

залізничного транспорту в цілому.

Виконане дослідження європейського транспортного ринку показало, що частка всього пасажирського залізничного транспортного ринку в країнах ЄС залишилася надзвичайно незмінною в межах від 6,58 % до 6,23 %. Частка легкового автомобільного транспорту домінує на ринку й становить приблизно 73 % за майже двадцятирічний період.

За даними різних міжнародних досліджень кожна одиниця капіталовкладень в удосконалення транспорту та транспортної інфраструктури робить майже трьохкратний вплив на залучення приватних капітальних вкладень у спорудження інших об'єктів регіону й за допомогою цього поживляє економіку країни в цілому. Тут спостерігається чіткий причинно-наслідковий зв'язок: реформування галузі – вертикальне розподілення – розвиток інфраструктурної складової – ефективність функціонування залізничного транспорту – підвищення його конкурентоспроможності та ефективності діяльності.

Пасажирський сектор різних країн ЄС з 1990 р. має різні тенденції розвитку. Держави-члени, у яких відбулося найсуттєвіше збільшення обсягу перевезень пасажирів на залізницях з 2000 по 2009 були Данія (41,9 %), Великобританія (36,4 %) і Бельгія (35,7 %). Державами-членами, що зазнали найбільшого падіння обсягів перевезень за той же період, були Латвія (89,5 %), Румунія (48,7 %) і Литва (41,6 %). У вантажному сегменті перевезень автомобільного і морського транспорту - найбільша частка на ринку. Питома вага залізничного транспорту у вантажних перевезеннях коливається від 12,62% у 1995 р. до 9,96% у 2009 р. Після декількох років безперервного зниження обсягів залізничних вантажоперевезень тенденцію вернулася до позитивного росту з 2004 по 2007 р. Однак, цей ріст був, по суті нівельований економічним спадом в 2008 р. - 2009 р. Із середини 2008 р. спад вплинув на переміщення товарів по залізницях, серед яких була продукція секторів економіки, що традиційно користуються послугами залізничних вантажоперевезень. Це гірська промисловість, сталеливарна, хімічна й автомобільна галузі промисловості. Якщо порівнювати, то в 2007 р. і 2009 р. відбулося різке падіння залізничних вантажоперевезень: у ЄС 15 і ЄС 12 на 13,0 % і 27,6 % відповідно. За час з 2000 р. по 2009 р. Державами-членами, які зазнали найбільше зниження вантажообігу, була Угорщина (93,6 %), Ірландія (83,9 %) і Люксембург (71,3 %). У той час як Державами-членами, що досягли найвищих темпів росту, була Латвія (55,3 %), Німеччина (44,1 %) і Австрія (42,5 %). В 2009 р., частки на ринку

незалежних залізничних операторів, у загальному вантажообігу (у тонно-кілометрах), були самими великими у Великобританії (100 %), Естонії (57 %), Румунії (45 %), Нідерландах (36 %) і Польщі (32 %). У середньому, частки на ринку незалежних залізничних операторів у вантажоперевезеннях у Європі збільшилися з 10,5 % в 2005р. до 22,0 % в 2009 р. Виконання вимог діючих Директив було обов'язковою умовою в кожній із країн, особливо щодо вертикального розділення.

Досліджуючи економічні та соціальні наслідки функціонування інфраструктури залізниць ЄС-27 в нових умовах, можна зробити висновки, що чинне законодавство ЄС, впливає на діяльність залізничного транспорту, але, не значно впливає на збільшення ринкової його частки, динаміку рівня конкурентоспроможності в сфері пасажирських і вантажних перевезень.

УДК 334.012.82:656.2

ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор
(МНТУ ім. Ю.Бузя)*

1. Міжнародну інтеграцію слід розглядати як сучасну тенденцію глобалізаційних світових перетворень, вищою стадією інтернаціоналізації господарського життя. Найбільш розвиненої форми міжнародна інтеграція досягла у Західній Європі, що знайшло своє відображення перш за все в існуванні такого потужного регіонального об'єднання як Європейський Союз.

2. В основі інтеграційних процесів на транспорті лежить тенденція до об'єднання всіх транспортних мереж в єдину світову мережу. Для транспорту, як галузі інфраструктури, на сучасному етапі характерні наступні особливості: удосконалення структури, техніки і технологій; постійне зростання конкурентоздатності різноманітних видів транспорту, посилення потенційної можливості їх взаємозаміни; взаємодія різних видів транспорту на основі розвитку мультимодальних перевезень; розвиток проектів та реальне створення міжнародних транспортних коридорів

3. Країни ЄС досягли значного успіху у координації спільної транспортної політики, яка розглядається як важлива складова процесу євроінтеграції. У той же час, розвиток транспортної системи ЄС має ряд серйозних проблем, що значно знижують її ефективність: транспортна перевантаженість окремих

територій і напрямків, у першу чергу, автомобільних магістралей; транспортна аварійність; шкідливий вплив на навколишнє середовище, здоров'я населення, клімат; значне споживання невідновлювальних ресурсів (нафтопродуктів).

4. У регулюванні транспорту пріоритет належить національним керівним органам. Найбільш істотний вплив на формування національної транспортної політики країн ЄС здійснюють наступні спільні тенденції Європейської інтеграції в області транспорту: гармонізація законодавчих норм, які регламентують транспортну діяльність; перехід від системи двосторонніх угод в організації перевезень між окремими державами до єдиної нормативно-правової системи; випереджальний розвиток основних комунікацій й об'єктів інфраструктури транспорту, які забезпечують трансконтинентальні сполучення; забезпечення викаонання єдиних європейських технічних стандартів на автомобільних й залізничних магістралях, які повинні увійти до загальноєвропейської транспортної системи; розвиток видів транспорту, які найбільш сприятливі для навколишнього середовища (залізничний транспорт, водний транспорт, змішані перевезення).

5. До найбільш значимих передумов і факторів, впливаючих на процес інтеграції транспортно-дорожного комплексу України до світової транспортної системи, слід віднести: трансформаційні процеси в економіці країн Східної Європи, створення СЕП на просторі країн СНД, невдалі спроби створення ГУУАМ на противагу Євразійському союзу, зниження життєвого рівня населення, зниження показників роботи транспорту, вивільнення провізних та пропускних спроможностей транспортної мережі, низька швидкість доставки вантажів, невикористовані спроможності магістралей країни, правові та природнокліматичні фактори.

6. Оцінка негативних та позитивних наслідків від вступу до ЄС для транспортної галузі показує наступне. Через низьку конкурентоспроможність звужиться вітчизняний ринок транспортних послуг; зменшаться відповідні надходження в бюджет; звільниться робоча сила, посиляться соціальна напруга; зовнішній ринок транспортних послуг через обмеження за економічними та екологічними параметрами також буде не досяжний для вітчизняного транспорту; знизиться експорт транспортних послуг; вільний ринок транспортних послуг приведе до зростання внутрішніх тарифів і збільшення долі транспортної складової у ВВП; дорожня інфраструктура потребує значних інвестицій для приведення її до європейських стандартів, але

питання про інвесторів залишається відкритим.

До позитивних наслідків від приєднання до ЄС можна віднести наступне: транспортна інфраструктура наблизиться до європейських стандартів; збільшиться кількість зарубіжних транспортних підприємств на вітчизняному ринку транспортних послуг, за рахунок конкуренції підвищиться якість транспортних послуг; підвищиться частота, регулярність, комфортність, швидкість перевезень, якість сервісного обслуговування; відкриються перспективи вільної участі приватного транспортного бізнесу в країнах ЄС і СOT, вільного пересування робочої сили в пошуках роботи з єдиною оплатою праці; знизяться ціни на покупку або оренду високоякісної, комфортабельної зарубіжної транспортної техніки; скасуються прикордонно-митні бар'єри, скоротяться строки перевезень.

7. Поступово все транспортне машинобудування повинно перейти на міжнародні стандарти і вітчизняний ринок, який повинен бути захищений митними тарифами. "Відмирання" транспортного машинобудування на першому етапі повинно бути зупинено державною підтримкою, тому що відомо, що в умовах "чистого" ринку вітчизняні виробники неконкурентоспроможної продукції і транспортних послуг поступаються місцем іноземним. На другому етапі частка вітчизняного транспорту в зовнішньоекономічних зв'язках повинна складати не менш 50%, а міжнародні транспортні коридори "технічно" повинні бути готові для міжнародного транзиту.

8. Вимагає системного підходу удосконалення нормативно-правової бази регулювання інтеграційних процесів в транспортній галузі, необхідна адаптація національного транспортного законодавства до норм та вимог ЄС. Найбільш пристосованою до нормативних стандартів ЄС та ринкових умов транспортною галуззю в Україні є авіатransпорт. Значної уваги потребує залізничний транспорт, оскільки він оцінюється як потенційно найбільш рентабельний з усіх видів транспорту в Україні, що зумовлено географічним розташуванням держави, що робить її транзитні можливості привабливими для Європи. Модернізація залізничного транспорту є спільною проблемою як для України, так і для ЄС. Законодавство в галузі водного транспорту є найменш розвиненим і пристосованим до ринкових умов: тут можна відзначити відсутність великої кількості норм, необхідних для регулювання відносин.