

Самарської області, «Центр інноваційного розвитку і кластерних ініціатив». – Самара, Іюль 2011 года [Електронний ресурс] – Режим

доступа: http://innocentr-samara.ru/iles/Transportno-logisticheskie_klastery_v_ES.pdf.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 656.025.4

ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*Пономарьова Н. В., к.т.н., доцент
Любий Є. В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)*

Запропоновані основні напрямки формування Єдиної європейської транспортної системи. Виділено узагальнене поняття міжнародного транспортного коридору, виокремлений перелік основних міжнародних транспортних коридорів, які проходять по території України. Розкрито сутність та значення транскордонного співробітництва України. Проаналізована та визначена участь України у територіальних транскордонних об'єднаннях. Охарактеризовані основні європейські програми, які діють в межах євро регіонів.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транскордонне співробітництво, євро регіон.

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

*Пономарёва Н. В., к.т.н., доцент
Любий Е. В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)*

Предложены основные направления формирования Единой европейской транспортной системы. Выделено обобщенное понятие международного транспортного коридора, приведен перечень основных международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины. Раскрыта суть и значение трансграничного сотрудничества Украины. Проанализировано и определено участие Украины в территориальных трансграничных объединениях. Охарактеризованы основные европейские программы, которые действуют в пределах евро регионов.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, трансграничное сотрудничество, евро регион.

FORMATION OF A SINGLE EUROPEAN TRANSPORT SYSTEM

*Ponomareva N. V., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor
Lubyi E. V., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, (KhNAHU)*

The main directions of a single European transport system. Highlighted the Council of Europe recommendations on all members of participants, on combating the negative effects of globalization. Allocated generalized notion of international transport corridor, a list of major international transport corridors passing through the territory of Ukraine. The essence and value of cross-border cooperation between Ukraine. Analyze and determine Ukraine's participation in cross-border territorial associations. Determined that the Euroregion suggests cooperation aimed at coordinating mutual effort between the participating countries and their implementation agreed activities in different spheres management. Characterized by major European programs that operate within the Euroregion. Characterized by duration and available to the larger shows, held in the framework of these programs.

Keywords: international transport corridor, cross-border cooperation, the Euroregion.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Основним кроком України до інтеграції з європейською транспортною системою є подальша розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Цей поступ є

одним з тих важливих чинників, що впливають на залучення додаткових обсягів перевезень. Слід зазначити, що транскордонне співробітництво (ТКС) відіграє важливу роль для прикордонних територій України, які стали об'єктом регіональної політики Європейського Союзу (ЄС).

Узагальнення досвіду ТКС країн-членів ЄС і їх сусідів – важлива база для реалізації стратегії України щодо вступу до ЄС територією України. МТК – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам ЄС [1]. Транспортні коридори виконують важливу місію – забезпечують існування світових інтеграційних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Глобалізація стала невід'ємним фактом сучасного життя, який впливає на політичну, економічну, соціальну і культурну сфери і викликає реакцію на загальноєвропейському, національному та регіональному рівнях. Міжнародна торгівля позитивно впливає на положення тих регіонів, які приймають в ній участь, створює умови для прискореного росту доходів, однак викликає негативне відношення з боку найслабших регіонів, що може призвести до збільшення розриву між найбільш багатими та бідними регіонами. Щоб запобігти негативному впливу глобалізації, Рада Європи рекомендує всім державам-членам визнати все зростаючу роль регіонів у вирішенні економічних проблем розвитку держави, сприяти політиці регіоналізації,

яка повинна бути направлена на розширення повноважень регіонів, на представлення їм необхідних важелів та засобів стимулювання економічного розвитку та партнерства з іншими регіонами, з тим, щоб вони могли швидше адаптуватися до нових соціально-економічних умов, що сформувалися внаслідок глобалізації.

Для підвищення ефективності перевезень пасажирів і вантажів по міжнародному транспортному коридору країни-учасниці можуть визначати в якості пріоритетних наступні напрямки співробітництва: зміцнення взаємодії між видами транспорту при здійсненні міжнародних перевезень, скорочення термінів перевезень пасажирів і вантажів, удосконалення технологій роботи прикордонних переходів і пунктів пропуску; удосконалення контрольних операцій при перетинанні кордонів; удосконалення організації та технологій перевізного процесу; розвиток інформаційних технологій; розвиток транспортної інфраструктури й уніфікація її параметрів; розвиток інтермодальних перевезень вантажів; удосконалення тарифної політики.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Кріт) та Третьої (23-25.06.1997р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських МТК, які отримали назву «крітські» [1].

Крітська конференція проходила в рамках ЄС і визначила такі МТК, перелік яких наведений в табл.1.

Таблиця 1

Міжнародні транспортні коридори

Маршрут	Довжина, км
Хельсінкі – Таллінн – Рига – Калінінград – Гданьск – Каунас – Варшава	1000
Берлін – Варшава – Мінськ – Москва	1830
Берлін/Дрезден – Вроцлав – Катовице/Краків – Львів – Київ	1640
Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень/Братислава – Дьєр – Будапешт – Арад – Констанца/Крайова – Софія – Фессалоники/Пловдив – Стамбул	3285
Трієст – Любляна – Будапешт – Львів/Братислава – Львів	1595
Гданьск – Катовице – Жилина	близько 1500
Ріка Дунай Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдавія	близько 1600
Дурресс – Тірана – Скоп'є – Софія – Пловдив – Бургас – Варна	905
Хельсінкі – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Київ – Любашевка – Кишинів – Бухарест – Дмитровград – Александрополис – Київ – Мінськ – Вільнюс – Каунас – Клайпеда/Калінінград – Любашевка – Одеса	близько 3400

Теоретичну і методологічну основу дослідження склали фундаментальні праці вчених, серед яких хотілося б відзначити роботи наступних авторів - В.І.Арсенов, Н.Н.Громов, П.В.Куренков,

С.В.Мілославская, І.М.Могілевкін, В.А.Персіанов, К.І. Плужников, С.М.Резер, Ю.А. Щербанин, У. Гроссмен, А. Медісон та ін.

Розвиток МТК та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Метою статті є обґрунтування доцільності ТКС України з ЄС на засадах формування та розвитку єврорегіонів, як організаційної форми транскордонних відносин.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для України, особливо для її регіонів, процеси міжрегіональної інтеграції нові, але наша держава здійснює впевнені кроки цьому шляху.

ТКС – це, інакше кажучи, специфічна сфера зовнішньоекономічної, політичної, екологічної, культурно-освітньої та інших видів міжнародної діяльності, яка здійснюється на регіональному рівні, і яка, охоплюючи всі загальні їхні форми, відрізняється необхідністю та можливостями більш активного їх використання, а також низкою особливостей, а саме – наявністю кордону і необхідністю його облаштування, спільним використанням природних ресурсів і, відповідно, спільним вирішенням проблем екологічної безпеки, більш широким взаємним спілкуванням населення сусідніх держав та особистими зв'язками людей, значно вищим навантаженням на інфраструктуру (дороги, зв'язок, сферу обслуговування, придорожню інфраструктуру). ТКС спрямоване на подолання негативних аспектів існування кордонів та наслідків, які виникли на прикордонних територіях через їх розташування на національних окраїнах держав і має на меті покращення умов життя населення. Серед головних цілей такої співпраці є: подолання існуючих стереотипів та упереджень по обидві сторони кордону; усунення політичних та адміністративних бар'єрів між сусідніми народами; створення господарської, соціальної та культурної інфраструктури, за умови формування спільних органів, господарюючих суб'єктів, осередків і тощо [2].

Єврорегіон (ЄР) – це юридично оформлена (за нормами Ради Європи) територія транскордонного співробітництва між територіальними громадами або місцевими органами влади прикордонних регіонів двох або більше держав, які мають спільний кордон. Діяльність єврорегіонів розглядається як один з елементів загальноєвропейської системи пріоритетів, який відповідає принципам інтеграції держав через інтеграцію регіонів. Така діяльність передбачає прискорення соціально-економічного розвитку транскордонних регіонів, кадрову інфраструктурну підготовку регіонів і країни в цілому для поглиблення співробітництва з ЄС, прискорення європейських процесів інтеграції, реалізацію потенціалу формування експортної

спеціалізації регіонів, розвиток міжнародних зв'язків у галузях туризму, рекреації, охорони навколишнього природного середовища [3].

Для прискорення цих процесів створюються ЄР, однією з головних умов функціонування яких є розвиток транскордонного співробітництва в сфері транспорту.

Україна бере участь у створенні ЄР на початку 1993 року і на сьогодні приймає участь у таких об'єднаннях: «Карпатський ЄР», «Буг», «Нижній Дунай» та «Верхній Прут».

ЄР створюється з метою розвитку співробітництва прикордонних територій у таких напрямках: всебічний економічний розвиток; регіональне та локальне територіальне планування; комунікації, транспорт і зв'язок; наука, нові технології, освіта; охорона здоров'я, спорт і туризм; поліпшення стану навколишнього середовища; ліквідація надзвичайних ситуацій, стихійних лих та їх наслідків; сприяння розширенню контактів між жителями прикордонних територій, розвитку співробітництва між установами та організаціями, а також суб'єктами господарської діяльності; полегшення процесу перетину кордону для людей та вантажів шляхом спрощення прикордонних формальностей та сприяння відкриттю нових пунктів пропуску; сприяння якості життя населення шляхом збільшення зайнятості; сприяння розвитку регіональної економіки за допомогою поліпшення інфраструктури прикордонних районів.

Крім того існує ряд ініціатив та програм ЄС для підтримки розвитку ТКС, зокрема INTERREG, PHARE CBC, TACIS CBC тощо. INTERREG III C – програма, яка допомагає партнерським регіонам Європи формувати взаємовідносини для роботи над спільними проектами. За допомогою цієї програми міжрегіональне співробітництво зазнало розвитку та поширення серед регіональних та інших органів державної влади на всій території ЄС і сусідніх країн. Це дозволило регіонам без спільних кордонів працювати разом над спільними проектами і створювати мережу співпраці. Дана програма була профінансована Єврофондом регіонального розвитку, а також фінансується спільно з національними партнерами проекту [4].

Метою програми ТКС PHARE CBC (cross-border co-operation) є розвиток співпраці між областями, містами і одиницями місцевого самоврядування регіону Балтійського моря. У рамках програми дається можливість партнерам держав Балтійського моря втілити в життя спільні проекти. Фінансуються місцеві і регіональні установи знаходяться в процесі об'єднання з ЄС, а також діяльність та проекти розвитку ТКС, які ведуть до його розширення [5].

Програма TACIS CBC базується на основі Постанови Ради (ЄС, EURATOM) № 99/2000 від 29

грудня 1999 року про надання допомоги країнам-партнерам у Східній Європі та Центральній Азії. TACIS CBC охоплює чотири держави: Білорусь, Молдову, Росію та Україну. Програма TACIS визначає такі цілі ТКС: сприяння прикордонних регіонів у подоланні їх конкретних проблем розвитку; заохочення зв'язків між країнами-членами; прискорення процесу трансформації у державах-партнерах через їх співпрацю з прикордонними регіонами ЄС та Центральної і Східної Європи; зниження транскордонних екологічних ризиків та забруднення навколишнього середовища [6].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Не дивлячись на вигідне географічне і геополітичне розташування ЄР, проходження через територію окремих з них МТК, стан ТКС в багатьох ЄР, створених за участю України, знаходиться на незадовільному рівні, що гальмує євроінтеграційні прагнення нашої держави, знижує потенційні можливості її входження до спільного економічного, транспортного та митного простору.

Отже, активізація ТКС потребує участі України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій та угод в галузі міжнародних перевезень, розробки спільної транспортної політики, яка б відповідала вимогам ЄС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Затверджено транспортну стратегію України до 2020 року [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/uk/show/transports.html/>.
2. Зеркалов Д. В. Международные экономические зоны / Д. В. Зеркалов. – К. : Науковий світ, 2009. – 499 с.
3. Майбутнє в наших руках [Електронний ресурс] / Всеукраїнське громадське об'єднання «Успішна Україна». – Режим доступу : <http://uspishnaukraina.com.ua/analitics/4/31.html/>.
4. Європейська інтеграція – загальнонаціональний проект [Електронний ресурс] / Міністерство закордонних справ України. – Режим доступу : <http://mfa.gov.ua/poland/ua/publication/content/42767.html/>.
5. Передрій О. С. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. / О. С. Передрій. – К.: Знання. – 2008. – 264 с.
6. Regions 2020: an assessment of future challenges for EU regions [Електронний ресурс] / INTERREG ІІІС. – Режим доступу : http://interreg3c.net/sixcms/list.php?page=home_en
7. Региональные программы 2007-2013 [Електронний ресурс] / PHARE CBC. – Режим доступу : <http://siseministerium.ee/13153/>.
8. TACIS Cross Border Cooperation (CBC) [Електронний ресурс] / TACIS CBC. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leader2/rural-en/euro/p8-1-6.pdf/>.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Бабич Д.В.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.135:338.5

БАЛАНС ІНТЕРЕСІВ УЧАСНИКІВ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СФЕРІ ТАРИФОУТВОРЕННЯ

Приймук О. Р., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Розкриваються основні завдання встановлення тарифів на міські пасажирські перевезення та зображений баланс інтересів між його учасниками. Встановлені цілі органів державної влади, операторів процесу перевезень та користувачів послуг щодо ефективності здійснення міських пасажирських перевезень. Аналізуються ситуації щодо прийняття рішень встановлення рівнів тарифів на громадському транспорті. Розглядається термін «цінова дискримінація» на основі поїздок та пасажирів.

Ключові слова: баланс інтересів, міський пасажирський транспорт, рівень тарифу, структура тарифу, тариф, цінова дискримінація.