

Більшість експертів вважають, що для вдосконалення залізничної транспортної системи існують два шляхи: це впровадження програми швидкісного руху пасажирських поїздів з розділенням ходів залізниць на вантажний та пасажирський (де можливо), та зміна технології перевезень – перш за все транзитних поїздів – без переробки на вантажних станціях.

Проте, без технічної модернізації інфраструктури мережі залізниць підвищення швидкості руху поїздів в Україні неможливо. Ця проблема у свою чергу потребує великих капіталовкладень. Об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності і великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. В умовах світової кризи держбюджет України не має достатньо коштів для розвитку швидкісного та високошвидкісного руху. Тому на перший план виходять процес взаємодії державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Саме для того, щоб вирішити проблему фінансування в господарській практиці успішно використовується концепція державно-приватного партнерства (ДПП), яка є альтернативою приватизації стратегічно важливих об'єктів державної власності і спрямована на сам перед на підтримку державного сектора економіки. Співпраця держави і приватного бізнесу в рамках Проекту Закону про основні засади взаємодії держави з приватними партнерами № 5239 є взаємовигідною, тому що передбачений ним механізм ДПП дозволить досягти очікуваних економічних та соціальних результатів як для залізничного транспорту, так і для держави вцілому.

Будівництво нової швидкісної лінії у напрямку Київ – Харків доцільно реалізувати за допомогою договору концесії, який є однією з форм державно-приватного партнерства и дозволяє залучити інвестиції як українського так і іноземного суб'єкта господарювання. Завдяки цьому тривалість перебування пасажирів у дорозі від м. Київ до м. Харків зменшиться до трьох годин, з'явиться можливість організації руху денних поїздів, значно зручніших для поїздок порівняно із звичайними пасажирськими поїздами, які перебувають у дорозі переважно в нічний час. Внаслідок різкого скорочення часу обороту рухомого складу значно зменшиться потреба в пасажирських вагонах и локомотивах. Наряду із цим підвищиться мобільність населення, відбувається стимулювання розвитку соціальної інфраструктури регіонів, змінюється науково-технічний та інтелектуальний потенціал, створюються додаткові робочі місця, зменшується забруднення довкілля, підвищується безпека руху та рівень комфорту залізничних пасажирських перевезень.

Таким чином, на основі проведених досліджень можна зробити висновок, що механізм ДПП у вигляді договору концесії дозволить залучити

інвестиції в Україну, підвищити конкурентоздатність державного сектора економіки, модернізувати транспортну інфраструктуру, прискорить перехід на інноваційно-інвестиційний етап розвитку економіки.

**УДК 656.2.022.816:504**

### РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сьогодні в зв'язку з глобалізацією світової економіки велика увага приділяється розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). МТК призначені для обслуговування експортно-імпорتنних перевезень та міжнародного транзиту. Україна володіє найвищим у Європі транзитним рейтингом, що обумовлює необхідність інтенсивного розвитку мережі МТК для отримання додаткового прибутку. Разом з тим розвиток мережі МТК вимагає узгодження природоохоронних, соціальних і економічних цілей.

Однією з головних на сьогоднішній день стає екологічна безпека. Під екологічною безпекою розуміють умови, при яких відсутні фактори, що призводять до порушення екологічної рівноваги в оточуючому середовищі, викликають напружений стан у взаємовідносинах між суспільством і природою та впливають на середу перебування живих організмів. В розвинених країнах, зокрема в країнах ЄС, їй приділяється значна увага. Зараз в Європі розроблений проект «Єдина європейська транспортна зона», на основі якого буде будуватися політика Євросоюзу в сфері екології та транспорту. Європа сьогодні висуває високі екологічні вимоги насамперед за рівнем шуму в містах та населених пунктах, за кількістю викидів CO<sub>2</sub> в атмосферу. Контроль за споживанням енергії в Європі, зростання обсягів використання енергії відновлюваних джерел, разом із енергозбереженням та підвищенням ефективності споживання енергії становлять важливу частину пакету заходів, потрібних для скорочення викидів парникових газів. Крім того, за європейськими вимогами транспортні коридори не повинні мати перетини на одному рівні з автомобільними дорогами.

Порушення екологічних вимог можуть спричинити негативні наслідки на територіях всіх країн, якими проходить МТК.

Основними заходами зниження негативного впливу МТК на оточуюче середовище є:

- розвиток транспортної інфраструктури та удосконалення організації руху на МТК;
- обладнання МТК протишумовими спорудами;

– використання екологічно безпечних, енергозберігаючих технологій та енергії відновлюваних джерел на транспорті

– покращення якості палива та підвищення ефективності його використання;

– удосконалення системи екологічного контролю транспортних засобів;

– розвиток технологій переробки та утилізації відходів транспортної діяльності;

– недопущення неконтрольованого ввезення в Україну екологічно небезпечних вантажів: технологій, речовин і матеріалів, збудників хвороб тощо;

– реалізація заходів щодо зменшення негативного впливу глобальних екологічних проблем на стан екологічної безпеки України, розширення її участі у міжнародному співробітництві з цих питань.

Таким чином, дотримання екологічних вимог під час розбудови МТК Україною та їх функціонування створить умови для інтеграції залізничного транспорту України в світову транспортну систему та сприятиме успішній євроінтеграції країни в цілому.

УДК 338.47:330.322 (477)

### ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

*Штуца В.М., к.е.н, доцент (НУ «ОЮА»)*

В світовій економіці існує аксіома: чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку. Історичний досвід багатьох провідних країн світу свідчить про те, що, саме завдячуючи розбудові шляхових сполучень, вони виходили із економічної кризи. Це пояснюється тим, що будівництво шляхів залучає велику кількість робочих місць, необхідних для ліквідації безробіття, яке є одним з головних факторів економічної кризи. Цим шляхом пройшли у 30-х рр. минулого століття Німеччина та США.

Виятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового та освітнього середовища роблять нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів. Це реальний крок до її повномасштабної участі у європейській інтеграції. Однак шлях у Європу для нас буде далеко не безхмарним і легким. Причин для такого песимістичного висновку більше ніж досить. Передусім, це повільність виконавчих структур і неузгодженість їх дій з позицією законодавчої гілки

влади.

Сьогодні Україна вирізняється від інших країн тим, що значна кількість її міст знаходяться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Держава володіє досить високим коефіцієнтом транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник, так би мовити, потенційний, і може бути реалізованим лише у серйозній конкурентній боротьбі з іншими державами-транзитниками.

Цілеспрямоване врахування закономірностей, пов'язаних з пульсуванням суспільного життя на торговельно-транспортних маршрутах, сприятиме Україні у досягненні нового рівня розвитку на шляху реалізації своїх головних пріоритетів, у тому числі у сфері євроатлантичної інтеграції.

Геополітичне вдале розташування України ще не підкріплене достатньо розгалуженою системою транспортно-комунікативних сполучень. Однак, інтенсифікація роботи щодо заповнення вакууму в сучасних умовах є безальтернативною.

Європейський банк реконструкції і розвитку визначив одним із пріоритетів розвиток транспортної і комунікаційної інфраструктури України, що має вирішальне значення для забезпечення конкурентоспроможності України та її інтеграції в європейську і світову економіку.

Необхідною умовою розвитку транспортної системи України є залучення значних обсягів інвестицій.

В зв'язку з цим, при Державному агентстві України по інвестиціям та інноваціям була створена Робоча група експертів з питань підготовки пропозицій інвестування будівництва та реконструкції транспортної системи України. Експертами було запропоновано до розгляду у Кабінет Міністрів України проекти інвестування, розвитку транзитного потенціалу України.

Отже, враховуючи викладене, можливо зробити висновок, що одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в Україні має бути організація функціонування і розвитку на національній території міжнародних транспортних коридорів, що обумовлено факторами глобалізації, науково-технічної революції та світовими інтеграційними процесами.