучасній зовнішньоекономічній діяльності країни відкриває великі можливості перед українськими транспортними організаціями.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням різних аспектів розвитку транспортної галузі, займаються такі науковці, як Ю.Є. Пашенко, Д. Прейгер, А.М. Новікова, В.П. Мироненко, О.Г. Заставнюк., І.В. Шум, Г. Несвет та ін. Зокрема, В.В. Савченко досліджує залізничний транспорт, а саме інтеграцію залізниць України до

міжнародної транспортної мережі [3]. Ю.Є. Пашенко розглядає питання в особливостях розвитку та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України [4]. У працях А.М. Новікова, В.П. Мироненко досліджується сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв'язків України з країнами світу [7].

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є аналіз та визначення основних перспективних напрямів розвитку транспортної мережі України в умовах поглиблення інтеграційних процесів. Основними завданнями є проведення аналізу переваг та недоліків функціонування транспортної системи країни, а також формулювання змін для розвитку та інтеграції України в міжнародну транспортну систему.

Виклад основного матеріалу. Для визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі України розроблено "Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року" [1].

Одним із найважливіших напрямів Концепції є інтеграція транспортної системи

України в європейську і світову транспортні системи.

Винятково вигідне географічне положення України, її потужна інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення транспортних мереж у міжнародну транспортну систему. Це реальний крок до її повномасштабної участі у міжнародній інтеграції.

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

Для їх реалізації органами державної влади України затверджені відповідні плани підготовки актів законодавства.

Для розвитку транспортної системи країни має сенс розробити законодавчу базу про особливості функціонування програми ЄС "Єдине Європейське Небо" (SES) в Україні [2] (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 нормативно-правових актів. Також слід забезпечити правове регулювання підвищення кваліфікації пілотів згідно з міжнародними вимогами та стандартами.

Зміни, які наблизили б Україну до розвинутих та сильних держав і дозволили б краще скористатися її особливим географічним положенням, потенціалом і можливостями, слід підготувати та реалізувати якомога швидше.

Реалістичні постулати для України такі:

1. 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.

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

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

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

5. Транспортна політика також повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту в конурбаціях (на міських територіях, що розвиваються дуже швидко). Підтримання ключової ролі залізниці у пасажирському транспорті є особливо важливим у конурбаціях та навколо них.

6. Доцільно спонукати місцеві органи влади розробляти програми розвитку транспорту з урахуванням розвитку інфраструктури, але з наданням пріоритету громадському транспорту та належному використанню залізниць.

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

Залізничний транспорт.

Для України залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. У законодавстві України установлені базові принципи управління залізничною галуззю. Україна веде досить активну політику щодо участі у міжнародних організаціях з залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій і угод та є стороною основних конвенцій та угод в галузі залізничного транспорту.

Основними факторами розвитку залізнич-

ного транспорту є питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо. В Україні питанням, що пов'язані із комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт знаходиться у державній власності і, питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури. Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ від 05.06.2003 р), то практична реалізація приведення технічних стандартів до вимог вказаної Конвенції має тривати до 2015 року [3]. Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має українську привабливість для інвесторів і, як показала практика, не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. Тому доцільним є застосування іноземного досвіду: створення регуляторного органу, завданням якого є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг всіх перевізників. Регуляторний орган є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Цей орган є незалежним у своїй організації, юридичній структурі, фінансуванні та ухваленні рішень.

Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоздатності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Не дивлячись на схожість проблем залізниць і основної мети реформ, в різних країнах було вибрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. Відкритий доступ

до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги; дозволить транспортним підприємствам упродовжувати нові послуги, зокрема щодо закордонних перевезень, і знайти нові ринки. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств.

Тому для України пріоритетом повинно стати не тільки придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає міжнародним технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

Дороги та автомобільний транспорт.

Спостерігається відставання України в якості автомобільних доріг і в розвитку транспортної мережі, особливо розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху.

Бюджетні кошти асигнуються лише на утримання доріг, але їхній обсяг явно недостатній. Будівництво, капітальний ремонт, реконструкція та утримання доріг загального користування державного значення здійснюється "Укравтодором". Пріоритети розвитку автомобільної галузі і дорожнього господарства мають враховувати особливості автомобільного транспорту як швидкого, зручного, мобільного, соціально значущого виду транспорту, діяльність якого має певні ризики щодо безпечності та екологічності та яка має регулюватися міжнародними нормативно-правовими актами. Галузь в Україні має значну частку підприємств приватної форми власності, яка обумовлює жорстку конкуренцію на ринку. [4]

Технічні стандарти автодоріг України не відповідають міжнародним стандартам ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями, тому необхідно їх приводити до вимог. Необхідне внесення змін до Правил перевезення небезпечних вантажів та Правил перевезення великовагових вантажів у відповідності з конвенціями ООН.

Недостатніми є інвестиції у розбудову шляхів і розвиток галузі. Що стосується управління автомобільним транспортом і утримання доріг, то необхідно наступне:

1. Утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал на будівництво автомагістралей, зокрема, платних.

2. Утворення правової бази для уведення плати за користування автомагістралями.

3. У рамках Генерального плану для транспорту – проведення аналізу та підготовка довгострокового плану будівництва автомагістралей та швидкісних доріг, а також плану модернізації національних доріг.

4. Децентралізація управління та фінансування доріг державного, регіонального і місцевого значення шляхом покладання необхідної відповідальності та фінансування на місцеві органи влади.

5. Комерціалізація та подальша приватизація проектних і будівельних потужностей, а також збереження в адміністрації підрозділів, відповідальних за стратегічне планування, замовлення, контроль виконання і контроль стану доріг.

6. Збільшення бюджету, що виділяється на будівництво доріг, – проведення поступової роботи з утримання частки участі у видатках на дорожню інфраструктуру на рівні 60% видатків на залізничну інфраструктуру, що має становити близько 1,5% ВВП.[5]

Повітряний транспорт.

На даний час в Україні функціонує понад 30 аеропортів різного типу, з яких 16 можна вважати основними. На ринку авіаційних перевезень, як внутрішніх так і міжнародних, працює близько 40 українських авіакомпаній для пасажирських та вантажних перевезень. Майже 50 іноземних авіакомпаній регулярно здійснюють рейси до України.

З метою урахування вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) (*Код аеропорту ІКАО – унікальний індивідуальний ідентифікатор, що привласнюється аеропортам світу Міжнародною організацією цивільної авіації*), а також змін в нормах українського законодавства, які відбулися за період після уведення в дію Повітряного кодексу України в 1993 році, було розроблено проект нового Повітряного кодексу України. Цей документ надійшов до Верховної Ради України у квітні 2009 року. Проте, нова редакція Повітряного кодексу України 21 жовтня 2009 року не ухвалена Верховною Радою України. Ухвалення нової редакції Повітряного кодексу України є нагальною потребою.

Наразі Україна має зобов'язання за 39-ма

міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 29 під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), 1 під егідою Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), 2 під егідою Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA) та 7 під егідою Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ)).[6]

Однак найбільшим питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій, прагнення щодо міжнародної інтеграції і нові можливості для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в країні і нормативною базою, що регулює її діяльність.

Відповідно до вимог з цивільної авіації, насамперед, країною, що прагне інтеграції, мають бути гармонізовані законодавчо та приведені у відповідність до міжнародних стандартів:

- спільні правила цивільної авіації: гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, ліцензування авіаперевізників, ліцензії у сфері цивільної авіації;

- управління рухом: ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління;

- безпека повітряних польотів;

- стандарти техніки безпеки та експлуатації: повідомлення про інциденти у цивільній авіації;

- авіаційна техніка безпеки: повітряні судна третіх країн, які використовують міжнародні аеропорти, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний лист компаній високого ризику.

Основними проблемами на шляху розвитку та підвищення ефективності функціонування транспортної системи в Україні сьогодні можна виділити такі:

1. Відсутність узгодженої політики здійснення перевезень різними видами транспорту;

Відсутність погодженої роботи транспортних відомств – одна з основних причин, що сьогодні заважають розвитку ринку транспортних послуг в Україні. Вирішити цю задачу можна через міжвідомчу інтеграцію транспортних підприємств. Міжгалузєва взаємодія транспортних підприємств окремих відомств у складі інтегрованої структури дозволить:

- 1) ліквідувати правові, організаційні і техніко-технологічні бар'єри, що сьогодні

заважають ефективно здійснювати змішані перевезення;

2) оптимально використовувати конкурентні переваги окремих видів транспорту в єдиному перевізному процесі;

3) привести основні фонди, трудові і матеріальні ресурси у відповідність з реальними обсягами перевезень, визначеними на підставі потреб економіки і населення країни;

4) забезпечити визначення оптимальних варіантів використання різних видів транспорту на міжнародних транспортних коридорах з урахуванням усіх факторів, що впливають на здійснення транзитного перевізного процесу;

5) підвищити рівень безпеки пасажирських і вантажних перевезень.

2. Низький рівень забезпечення конкурентоспроможності МТК, що проходять територією України, та поступова втрата конкурентних позицій на ринку міжнародних перевезень;

Друга проблема пов'язана з досить повільним розвитком, через що Україна втрачає свої, перш за все, геополітичні конкурентні переваги та можливості поліпшення економічного становища через не до використання транзитного потенціалу. Основними причинами повільного розвитку транспортної системи в Україні є: недосконалі законодавча база в частині митної, тарифної й інвестиційної політики держави, морально застаріла і практично цілком зношена фізично транспортна інфраструктура, нестача фінансових засобів для проведення необхідних наукових досліджень з конкретним проектуванням створення і розвитку міжнародної транспортної мережі.

3. Відсутність фінансових ресурсів для розвитку транспортної інфраструктури.

Більш вигідним і доцільним для України є впровадження і розвиток транзитних перевезень і формування ринкової транспортної інфраструктури. Необхідно створити Український транспортно-інвестиційний банк, страхові компанії, лізингові, інноваційні та консалтингові фірми. [7] Україна сама повинна увійти до численних

міжнародних транспортних організацій і сприяти входженню до них вітчизняних транспортних організацій і фірм.

Висновок. Аналізуючи прогноз розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення, можна зробити висновок, що загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу мають бути:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;

- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з міжнародними документами;

- впровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;

- розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів;

- впровадження у транспортно-дорожній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями;

- забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;

- розвиток в Україні наукової бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;

- запровадження ресурсозберігаючих і енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища;

- створення інформаційних і автоматизованих систем управління;

- розвиток нових національних транспортних комунікацій;

- розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;

- розвиток туристичних послуг із забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

Література:

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.
2. Євроінтеграція. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/>
3. Савченко В. В. Інтеграція залізниць України до міжнародної транспортної мережі / В.В. Савченко //Залізничний транспорт України. – 2003. – № 4.

4. Пащенко Ю. С. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія / За ред. С. І. Дорогунцова. – К.: Наук. світ, 2003.– 467 с.
5. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007-2011 роки // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України.– 2007
6. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asavia.org/avia/zakonodatelstvo>
7. Новікова А.М., Мироненко В.П., Заставнюк О.Г., Шум І.В. Сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв'язків України з країнами світу // Автошляховик України. – 2005. – №1. – С.12-14.

Резюме:

Карась Елена Сергеевна. ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ.

Рассмотрены перспективные направления развития транспортной системы Украины в условиях углубления интеграционных процессов. Проанализированы сильные и слабые стороны, а также внешние и внутренние возможности развития транспортной сети Украины.

Ключевые слова. Интеграция, транспортная сеть, транспортная инфраструктура, транспортно-дорожный комплекс.

Summary:

Karas Olena Sergiyvna. NETWORKS INTEGRATION OF UKRAINE IN INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEM.

Perspective directions of development of the transport system of Ukraine in terms of deepening the integration process. Analyzed the strengths and weaknesses, external and internal features of the transport network of Ukraine.

Keywords. Integration, transport networks, transport infrastructure, transport-road complex.

Рецензент: проф. Брич В.Я.

Надійшла 12.09.2011р.