

УДК 656.078.1

К.Г. Ковцур, Н.В. Пономарьова

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Україна

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

В роботі представлені концептуальні різниця та подібність між вітчизняним і зарубіжним досвідом формування стратегій розвитку транспортних систем. Запропоновано основні стратегічні напрямки розвитку транспортної системи України, що сприятимуть створенню ефективної конкурентоспроможної транспортної системи. Розглянуті основні принципи реформування транспортної інфраструктури в країнах Європи.

Ключові слова: транспортна система, стратегія розвитку, транспорт, безпека дорожнього руху, екологічність.

Постановка проблеми

Зарубіжна практика транспортної діяльності показує, що для швидкого поширення інновацій необхідна розвинена інфраструктура галузі, створення і модернізацію якої, в більшості розвинених країн, держава залишає під своїм контролем і використовує як інструмент регулювання транспортної галузі, забезпечення високих темпів розвитку національної економіки.

Важливу роль в реалізації транспортної стратегії відіграє підвищення керованості і контрольованості розвитку транспорту за рахунок підвищення ефективності методів державного регулювання та управління, розвитку механізмів проектного управління, підвищення ефективності законодавчо-правового поля.

Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектора у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10%. На відміну від країн ЄС, які наразі занепокоєні повсюдною автомобілізацією, в Україні майже 25% вантажних перевезень виконуються залізничним транспортом, що є певною перевагою перед державами ЄС, і яку варто підтримувати [1-2]. Україна має здійснити моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними, яка на даний момент спостерігається.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Першим цілісним системним документом, у якому визначено пріоритети розвитку транспортної системи України на довгостроковий період та стратегічні завдання розвитку та функціонування

транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, інтеграції національної транспортної системи до європейської, є «Транспортна стратегія України на період до 2020 року», схвалена Кабінетом Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р.

Згідно з цим документом, орієнтовними напрямками розвитку країни має стати – модернізація транспортної інфраструктури та рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та товаропотоків, забезпечення конкурентоспроможних та якісних транспортних послуг, підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів.

Головним невирішеним питанням є приведення інфраструктури у відповідність до євростандартів, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів та мережі прикордонних пунктів пропуску. Транспортною стратегією також передбачається здійснення структурного реформування на залізничному, морському транспорті, міському і приміському громадському транспорті, у сфері інфраструктури дорожнього господарства. Паралельно із цим – вдосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті.

Отже основними напрямками для розвитку транспортної системи України є економічність, безпека, екологічність, якість та доступність транспортних послуг, що дозволить забезпечити потреби економіки і суспільства в якісних транспортних послугах, наближаючись до світових аналогів. [1].

Метою цієї статті є визначення стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі України, за рахунок формування структури основних цільових орієнтирів транспортної стратегії, цілей, пріоритетів, завдань і механізмів її реалізації. Реалізація розроблених заходів дозволить створити основу для формування ефективної конкурентоспроможної транспортної системи України.

Виклад основного матеріалу

Спостерігається відставання України в якості автомобільних доріг і в розвитку транспортної мережі, перш за все, розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. За останні двадцять років їх довжина практично не зростала, у той час як за останні 30 років у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі міжнародного значення. У результаті щільність автодоріг в Україні у 5,9 разів менша ніж у Франції. Протяжність швидкісних доріг в Україні складає 0,28 тис. км, у Німеччині - 10,9 тис. км, а у Франції – 7,1 тис. км [2,3].

Таке відставання пояснюється рядом об'єктивних причин, такими як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення у порівнянні з європейськими країнами через відносно невелику щільність населення (78 осіб/кв.км), низьку купівельну спроможність населення (1/5 купівельної спроможності Єврозони), відносно невеликий парк автомобілів та велику територію країни. Незадовільним є техніко-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю.

Швидке збільшення кількості приватних автомобілів і зростання обсягів вантажних автоперевезень дисгармонують з відсутністю належного рівня автодоріг, нестачею коштів на їхнє фінансування та відносно низькою кваліфікацією водіїв. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. В середньому за добу в автомобільних катастрофах гине більше 20 і отримує травми близько 200 учасників дорожнього руху. Кількість загиблих на 100 автомобілів в Україні перевищує відповідний показник у Польщі у 2,5 рази, Франції – у 5-6 разів, у Швеції у 10-11 разів. За оцінками, збитки від ДТП становлять від 1,4 до 3,5 % ВВП, що для України становить біля 12 млрд. грн.

А отже безпека на транспорті також має зайняти важливе місце у розвитку транспортної системи України. Посилаючись на міжнародний досвід, основою системи безпеки дорожнього руху розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери.

Скорочення моральних і матеріальних збитків, які суспільство та економіка несуть в результаті ДТП, можна і треба досягати різними шляхами. Дослідження, проведені у багатьох країнах, а також їхній досвід показують, що, всупереч спільній думці, стан доріг не є найважливішою причиною ДТП с

Не зважаючи на те, що в Україні розроблена нормативно-правова база щодо стягнення платні за проїзд автомобільними дорогами, однак такі платні дороги поки що відсутні.

На сьогоднішній день досі не притерпіли змін Правила перевезення небезпечних вантажів та Правил перевезення великовагових вантажів, що суперечать конвенціям ЄЕК ООН та директивам ЄС.

Починаючи з 2007 року ЄС і міжнародне співтовариство визначило необхідність значного скорочення викиду у світі парникових газів, з метою обмеження зміни клімату менше ніж на 2⁰С. В загалом, ЄС до 2050 року повинен скоротити викиди на 80-95 % порівняно з рівнем 1990 року, щоб досягти цієї мети. Нові технології для транспортних засобів та управління дорожнім рухом буде ключем до зниження транспортних викидів в ЄС, як і в іншому світі. По дотриманню звичайного підходу встановлено, що залежність транспорту від нафти все ще може скласти трохи нижче 90 %, а поновлювані джерела енергії, лише трохи перевищать 10 % показника, встановленого на 2020 рік. Викиди CO₂ від використання транспорту до 2050 року виявляться на одну третину вище, ніж їх рівень 1990 року. При даній моделі розвитку сукупні витрати до 2050 році збільшаться приблизно на 50 %.

Згідно даних Аналітично-дорадчого центру Блакитної стрічки ПРООН Група енергетичної політики відносно споживання біопалива транспортом, припускається, що всі країни будуть дотримуватись правил ЄС. Однак, для досягнення значного впливу на попит нафти, необхідно зосереджуватись на транспортному секторі. В ЄС діє три головні ініціативи на рівні політики з цього питання: оподаткування нафтопродуктів для транспорту; розвиток інтермодального транспортування; застосування альтернативних видів палива та підвищення ефективності палива.

Базові напрямки реформ по залізничному транспорту прописані в «Білій книзі ЄС» [4]. Основні принципи реформування залізниць в країнах Європи можна сформулювати наступним чином: збереження державного контролю за залізничною галуззю; відмова від втручання в господарську діяльність, децентралізація управління окремими видами діяльності; передача регіональним гілкам влади частини бюджетних коштів для компенсації компаніям-перевізникам збитків від

місцевих та регіональних пасажирських перевезень; поетапне проведення реформ протягом значного періоду.

До початку реформ функції регулювання та господарювання знаходились у державних структур. Для здійснення реформування залізничної галузі в кожній державі було проведено ретельну підготовку нормативної бази. На сьогодні реформи залізниць проведено у десятках країн світу. Недивлячись на схожість проблем залізниць і основної мети реформ, в різних країнах було обрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. Проте в деяких країнах (наприклад, Франція та Італія) не повністю здійснено організаційне розділення транспортної інфраструктури і перевізників. Тобто, зберігається тією чи іншою мірою єдність інфраструктури та перевізного процесу, а для розвитку конкуренції та забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури незалежних перевізників зберігається значною мірою державний контроль. В деяких країнах (наприклад, Великобританія, Швеція) відбулося розділення інфраструктурної компанії (природної монополії, що регулюється) і компаній, що здійснюють перевезення, тобто відділення інфраструктури від перевізного процесу.

Міжнародний досвід свідчить про те, що повна передача інфраструктури залізниць в приватні руки є негативним фактором для розвитку залізничного транспорту і, перш за все, в секторі пасажирських перевезень. Загалом досвід реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах підтверджує його позитивний вплив на їх розвиток.

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, як це потребує система, яка існує в країнах ЄС [5-8].

Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми «Єдиного європейського неба» приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Важливим завданням є забезпечення збалансованого розвитку всієї

інфраструктури повітряного транспорту - наземного авіатранспортної інфраструктури, системи забезпечення польотів цивільної авіації, інфраструктури технічного обслуговування та ремонту повітряних суден, аеронавігаційного обслуговування та метеорологічного забезпечення польотів повітряних суден, системи авіаційно-космічного рятування, медичного забезпечення польотів та неавіаційного бізнесу в аеропортах.

Так, наприклад, „Концепцією Державної програми розвитку міжнародного аеропорту „Бориспіль” на період до 2020 року”, яка затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 січня 2007 №5-р, передбачено утворення на базі державного підприємства „Міжнародний аеропорт „Бориспіль” міжнародного вузлового транзитного аеропорту. В рамках цієї роботи здійснюється реалізація проектів з розвитку авіаційної інфраструктури [9].

ЄС сформував та постійно оновлює так званий Чорний список (Black List) авіаційних перевізників, що не допускаються до виконання польотів до країн ЄС [10].

Наразі Україна має зобов'язання за 39-ма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права. Створення спільного авіаційного простору сприятиме розвитку ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України та інтегрування України до Європейських авіаційних структур.

Узагальненими вимогами українських авіакомпаній для досягнення рівних умов конкуренції українським авіакомпаніям є гарантовані, принаймні у рамках Угоди про Спільний авіаційний простір [11], еквівалентні можливості щодо: отримання ними слотів у європейських аеропортах на рівних умовах з компаніями ЄС; дерегуляція забезпечення пального в аеропортах (зокрема в 2008 році ціна пального в аеропорту "Бориспіль" на 40% більше, ніж у ЄС); відміна ПДВ для українських авіакомпаній в умовах вільного доступу на внутрішні маршрути міжнародних авіакомпаній.

На сьогодні провідні українські державні порти активізують свою діяльність і ведуть активні переговори. До них слід віднести Іллічівський, Південний, Маріупольський, Херсонський, спеціалізований морський порт «Октябрьск», Ренійський.

Як пропозиція по розвитку є створення законодавчої ініціативи, прийняття закону «Про внутрішні водні шляхи», розробка та прийняття галузевих транспортних стратегічних програм з метою збалансування використання різних видів транспорту. Закордонний європейський опит розвитку водного сегменту транспортної системи

країни показує, що ефективним буде і впровадження так званих регулятивних заходів, а саме підхід до тарифоутворення на залізниці, зміна принципів сплати зборів за проходження судами шлюзів, акваторій морських портів, визначення навігаційного періоду виходячи з оперативних метеорологічних прогнозів, зменшення зборів за прохід судів з закордонним прапором по внутрішнім водним шляхам України. Дані заходи мають призвести до макроефекту в країні за рахунок зменшення викиду шкідливих речовин, енергоефективності та покращення позиції України в міжнародних транспортних коридорах [12-13].

Проблемним залишається незадовільний стан української інфраструктури для транспортування енергоносіїв, і очевидний питання про те, хто оплатить її модернізацію [14].

Зараз в цій галузі існують певні проблеми: фізичне старіння трубопроводів та великі фіксовані витрати, зокрема на підтримку системи в належному стані. Саме через фіксовані витрати загроза зменшення обсягів експорту майже рівнозначна загрози припинення транзиту.

В Україні є необхідні технології і потужності, щоб виготовляти устаткування для транспортування енергоносіїв: труби великого діаметру, компресори, турбіни тощо. Але потрібні зацікавлені інвестори, які допомогли б засобами. Такими можуть стати як російський "Газпром", так і англо-голландський концерн "Shell".

Висновки

Вирішення вищезазначених проблем, означає реалізацію важливих цілей до 2050 року, причому найбільш складні з них повинні бути реалізовані вже в період 2020-30 роках для формування раціональної стратегії розвитку транспортної системи України.

Отже для створення ефективної конкурентоспроможної транспортної системи необхідно: розвиток нормативно-правової бази транспортних послуг за напрямками: безпека, екологічність, якість транспортних послуг. Розвиток методів державного регулювання ринку. При цьому найважливіше значення для регулювання має створення ефективного зворотного зв'язку у вигляді системи контролю і нагляду за безпекою, екологічністю і якістю транспортних послуг; розвиток високопродуктивної транспортної та логістичної інфраструктури, що забезпечать конкурентоспроможний рівень надання транспортних послуг (насамперед, комерційну швидкість і надійність); досягнення передового рівня техніки і технологій, що забезпечують стандарти безпеки, екологічності, економічності та якості транспортних послуг.

Найважливіше значення для транспортної стратегії має вдосконалення системи забезпечення транспортної галузі трудовими ресурсами, які повинні забезпечити проектування і реалізацію проектів розвитку транспортних систем, експлуатації транспортної інфраструктури і транспортних засобів, надання транспортно-логістичних послуг і інших сервісів.

Література

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.
3. ДСТУ 3587-97. Безопасность дорожного движения. Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ukryama.com/files/DSTU3587-97UA.pdf>.
4. White Paper (2001). European transport policy for 2010. Commission of the European Communities, Brussel, 12.09.2001, COM / 2001/ 370.
5. Макаренко, М.В. Транспортний сектор економіки: тенденції та проблеми розвитку [Текст] / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов // Економіст, 2007. – № 6. – С. 24-27.
6. Цветов, М. Ю. Концепція реформування транспортного сектора України [Текст] / Ю. М. Цветов, Ю. М. Федюшин, М. Ю. Цветов та ін. – К.: ІКТП-Центр, 1999. – 67 с.
7. Цветов, М. Ю. Трансформація економіки та транспорт України [Текст] / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. – К.: ДЕТУТ, 2012. – с. 49-56.
8. Цветов, М. Ю. Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт [Текст] / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2006. – 428 с.
9. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=62059018>.
10. Mobility and transport. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_en.pdf.
11. Довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС) проекту наказу Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
12. Оцінка УКРРІЧФЛОТ. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://urf.ua/ua>.
13. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Transport-9eadb.pdf>.
14. Щелкунов, В.И. Проблемы функционирования международных транспортных коридоров в Украине [Текст] / В.И. Щелкунов, А.Н. Мамаев // Стратегія економічного розвитку України : зб. наук. пр. – К.: КНЕУ, 2002. – Вип.1(8). – С.542-544.

References

1. *Approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2020* (n.d.). Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-y>.
2. *On approval of the Strategy for increasing the level of road safety in Ukraine up to 2020* (n.d.). Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.
3. DSTU 3587-97 (n.d.). Road safety. Roads, streets and railroad crossings. Requirements for operational status. Retrieved from: <https://ukryama.com/files/DSTU3587-97UA.pdf>.
4. *White Paper* (2001). European transport policy for 2010. Commission of the European Communities, Brussel, 12.09.2001, COM / 2001 / 370.
5. Makarenko, M.V., & Tsvetov, Yu.M. (2007). Transport Sector of Economy: Trends and Problems of Development. *Journal of Economist*, 6, 24-27.
6. Tsvetov, M.Yu., Tsvetov, Yu. M., & Fedyushin, Yu. M. (1999). Concept of reforming the transport sector of Ukraine. *ICTP-Center*, 67.
7. Tsvetov, M. Yu., & Makarenko, M.V. (2012). Transformation of economy and transport of Ukraine. *DETUT*, 49-56.
8. Tsvetov, M. Yu., & Makarenko, M.V. (2006) Transport Sector of Ukrainian Economy and Railway Transport. *KUETT*, 428.
9. *The Concept of the State Program for Development of the International Airport "Boryspil" for the period till 2020* (n.d.). Retrieved from: <http://www.kmu.gov.ua/sontroul/uk/cardnnpd?docid=62059018>.
10. *Mobility and transport* (n.d.). Retrieved from: http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_en.pdf.
11. *Reference on the compliance of Ukraine's obligations in the field of European integration and the law of the European Union (EU acquis) with the draft Order of the State Aviation Service of Ukraine* (n.d.). Retrieved from: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>.
12. *Evaluation of UKRFICFLOT* (n.d.). Retrieved from: <http://urf.ua/ua>.
13. *Strategic directions of development of the transport industry of Ukraine in the post-crisis period* (n.d.). Retrieved from: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Transport-9eadb.pdf>.
14. Shchelkunov, V. I., & Mamayev, A. N. (2002). Problems of functioning of international transport corridors in Ukraine. *Journal of Strategy of KNEU. Economic Development of Ukraine*, 1 (8), 542-544.

Рецензент: д-р техн. наук, проф. Ю.О. Давідіч, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Україна.

Автор: КОВЦУР Катерина Григорівна
кандидат технічних наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

E-mail – kovtsyr@ukr.net

ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0445-5438>

Автор: ПОНОМАРЬОВА Надія Володимирівна
кандидат технічних наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

E-mail – Nadin_tt@ukr.net

ID ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3972-173X>

THEORETICAL BASES OF FORMATION OF DEVELOPMENT STRATEGIES OF TRANSPORT SYSTEMS

N.V. Ponomareva, K.G. Kovtsur

Kharkiv National Automobile and Highway University, Ukraine

The paper presents the conceptual difference between domestic and foreign experience of formation of development strategies of transport systems, as well as their similarities. Proposed basic strategic directions of development of transport system of Ukraine, contributing to the creation of an effective and competitive transport system. The basic principles of reformation of the transport infrastructure in Europe. Intense road freight transport causes rapid deterioration of the roadway, air pollution, restricts freedom of movement and creates a threat to traffic safety. To solve this problem, it is proposed to develop auto-river and auto-rail intermodal transportation. The advantageous geographical position of Ukraine makes it possible to continue to receive significant revenues from the export of transport services, including from carrying out transit transportations of foreign countries with the help of their communications.

European integration is one of the main policy priorities of Ukraine. With the aim of creating favourable conditions for the integration faster to develop transport and transport system of Ukraine needs to be given to the requirements of the European Union. Today the transport sector of economy of Ukraine in General meets only the basic needs of economy and population in transport. The level of security, quality indicators and efficiency of traffic of passengers and freight, energy efficiency, industrial load on the environment does not meet most international requirements. The transport system in Ukraine should change the direction of development that has been used in recent years. The main strategic directions of development are the formation of the structure of the main targets of the transport strategy, goals, priorities, tasks and mechanisms for its implementation.

Keywords: transport strategy development, transport, road safety, environmental