УДК 339.47(447)

Кухарчик В.Г.

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

Проаналізовано сутність функціонування транспортного комплексу України як елемента системи Українського Причорномор'я. Визначено ступінь інтегрованості транспортного комплексу України до міжнародної транспортної системи. Досліджено проблеми міжгалузевої, міжрегіональної і міжнародної неузгодженості в застосуванні транспортно-технологічних систем.

The essence of functioning of the transport complex of Ukraine as an element of Ukrainian Black Sea region is analysed. The degree of Ukrainian transport complex integration to the international transport system is determined. The problems of intersectoral, interregional and international inconsistence in introduction of transport - technology systems.

Постановка проблеми у загальному вигляді. У приморських регіонах гострота та напруженість транспортних проблем обумовлені сконцентрованістю тут морських портів, різних видів економічної діяльності, результати якої у спільній взаємодії створюють синергетичний ефект впливу на економіку регіону

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Питання удосконалення функціонування національної транспортної системи розглядаються в наукових працях такі вітчизняних вчених: А. П. Абрамова, О. О. Бакаєва, І. В. Белова, В. М. Гурнака, В. А. Дмітрієва, В. М. Загорулько, Л. Г. Зайончика, Л. А Кутаха, Ю. Ф. Кулаєва, М. І Котлубая., О. М. Котлубая, В. М. Лившица, М. В. Макаренко, А. А. Мітаішвілі, І. В. Морозовой, В. О. Персіанова, О. П. Петрова, М. Т. Примачова, Н. К. Роздобудько, Е. М. Сича, Т. С. Хачатурова, Ю. М. Цветова, В. І. Чекаловца, Б. І. Шафіркіна, В. Г. Шинкаренко та інших [1, с.22-35; 2, с.298-305; 3, с.222-229; 4, с.384-391].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Можна говорити про недостатню увагу до проблем ефективного використання транспортного потенціалу Причорноморського регіону. Відсутні розробки ефективного використання транспортного потенціалу України щодо функціонування транспортно-технологічних систем (ТТС) Чорноморського регіону [1, с.5-18].

Постановка завдання. Метою даної статті є розробка стратегічних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. 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 розроблено 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 [2]. Деякі зарубіжні ділянки транспортних коридорів Радянського Союзу

опинилися у середині нових меж ЄС, це такі країни, як: Латвія, Літва, Естонія. Виникла необхідність перегляду колишньої концепції визначення коридорів і заходів по їх розвитку. Згідно з «Програмою транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)», та «Програмою об'єднаної Групи Високого Рівня» трансформація ТТС передбачає наступні кроки: 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 портів), а також 366 аеропортів.

Крім того, до 2020 року повинно бути побудовано 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 у 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 у різних напрямах. 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'язано з порушеннями екологічних вимог, відсутністю 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 у 2015 році. Єврокомісія прийняла «Білу книгу по транспорту», у якій запропоновано до 2050 року заборонити використання у містах автомобілів з бензиновим двигуном. На її основі будуватиметься стратегія розвитку європейського транспорту у найближчі десятиліття. Поки ця концепція містіть 4 глобальних

цілі. По-перше, включити використання у містах машин з бензиновим двигуном. По-друге, довести до 40% частку низьковуглецевого палива в авіації. По-третє, знизити, як мінімум, на 40% викидів парникових газів на морському транспорті.

Нарешті, по-четверте, перевести половину автомобільних та пасажирських перевезень на залізничний (включаючи монорельсовий) і водний транспорт. Ця програма дозволить скоротити на 60 відсотків вуглецеві викиди в атмосферу на транспорті.

На реалізацію цієї програмі в масштабах ЄС буде потрібно близько 1,5 трлн. євро. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань та збільшено обсягів міжнародних перевезень. Транспортна політика України повинна сприяти вимогам Європейського Союзу. Стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури України відображені у таблиці 1 та залежать від вирішення наступних питань:

Таблиця 1

Стратегічні пріоритети та задачі з їх реалізації для транспортного комплексу України [5, с.55-97]

Морські регіони України	Цілі та пріоритети	Задачі для транспорту	Інструменти рішення
1	2	3	4
1. Чорноморський регіон МТК №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ; (Німеччина, Польща, Україна) МТК №5 Коридор № 5. Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна) МТК №9 Хельсінкі – Санкт-Петербург –Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдів – Бухарест – Александрополіс (з 4-мя відгалуженнями) (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса: (Балтійське море – Чорне море); (Ягодин-Одеса). Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса: (Балтійське море – Чорне море); (Ягодин-Одеса). Нафтопровід Одеса-Броди-Плоцьк–Гданьск.	Екологічна безпека. Економічна безпека. Відродження України як морської держави. Розвиток транспортних комунікацій. Формування пріоритетних комунікаційних вісей. Знаходження інвестицій у розвиток інфраструктури транспорту. Розвиток портів, суднобудування та судноремонту. Розвиток курортної та туристичної сфер. Відродження круїзного бізнесу. Розвиток відповідної інфраструктури наземного, повітряного та водного транспорту.	Розвиток міжнародних транспортних зв'язків. Інтеграція транспорту України в міжнародну транспортну систему на основі створення відповідальної національної нормативної бази. Формування транспортно-дорожнього комплексу європейського рівня, включаючого автомагістраль коло Чорного моря з відгалуженнями територіями до узбережжя, в яких будуються місця відстою автомобілей, а також розбудова комунікацій для використання екологічно-чистого транспорту. Розвиток морських пасажирських терміналів для забезпечення швидкісного паромного та круїзного сполучення. Будівництво міжнародного аеропорту в Одесі, VIP рекроцентрів, обладнаних стоянками для яхт. Продовжити формування Чорноморського енерговектору з використанням маршруту Баку-Батумі(Сумса)-Одеса-Броди –Центральна Европа Використати нафтопровід Одеса-Броди у реверсному варіанті в бік Євросоюзу. Делімітація континентального шельфу та острову Зміїний.	Адміністративні (цінові, цілеспрямований земельний відвід) Економічні (спеціальні засоби оподаткування,держгарантії за кредитами) Концесійні механізми (державно-приватне партнерство). Програмно-цільові (розробка інфраструктурної частини для кожного проекту).

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
2. Азовський регіон (ОЧЕС)	Виконання Україною функцій енергогенеруючої та енерготранзитної держави. Збільшення власного видобудку газу. Створення привабливого інвестиційного клімату для роботи компаній в нафтогазовій сфері. Диверсіфікація імпорту енергоносіїв. Забезпечення резервів нафти і газу для попередження кризових явищ. Створення логістичної системи у межах всіх чорноморських портів Розвиток паромних переправ в Азовсько-Чорноморському басейні (відбудова паромної лінії). Залучення інвестицій у розвиток курортної та туристичної сфер, чистих технологій суднобудування, портової діяльності та переважно рейдової перевалки масових транзитних вантажів.	Розвиток існуючих автомобільного та залізничного сполучення на основі будівництва магістралей європейського рівня з постійними пристроями.	Адміністративні (цінові, цілеспрямований земельний відвід) Економічні (спеціальні засоби оподаткування, держгарантії за кредитами). Концесійні механізми (державно-приватне партнерство). Програмно-цільові (розробка інфраструктурної частини для кожного проекту).
3. Дунайський регіон Коридор №7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна).	Відновлення депресивних районів Придунав'я. Розвиток сформованих напрямків туристично-рекреаційної діяльності. Розвиток сільськогосподарського виробництва, яке відповідає природним умовам.	Продовження формування Чорноморського енерговектору з використанням маршруту Баку-Батумі(Супса)-Одеса-Броди –Центральна Європа з можливими відгалуженнями на Молдавію-Дунайський енергетичний міст у межах кооперації ГУУАМ-ЄС, залучити польську сторону для роботи в Топливно-енергетичної раді ГУУАМ. Розвиток автодоріг місцевого значення	Адміністративні (цінові, цілеспрямований земельний відвід) Економічні (спеціальні засоби оподаткування, держгарантії за кредитами). Концесійні механізми (державно-приватне партнерство). Програмно-цільові (розробка інфраструктурної частини для кожного проекту).

Висновки і перспективи подальших розробок. В Україні для удосконалення транспортної інфраструктури передбачається створити прозоре державне законодавство відповідно кращому міжнародному законодавству; щодо держфінансування, то в деяких випадках треба доповнити його приватним капіталом шляхом створення сумісних державно-приватних об'єднань; необхідно спростити процедури при перетинанні кордонів 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:

- організовувати «універсальні офіси з одним вікном» і розвивати сумісні електронні системи даних, особливо для портів;
- сприяти впровадженню супутникових радіонавігаційних систем;
- 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 на найвищому рівні;
- термінова ратифікація і виконання в повному об'ємі стандартів і конвенцій ІМО.

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 «автостраді морів», повинна бути один раз на 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 використання прогресивних 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.

Одним з головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку транспортно-технологічних систем у міжнародній транспортній мережі.

Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Впровадити показник – транзитний рейтинг території тієї або іншої країни, враховуючи розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, визнано: недостатнє

оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам; низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту.

Основним для створення і функціонування ТТС є принцип рівної зацікавленості, коли отриманий прибуток як підсумковий результат діяльності розподіляється пропорційно частковому внеску кожної сторони. Саме ж створення ТТС здійснюється по двох напрямах: методом розробки нових ТТС та шляхом удосконалення вже існуючих ТТС.

Створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах ТТС надасть можливість ефективно розвиватися транспортній системі України. Це можливо досягти у тому випадку, коли у кордонах ТТС:

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного та інші оформлення переміщення пасажирів і вантажів;
- застосовуються пільгові тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному та інших оформленнях, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;
- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;
- діє стабільна правова база, забезпечено надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;
- всілякі зміни після їхньої ретельної проробки набирають сили через 3-6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить ТТС.

Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізник обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретної ТТС програму соціально-економічного розвитку територій.

Список використаної літератури

1. Котлубай А. М. Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины / А. М. Котлубай, А. А. Липинская. − Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2008. − 132 с.
2. Цветов Ю. В. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю. В. Цветов и др. − К.: ОАО «ИКТП-Центр», 2000. − 581 с.
3. Примачеви Н. Т. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг / Н. Т. Примачеви та др. − Одесса: Афтограф, 2004. − 320 с.
4. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торгівельного мореплавання в Україні / О. М. Котлубай. − Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. − 453 с.
5. Транспорт і зв'язок України за 2009р. / за ред. Н. С. Власенко; [відп. за вип. І. В. Калачова] // Держкомстат України. − К.: Інформаційно-аналітичне агентство, 2009. − 266 с.

Прийнято до друку 24.06.2011