

УДК: 338.47(477+061.1ЄС):339.543.624

Кузьмін П.В.*

ТРАНСПОРТНА ОДНОРІДНІСТЬ УКРАЇНИ ТА ЄС, ЯК ЧИННИК СТВОРЕННЯ ЗОНИ ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ

***Анотація:** в сучасних умовах Україна позиціонує себе, як транзитна держава, через яку проходять основні транспортні потоки до Європи. Реалізація геоелекономічного потенціалу нашої держави може бути зумовлена потужною транспортною інфраструктурою та сприятливим географічним положенням. Приведення транспортної інфраструктури України до рівня та стандартів Європейського Союзу – це системне переоснащення та реконструкція транспортної інфраструктури нашої держави, оптимізації транспортної системи України та впровадження норм ЄС у даній сфері. Необхідним є створення плацдарму подальшого створення Зони Вільної торгівлі між Україною та ЄС та розширення зв'язків нашої держави із даною організацією шляхом формування транспортної однорідності.*

Ключові слова: транспортний потенціал, транзит, інфраструктура, реконструкція автошляхів, однорідність.

Метою дослідження є аналіз транспортної галузі України із можливим впровадженням норм ЄС та створення підґрунтя для транспортної однорідності нашої держави із Європейським Союзом, що б в подальшому сформувало передумови для створення Зони Вільної торгівлі.

При дослідженні використовувались методи аналізу, синтезу, систематизації, статистичний, історичний методи.

За своїм географічним положенням Україна з її розвинутою мережею магістральних залізниць, експлуатаційна протяжність яких складає 22,3 тис. км, займає достатньо вигідну позицію між країнами Європейського Союзу (ЄС) та Співдружності Незалежних Держав (СНД), до якої належить і сама, і знаходиться на шляху трьох міжнародних транспортних коридорів.

На сьогодні в транспортному секторі України склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого автомобільного та річкового транспорту до повної державної власності на залізничному транспорті, дорожньому господарстві та у морських портах. Така ситуація перешкоджає залученню приватних інвестицій.

Якщо порівнювати з транспортною системою Польщі, то тут варто відмітити більш чітко підкреслену однорідність управління та оновленість основних одиниць транспортного обладнання: автобусів, вагонів потягів, далекобійних автомобілів та розбудовану і розгалужену транспортну інфраструктуру у нашого сусіда. Фактично визначальна частина транспортної галузі в Польщі належить державі. Також у країні наявні у значній кількості приватні транспортні агентства, що можуть на сьогодні забезпечити нижчу плату для перевезення пасажирів, ніж держава[3].

* аспірант кафедри міжнародних економічних відносин Волинського національного університету імені Лесі Українки

Основним складовим транзитного потенціалу України є залізниця, відповідно, аналізуючи пропускну можливість держави, необхідно в першу чергу врахувати можливості залізниці. На діаграмі нижче зазначено зміну величини транзитного вантажообігу на залізницях України за період з 1992 по 2009 роки з прогнозом до 2014 року

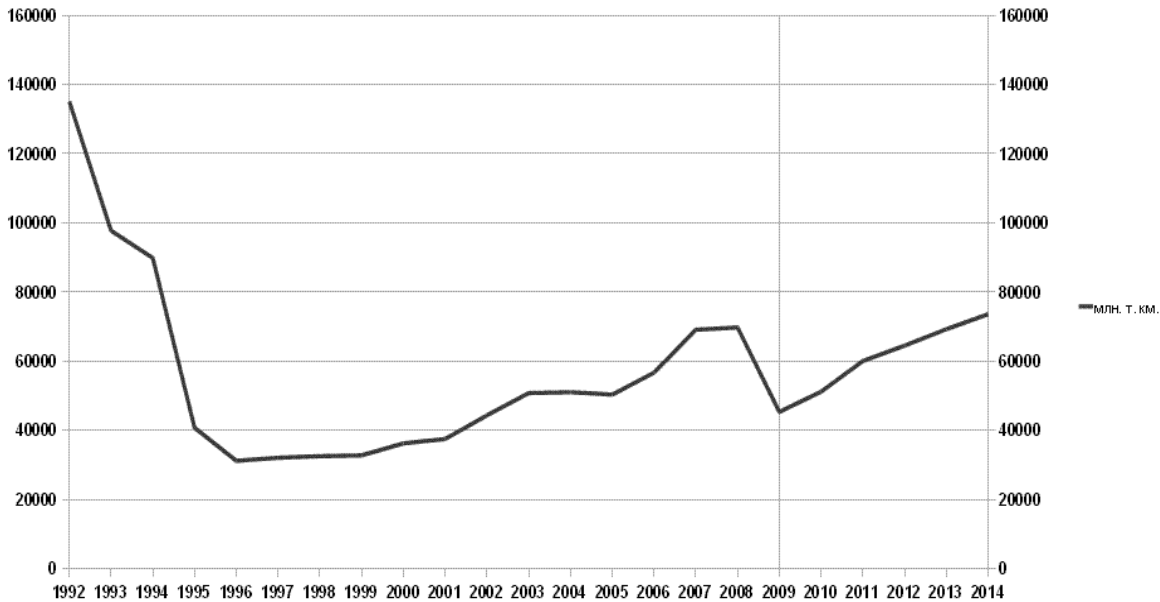


Рис.1. Динаміка транзитних вантажоперевезень на залізницях України з прогнозом до 2014 року[5]

Реконструкція транспортної системи та поступове впровадження європейських стандартів в даній сфері пришвидшило б можливу інтеграцію української економіки до стандартів Європейського союзу. Приведення транспортної інфраструктури України до рівня та стандартів Європейського Союзу – це системне переоснащення та реконструкція транспортної інфраструктури нашої держави.

Основними вимогами до вдосконалення транспортної інфраструктури є:

- Зниження перевантаження транспортної інфраструктури та підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектора;
- відділення управління інфраструктурою від перевізної діяльності (як мінімум, в бухгалтерському обліку);
 - допуск залізничних компаній до міжнародних інфраструктурних проектів з метою надання міжнародних транспортних послуг
 - створення оптимальної галузевої структури транспортного сектора;
 - розвиток взаємодії між різними видами транспорту;
 - фінансування розвитку транспортної інфраструктури;
 - реалізація комплексу заходів по підвищенню безпеки транспорту;
 - створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, забезпечуючих компенсацію повних витрат суспільства;
 - вдосконалення функціонування пасажирського транспорту [8].

На сьогодні транспортна система України так і не увійшла до європейської транспортної системи як повноправна її частина. На шляху цього є безліч ускладнень, серед яких:

- безупинне старіння основних фондів, яке зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан існуючих автомобільних шляхів та їх невідповідність високим темпам автомобілізації країни;

- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень, що особливо загостриться під час вступу України до СОТ;
- відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг, перш за все – транзитного потенціалу України;
- зростання транспортної складової у вартості товарів та високий рівень транспортності ВВП – 7,4 ткм/ дол. ВВП, у той час як у розвинених країнах – 1 ткм /дол. ВВП;
- незадовільний рівень безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище [8].

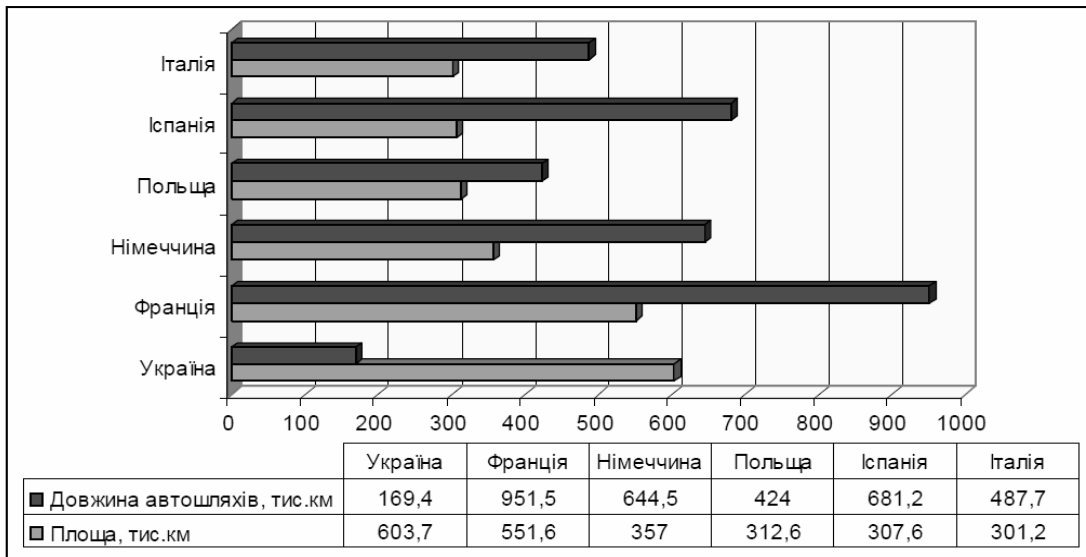


Рис. 2 Співвідношення площі держави до довжини асфальтованих доріг[7]

Нетрадиційність української транспортної системи можна підкріпити аналізом співвідношення асфальтованих доріг до загальної площі держави [рис.2]. Згідно даних Україна виділяється в негативну сторону від інших європейських держав – кожна із вищезазначених країн окрім України володіє значно більшою кількістю автошляхів ніж їх площа.

В Україні довжина асфальтованих доріг складає лише 28% від площі.

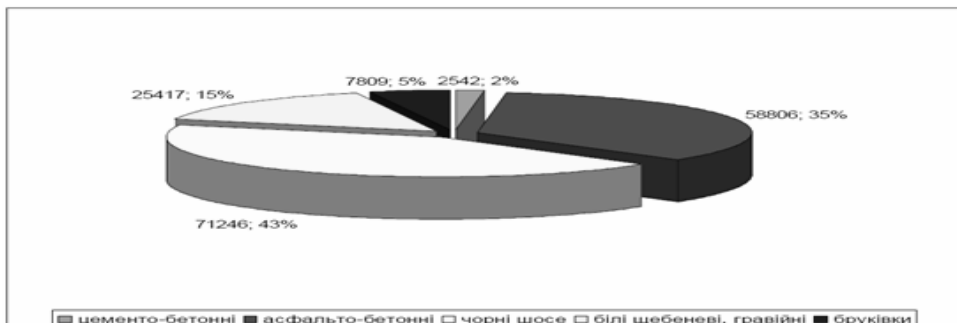


Рис. 3 Структура автомобільних доріг за ступенем покриття, км[7].

ситуація, коли частка асфальтованих доріг менше половини від загальної протяжності автошляхів, а саме 35%.

Футбольний Чемпіонат Європи 2012 року, що відбудеться в Україні та Польщі, стимулював значну реконструкцію автошляхів, однак не будівництво нових доріг, котрі наша держава потребує останні десять років.

Продовжуючи тему недостатньої кількості асфальтованих доріг, варто зазначити, що в Україні склалась досить нетрадиційна для Європейського союзу

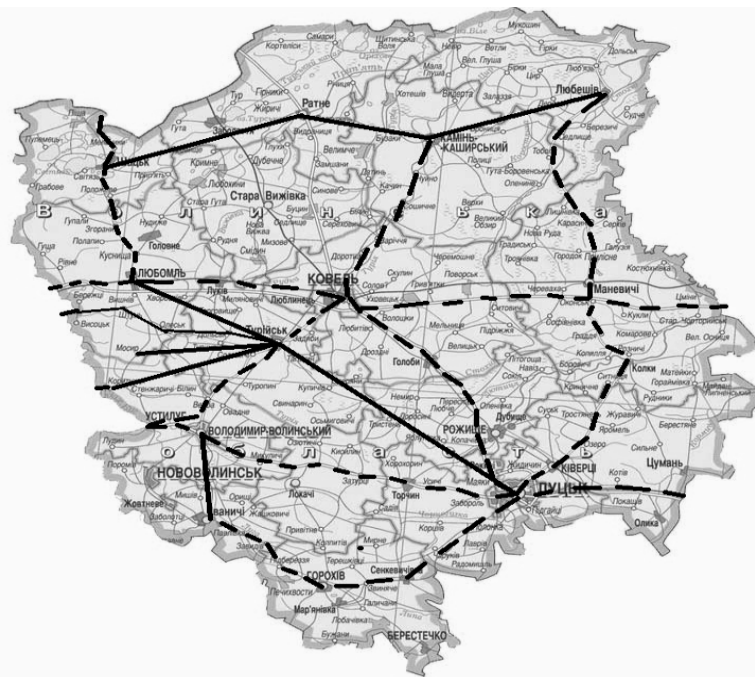


Рис. 4 Карта автомобільних шляхів Волинської області після реконструкції

результатами дослідження якості усіх основних автомобільних трас виявлено ряд необхідних оновлень та побудови нових шляхів, а саме Луцьк-Турійськ; Турійськ-Любомль; Турійськ-Коритниця; Турійськ-Мосир.

Окрім того, реально оцінюючи інфраструктуру, варто сказати, що усі функціонуючі шляхи Волинської області потребують реконструкції, однак стосовно основних потрібно відмітити наступні: Луцьк-Горохів; Луцьк-Ковель; Луцьк-Цумань-Рівне; Луцьк-Ківерці-Маневичі-Любешів; Луцьк-Володимир-Волинських-Устилуг; Ковель-Камінь-Каширськ; Ковель-Турійськ-Устилуг.

На сьогодні завершується реконструкція траси міжнародного значення Сарни-Маневичі-Ковель-Любомль-Ягодин із продовженням до Польщі з однієї сторони та Києва з іншої. Ступінь готовності даного автомобільного шляху на сьогодні складає приблизно 80% [2].

Здійснення даної переорієнтації транспортної галузі дозволило б оздоровити транспортну систему області, оновити існуючі транспортні шляхи, сформувані розгалужену та міцну транспортну сітку, що сприяла б швидкому проходженню транспорту та досягнення позитивного сальдо з зовнішньої торгівлі транспортними послугами.

На сьогодні у Волинській області діють три міжнародні пункти пропуску: 1 з республікою Білорусь (Доманове-Мокрани) та два з Республікою Польща (Ягодин-Дорогузьк; Устилуг-Зосин)[4]. Зазначені пункти пропуску на сьогодні характеризуються високим завантаженням, що не сприяє швидкому проходженню кордонів різноманітних вантажів, як у сторону України, так і з України. Середній час проходження митних процедур далеkobійним автомобілем з моменту заїзду на територію митниці складає 2-3 години. В той же час, через велику чергу в обидві сторони кордону дана процедура затягується до двох діб, залежно від пори року. Даний приклад стосується не лише транзиту товарів, а і пасажирських перевезень. Тривалість подорожі із Луцька до Варшави складає 6 годин без урахування часу, проведеного на кордонах обох країн та 10-12 годин включаючи його.

Вищенаведені дані означають, що у Волинській області штучно занижується інтенсивність проходження кордону, що автоматично означає зниження експорто-імпортних

Важливе місце у реалізації транзитного потенціалу України займає Волинська область, що знаходиться на кордоні із Європейським Союзом. Однак, в нинішньому стані використання Волинської області не є перспективним, тому, необхідна реконструкція автошляхів. Вище наведена карта Волинської області після можливих модернізацій. Суцільними лініями позначені нові дороги, пунктиром – шляхи, котрі існують, але потребують реконструкції.

Саме тому з метою поживлення ситуації необхідно здійснити реконструкцію усіх автомобільних шляхів. За ре-

операцій. Паралельно це свідчить про низьку привабливість області, як транзитного регіону, тому більшість продукції проходить через пункти пропуску інших областей: Львівської, Закарпатської, хоча з позиції найменшої протяжності маршруту Волинська область знаходиться у більш вигідному становищі. Згідно вищенаведених фактів можна також зрозуміти, що Волинська область буде мінімально задіяна в питаннях міграції вболівальників під час футбольного турніру Євро-2012.

При сумлінному підході Волинська область могла б стати флагманом сучасної України в транзитних питаннях та допомогти державі в подальшому більш широко використовувати власний транзитний потенціал.

Список використаних джерел

1. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС [електронний ресурс]: аналітичний доклад представництва Європейського Союзу в Україні. – режим доступу: http://ec.europa.eu/delegations/ukraine/press_corner/all_news/news/2010/2010_06_30_2_uk.htm
2. Державна служба автомобільних доріг України [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
3. Кузьмін П.В. Польський досвід у формуванні європейської транспортної системи на території України: Збірник матеріалів Четвертої міжнародної науково-практичної конференції студентів та молодих вчених, 19 лист. 2010р., Чернівці. – 2010р. – с. 35-38
4. Пункти пропуску між Україною та сусідами [Електронний ресурс]. – режим доступу: http://www.timer.dp.ua/databank/ukraine/auto_custom_points.htm
5. Столбецов О. Б., Ткачов Ф.Г. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до вдосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2010р., вип. 112. – с. 1-7
6. Транспортна політика України та шляхи її наближення до Європейських норм [електронний ресурс]: звіт аналітично-дорадчого центру Блакитної стрічки за сприянням ЄС. – режим доступу:
 1. http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf
 7. Шевчук Я.В. Регіональна політика розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні // всеукраїнський науково-виробничий журнал Сталий розвиток. – с. 108-114
 8. Якименко Н.В. Транспортна система України та глобалізаційні процеси // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №25. – 2009р. – с. 93-96