

УДК 656.13

ЄВРОПЕЙСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА: ОРІЄНТИРИ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Орлова В.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Розглянуто основні положення європейської транспортної політики щодо інтеграції залізничних систем країн-учасниць та країн-кандидатів. Враховуючи перспективи євроінтеграції сформовано пріоритетні напрямки розвитку вітчизняної залізничної системи

Ключові слова: залізничний транспорт, Європейська транспортна політика, Директива ЄС, експлуатаційну сумісність європейських залізниць

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Транспорт був і залишається невід'ємним компонентом повсякденного життя. Він вніс істотний внесок в розвиток, інтеграцію і зростання внутрішнього ринку, принісши відчутні вигоди європейській економіці. Європейська транспортна політика позначила ряд стандартів для сектора, таких як: поліпшення умов роботи, підвищення безпеки, а також зміцнення прав пасажера.

В 2001р. Європейська комісія опублікувала «Білу книгу», в якій сформована транспортна політика до 2010р. Остання редакцію була опубліковано в 2006р. Послання Європейської комісії за напрямом до інтегрованої, технологічної та орієнтованої на споживача системі» було прийнято в 2009р. як доповнення до «Білої книги». В Посланні приводиться бачення майбутнього транспортної галузі до 2020р. з урахуванням можливих сценаріїв через десятиріччя від позначеної дати. Політики відносно транспорту на найближчі 10 років повинні ґрунтуватися на загальній картині майбутнього транспортної системи. Європейською комісією були проведено зовнішні дослідження, спрямовані на оцінку передуючих політик і сценаріїв на майбутнє, а також консультації з експертами і зацікавленими сторонами в рамках спеціальних фокус-груп і Конференції на високому рівні (9-10 березня 2009р.).

Основні висновки Послання такі:

1) Європейська транспортна політика сприяла забезпеченню ефективної системи пересування жителям і комерційним структурам ЄС. Зараз її задачею є забезпечення стійкості системи пересування в майбутньому;

2) екологічна стійкість, міграція, обмеженість ресурсів природного палива, урбанізація і глобалізація є ключовими тенденціями в суспільстві, які зумовляють виклики системі пересування;

3) прискорене упровадження інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливим в подоланні наявних викликів. Це той контекст, в центрі якого знаходяться люди, що користуються транспортом, а також працівники галузі, з їх потребами і правами;

4) важливо сприяти розповсюдженню Європейської транспортної політики за межами ЄС з метою забезпечити подальшу інтеграцію сусідніх держав.

Рівень готовності вітчизняної залізничної системи до умов євроінтеграції свідчить, що докорінних перетворень в нашій країні досі не відбулося, чим і зумовлено актуальність теми статті.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженню конкретних напрямів інтеграції вітчизняної залізничної системи з залізницями сусідніх країн, формуванню пріоритетів євроінтеграційного розвитку присвячені роботи як вітчизняних, так і зарубіжних економістів-транспортників. Серед різноманітності наукових праць визначаються праці Ю.С. Бараша, В.В. Вінникова, О.Г. Дейнеки, В.В. Диканя, Г.М. Кірпи, М.О. Ковзеля, Л. О. Позднякової, О.М. Пшинька, В.Г. Шинкаренка та ін. [1-7].

Разом з тим, євроінтеграційний процес в Україні знаходиться на початковій стадії та вимагає проведення подальшого дослідження теорії й методології інтеграції у секторальному аспекті. Це зумовлено специфікою залізничного комплексу як галузі, її стратегічним значенням для вітчизняної економіки.

Отже, **метою статті** є окреслення пріоритетних напрямів реалізації євроінтеграційної моделі розвитку вітчизняного залізничного комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна політика ЄС ґрунтується на принципах лібералізації і гармонізації. З одного боку, Загальна транспортна політика знімає обмеження для різних видів транспорту, що існують між країнами. З іншого боку, встановлює єдині правила діяльності на ринку, що стосуються професійної кваліфікації, безпеки, соціального забезпечення і зобов'язань перед державою.

Основними вимогами в області залізничного транспорту є такі:

- незалежність залізниць від держави;

– відділення управління інфраструктурою від перевізної діяльності (як мінімум, в бухгалтерському обліку);

– допуск залізничних компаній до інфраструктури для надання міжнародних послуг.

Транспортна політика була проголошена одним з важливих напрямів співпраці Співтовариства ще в Римському договорі. Це було обумовлено тим, що саме в Римському договорі була поставлена задача створення Загального ринку в рамках ЄС, а без належного розвитку співпраці в області транспорту вільний рух людей і товарів не представляється можливим. Проте на практиці розвиток загальної транспортної політики Співтовариства, у тому числі поставлена в договорі задача лібералізації перевезень між державами-членами, не мала практичного рішення до середини 80-х років. Тільки план побудови Єдиного внутрішнього ринку (ЄВР) «Проект 92» стимулював прогрес в рамках загальної транспортної політики ЄС.

В 2001 році Європейська Комісія прийняла «Білу книгу» по транспорту: «Європейська транспортна політика до 2010 року: час рішень» [8]. В документі були сформульовано чотири головні задачі транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; усунення «вузьких місць» в транспортній інфраструктурі; орієнтація транспортної політики на її користувачів; отримання ефекту від глобалізації транспорту. Коротко вимоги до транспортної політики ЄС можна сформулювати таким чином: ефективність, безпека, захист навколишнього середовища.

Влітку 2006р. Європейська Комісія схвалила перегляд середньострокових перспектив розвитку транспорту в ЄС і представила Білу книгу, в якій зроблений акцент на загальні для всіх країн ЄС підходи і сумісний діалог з проблем транспорту. Документ також містить план розвитку галузі до 2020 року. На думку Єврокомісії, основною задачею розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту. В зв'язку з цим велике значення набуває розвиток інтермодальних перевезень. Транспортна система повинна стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики і інноваційних технологій, надаючи при цьому підвищену увагу різним аспектам безпеки на транспорті і охороні навколишнього середовища.

До 2020 року у галузі залізничних перевезень повинні бути досягнуті такі результати:

– збільшення частку ринку пасажирського руху від 6% до 10% і вантажопотік від 8% до 15%;

– збільшення на 50% ефективності енергії;

– зниження на 50 % забруднюючих чинників;

– зростання якості та продуктивності інфраструктури.

Пріоритети в подальшому розвитку залізничного транспорту належить забезпеченню

конкурентних позицій на транспортному ринку Європи. Для цього має бути вирішені проблемні питання: відсутності інфраструктури, що відповідає сучасним вимогам; сумісності між залізничними мережами; пошуку інноваційних виробничих технологій; непрозорості витрат, недостатньої продуктивності та низької надійності сервісу, що недостатньо відповідає очікуванням споживачів послуг.

Основні заходи Білої книги зводяться до наступних [8]:

1) інтеграція транспортних систем на внутрішньому ринку ЄС. Для цього встановлюються високі стандарти безпеки для транспортних мереж, здійснюється оновлення Директив сумісності за рахунок гармонізації технічної складової транспортних мереж як умови подальшого розвитку швидкісних перевезень; реалізуються заходи щодо збереження якості послуг, що надаються споживачам. Залізнична мережа може бути конкурентна за умови забезпечення сумісності, тобто організації можливості пересуватися в будь-якому напрямку мережі без технічних перешкод.

У 2001р. видано Директиву ЄС 2001/16 про експлуатаційну сумісність європейських залізниць, яка визначила задачі в галузі розробки відповідних специфікацій, що дають цільові рішення і принципи їхнього впровадження. Перший пакет Технічної специфікації сумісності (TSI) було розроблено спільним представницьким органом керуючих інфраструктурою, залізничних підприємств і індустрії відповідно до процедури, визначеної в статті 21(2) Директиви ЄС. Першим пріоритетом TSI була група питань по СЦБ, використання інформації для вантажних перевезень, управління рухом, кваліфікації персоналу; для міжнародних перевезень і нормам рівня шуму від рухомого складу. У 2005 році підготовлено специфікації щодо створення і експлуатації залізничного рухомого складу. У 2004 році з'являється Директива ЄС 2004/50, що вносить зміни в попередню та встановлює вимоги до проектування, будівництва, експлуатації, модернізації, відновлення трансєвропейської мережі стандартних залізниць [9];

2) безпека залізничної мережі ЄС. Сумісність повинна гарантувати рівень безпеки вище або на рівні того рівня, що досягнутий в національному контексті. Нормативи національної безпеки повинні поступово замінятися нормативами, які базуються на спільних стандартах, встановлених технічними специфікаціями функціональної сумісності (Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004р.). Сертифікат безпеки повинен бути свідченням, що залізничне підприємство створило свою систему управління безпекою і може забезпечити відповідність стандартам і нормативам безпеки;

3) оптимальне використання інфраструктури. Більшість залізничної

інфраструктури розроблено і побудовано у XIX ст. і тому неспроможна на належному рівні забезпечити обслуговування існуючих обсягів перевезень. Мають бути вжиті належні заходи для запобігання доступу або небажаного втручання до стаціонарного обладнання інфраструктури, зменшено ризик для людей (особливо на станціях, через які поїзди рухаються на високих швидкостях). Об'єкти інфраструктури мають бути сконструйовані й споруджені таким чином, щоб обмежити будь-яку загрозу для здоров'я людей (стабільність, пожежа, доступ, евакуація, платформи тощо). Оптимальне використання інфраструктури також передбачає зниження рівня шуму в навколишньому середовищі, що є головною екологічною проблемою Європи. Заплановані дії компетентних органів в цьому напрямку мають включати: планування руху, планування землекористування, технічні заходи біля джерел шуму, підбір більш тихих пристроїв, нормативні або економічні заходи.

В цілях зниження перевантаження транспортної інфраструктури і пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектора Європейська транспортна політика передбачає вирішення наступних основних задач:

- зміна співвідношення між різними видами транспорту;
- розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інтермодальних перевезень;
- фінансування розвитку транспортної інфраструктури;
- реалізація комплексу заходів по підвищенню безпеки транспорту (в першу чергу – безпеки дорожнього руху);
- створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, забезпечуючих компенсацію повних витрат суспільства;
- вдосконалення функціонування пасажирського транспорту («транспорт з людським обличчям») тощо.

4) удосконалення послуг. В галузі розвитку інтермодальних перевезень в ЄС передбачається: усунення «вузьких місць» в системі внутрішніх наземних комунікацій; введення високоефективних навігаційних допоміжних і комунікаційних систем на залізничному транспорті; розвиток логістичних технологій в інтермодальному ланцюжку; здійснення заходів в області стандартизації вантажних місткостей (контейнерів).

Визначивши основні пріоритети Європейської транспортної політики надамо характеристику сучасного стану вітчизняної залізничної системи, що дозволить сформувати орієнтири її подальшого розвитку.

Сучасна транспортна система України в значній мірі сформувалася в умовах радянського

планового господарства, коли розвиток інфраструктури в основному диктувався перспективними планами індустріалізації, потребами військової організації і геополітичними інтересами держави. Задоволення попиту кінцевих споживачів, потреб обслуговування світогосподарських зв'язків і збалансованого економічного зростання не були пріоритетною метою державної політики. Результатом цього було все більше відхилення траєкторії розвитку транспортної системи України від тієї, яка мала б місце у разі нормального економічного зростання, властивого сучасним промислово розвинутим країнам.

За роки економічних реформ промислова система України, що увійшла до режиму вільного розвитку, сильно змінилася. При цьому транспортна система продовжувала залишатися у сфері державного контролю.

Результатом всіх цих чинників з'явилося накопичення серйозних проблем, перешкоджаючих подальшому нормальному розвитку транспортної системи України. До них належать наступні:

- безупинне старіння основних фондів, яке зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного залізничного транспорту європейським вимогам;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан існуючої залізничної інфраструктури;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту за рахунок несумісності з європейськими залізничними мережами та ускладненим механізмом перетинання кордонів;
- відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;
- незадовільний рівень безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище.

Можна визначити два шляхи виходу залізничного транспорту на рівень розвитку, що відповідає європейським вимогам щодо залізничних перевезень:

- постійно наздоганяти розвинуті країни, застосовуючи їх інноваційні ідеї в галузі залізничної техніки та технологій, тим самим знаходитися в постійному «інноваційному очікуванні», що подовжує інноваційний розвиток залізничної галузі в часі;
- проводити активну роботу в галузі інноваційної діяльності, розбудовувати науково-інноваційну сферу залізничного транспорту, активно співпрацювати з підприємствами машинобудування, тобто здійснити «інноваційний вибух», що підвищить інноваційність залізничної галузі в найкоротший час. Саме цей напрямок вважаємо

пріоритетним та тим, що потребує уваги дослідників та фахівців залізничної галузі.

Отже, головною проблемою транспортного комплексу України залишається технічне та технологічне відставання, що негативно впливає на економічне зростання країни. В разі не прийняття заходів, які поліпшать становище, затримується процес інтеграції України до європейського простору, а також знижується конкурентоспроможність вітчизняного товаровиробника та транспорту, знижується швидкість просування товарів, підвищується залежність зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту.

Основними шляхами технічної і технологічної модернізації транспорту необхідно визначити :

1) розвиток транспортної мережі, пріоритетна розбудова магістральних шляхів сполучення, на яких сконцентровані найбільші транспортні потоки. Особливу увагу необхідно приділити міжнародним транспортним коридорам, напрямки розвитку яких визначені в Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 - 2010 рр.; впровадженню швидкісного залізничного сполучення між найбільшими містами України та з Києвом, що визначено Державною цільовою програмою з впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських потягів на 2005 – 2015 рр.;

2) прискорене оновлення рухомого складу. Швидке оновлення транспортного парку всіх видів транспорту за рахунок поповнення новими прогресивними транспортними засобами, що повинно забезпечити прогнозовані обсяги перевезень, їх раціональну структуру за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива. Оновлення рухомого складу передбачає:

- організацію та поставку рухомого складу нового покоління;
- подовження терміну експлуатації локомотивів та вантажних вагонів;
- модернізацію пасажирських вагонів (проведення капітально-відновлювальних ремонтів);

3) впровадження прогресивних транспортних технологій. Впровадження в процес вантажоруху основ транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем. Це дозволить скоординувати рух матеріальних, інформаційних і фінансових потоків за принципами “від дверей до дверей” і “точно в строк”, але при умові:

- створення мережі взаємопов’язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів;
- сприяння розвитку й застосування передових систем перевезень - контейнерних, контрейлерних;
- здійснення комбінованих перевезень та взаємодії різних видів транспорту;

– впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу;

4) формування сприятливого інвестиційного клімату, залучення інвестицій. Запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури; запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології; розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури на принципах самоокупності.

Висновки. Таким чином, вітчизняна залізнична система знаходиться на переломній стадії розвитку. Її майбутнє залежить від успіхів в реалізації заходів, пріоритетних з точки зору європейської транспортної політики. Оновлення основних фондів, розвиток інтермодальних перевезень, підвищення швидкості перевезень, покращення якості послуг, зниження негативного впливу на навколишнє середовище – ось ті напрями, що обумовлюють євроінтеграційні перспективи залізничного транспорту України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

14. Бараш Ю. С. Методика проведення досліджень стосовно підвищення ефективності управлінських рішень організації пасажирських перевезень / Ю. С. Бараш // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2009. – С. 9-13.
15. Винников В. В. Транспортная политика Украины в условиях реализации принципов комплексной интеграции / В. В. Винников // Вісник Хмельницького Національного Університету. - 2005. – Вип. 5. – С. 142 – 145.
16. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 25. – С. 62-65.
17. Дикань В. Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR» / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2007. - № 18. – С. 68 - 70.
18. Залізничі світу в XXI столітті: Монографія / [Г. М. Кірпи, В. В. Корнієнко, О. М. Пшинько и др.]; під заг. ред.: Г. М. Кірпи. – Д.: Вид-во. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.
19. Ковзель М. О. Соціально-економічна ефективність експорту транспортних послуг України: монографія / М. О. Ковзель. – К.: Книжкове вид-во НАУ, 2008. – 308 с.
20. Шинкаренко В. Г. Формирование

конкурентної стратегії автотранспортного підприємства: монографія / В. Г. Шинкаренко. - Х.: ВД «Інжек», 2006. – С. 207-227.

21. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final

22. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, Т.2: Європейське законодавство. – К., 2006. 494 с.

Аннотація. Рассмотрены основные положения европейской транспортной политики относительно интеграции железнодорожных систем стран-участниц и стран-кандидатов. Учитывая перспективы европейской интеграции сформированы приоритетные направления развития отечественной железнодорожной системы

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Европейская транспортная политика, Директива ЕС, эксплуатационная совместимость европейских железных дорог

Summary. Basic positions of European transport policy in relation to integration of the railway systems of countries-participants and countries-candidates are considered. Taking into account the prospects of European integration priority directions of development of the home railway system are formed

Keywords: railway transport, European transport policy, Directive of EU, operating compatibility of European railways

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.27

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ПОЛІПШЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Семенцова О. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Обґрунтовано доцільність застосування комплексного підходу до поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України, виділено пріоритетні напрямки його адаптації до умов ринку.

Ключові слова: залізничний транспорт, приміське сполучення.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Закордонний досвід функціонування залізничної галузі свідчить про те, що в переважній більшості країн світу для підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту держава залучає приватний капітал. Саме зміна форми власності приводить до зміни принципів управління у галузі, що в свою чергу неминує призводить до покращення стану залізничного

транспорту загалом, і приміського пасажирського зокрема. На вимогу сьогодення залізнична галузь України також потребує реформування, яке вже розпочато відповідно до Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Але виконання намічених заходів не відбувається в повному обсязі з причин недосконалості нормативно – правової бази та обмеженості фінансування.