

УДК 332

Тхор С. О.

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

Хорошилова І. О.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті висвітлено основні проблеми розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних регіонів України. Надано рекомендації щодо реформування транспортної інфраструктури та транспортно-транзитного сполучення.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, регіон, транзит, проблеми.

Постановка проблеми. Важливим напрямком реформування транспортної інфраструктури є диверсифікація її розвитку з метою оптимізації використання транзитних можливостей України. У східних регіонах України зосереджено потужний промисловий комплекс, для ефективного функціонування та зростання обсягів експортної діяльності якого, необхідно створити розгалужену транспортну мережу, сприяти розвитку транспортно-транзитних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інтеграції та відповідності транспортної системи України міжнародним транспортним стандартам досліджувалося в публікаціях Л. Костюченка [1, с. 2-4], К. Плужникова [2, с. 11-15], Г. Рахматуліної [3, с. 119-129], Н. Якименко [4, с. 287-289] у контексті переваг транспортної системи України. Суттєвий вклад у дослідження та оптимізацію транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних регіонів України зроблено науковцями Національного інституту стратегічних досліджень при президенті України, а саме Макогоном Ю. В. [5].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У той же час залишаються не вирішеними завдання щодо розробки шляхів підвищення якості транспортної інфраструктури та транспортно-транзитних перевезень, задля покращення соціально-економічного розвитку економіки України.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є дослідження основних проблем розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних регіонів України і розробка стратегічних орієнтирів, рекомендацій щодо реформування транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Автомагістралі, розташовані на території східних регіонів України, є складовою системи європейських міжнародних маршрутів Е 40, Е 50, Е 87, Е 58. Транспортно-комунікаційна система регіону є елементом єдиної системи МТК Європа-Азія, що надає вихід для транзиту за напрямком Волгоград-Астрахань-Махат, Туркменістан, Іран. Проте, зберігаються тенденції низької якості дорожнього покриття, що призводить до обмеження швидкісного руху, зростання числа дорожньо-транспортних пригод.

Особливого розвитку вимагає інфраструктура сфери обслуговування. Зокрема, не вистачає спеціалізованих стоянок, розташованих поблизу автошляхів для відпочинку водіїв та пасажирів; розподіл АЗС, СТО, готелів, кафе вздовж доріг має суттєві диспропорції і не задовольняє попит. По Донецькій області пройдуть траси трьох авто-транспортних коридорів: Європа-Азія (Косини-Івано-Франківськ-Тернопіль-Вінниця-Кіровоград-Дніпропетровськ-Донецьк-Ізваріно); Європа-Азія

(Краковець-Львів-Рівне-Житомир-Київ-Полтава-Харків-Дебальцеве-Довжанський); ЧЕС (Рени-Ізмаїл-Одеса-Миколаїв-Херсон-Мелітополь-Бердянськ-Маріуполь-Новоазовськ).

На Сході України розташовані два порти Азовського пароплавства – у містах Маріуполь та Бердянськ, які, переважно, спеціалізуються на забезпеченні експортних можливостей промисловості регіону та транзитних перевезень різноманітних вантажів, перевалці контейнерів у Росію, Казахстан, Узбекистан. В цілому, українські морські порти не повною мірою використовують наявний транзитний потенціал. Зокрема, частка транзиту в українських портах складає 30%, і з 2008 року ця частка постійно знижується (2008 р. – 169,6 млн. т, 2011 р. – 155 млн. т транзитного вантажу) [5]. У незадовільному стані перебуває інфраструктура портів, а саме: портовим комплексам притаманна застарілість технічного обладнання причалів, низький рівень автоматизації, комп'ютерного забезпечення. Недостатньо розвинута контейнерна база портів, практично відсутня мультимодальна інфраструктура для обробки контейнерів. Більшість портальних кранів державних морських торговельних портів відпрацювали нормативний термін експлуатації (середній термін їх експлуатації складає майже 29 років при нормативному терміні – 12,5 року). Спостерігається дефіцит допоміжного портового флоту, призначеного забезпечувати безпечне мореплавство: криголамного, буксирного, природоохоронного.

На Сході України зосереджені: Міжнародний аеропорт «Донецьк», аеропорт «Маріуполь», Міжнародний аеропорт «Луганськ», Міжнародний аеропорт «Запоріжжя». Провідне місце у регіоні належить реконструйованому в рамках проектів підготовки до ЄВРО-2012 МА «Донецьк». Новий аеровокзал (понад 50 000 кв. м) може обслуговувати 3200 пасажирів на годину. Завдяки появі нової злітно-посадкової смуги та найвищої в Україні аеродромно-диспетчерської вежі (47,55 м) аеропорт може приймати міжконтинентальні рейси. Розпочата розробка стратегії розвитку транзитного аеропорту на базі МА «Донецьк» з перспективою створення на базі аеропорту «Хабу» – транспортного вузла, який зв'яже вантажні потоки з Європи до Азії. Проте сучасний стан авіаперевезень, як пасажирських, так і вантажних, реалізується вельми слабо через високі тарифи. Фактично відсутнє й ефективне внутрішнє міжрегіональне транспортно-транзитне сполучення.

Схід України належить до регіонів з значним розвитком залізничного транспорту. Зокрема, протяжність колій Донецької залізниці складає 13% загальної довжини залізничної мережі України. У той же час на її частку припадає 47% навантаження і 36% вивантаження всіх залізниць України. На

залізничний транспорт припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів. Проте, на заводі збільшенню транзитності залізниці – застаріле обладнання, зношеність основних фондів. Залізниця потребує реконструкції залізничних колій для підвищення високошвидкісного руху (зокрема, на європейських залізницях поїзди розвивають швидкість 200-250 кілометрів на годину при збереженні високої частоти руху). Розпочалась модернізація колій і розпочато впровадження руху пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 кілометрів на годину. Відкритим залишається питання розподілу колій на вантажні та пасажирські потоки. Зберігається невідповідність інфраструктури станцій через застарілість обладнання та будівель.

На заводі ефективному розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних регіонів України постає низка системних проблем, які потребують комплексного вирішення на державному рівні, рис. 1.

Подальший розвиток транспортного потенціалу України є передумовою позитивних зрушень в економічному житті регіонів. Проте такий розвиток вимагає динамічних трансформацій у галузі залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту. Шляхами оптимізації використання інфраструктурних та транзитних можливостей східних регіонів України є наступні [5]:

1. Стимулювання будівництва та реконструкції автомобільних шляхів. На державному та регіональному рівнях здійснюється реалізація низки проектів, зорієнтованих на збільшення пропускної спроможності, вантажопідйомності дорожньої мережі та на збільшення швидкісних показників руху транспортних засобів.

2. Оптимізація діяльності портів та морського транспорту. З метою збільшення обслуговування універсальних контейнерних транзитних вантажів в українських портах Міністерством інфраструктури України була розроблена система зменшення тарифних ставок на 2012 рік з урахуванням специфіки вантажообігу портів. Зокрема, знижка у розмірі 18% застосовуватиметься у Маріупольському порту за обробку зерна та насіння навалом; 20% – у Бердянському порту за обробку мінерально-будівельних вантажів навалом. Важливим напрямком у підвищенні ефективності транзиту морських шляхів стало прийняття 17 травня 2012 року Закону України «Про морські порти України» [4].

Фактично вперше запропоновано механізм реструктуризації морського портового господарства. Відповідно до зазначеного закону державна власність зберігається на гідротехнічні спорудження та акваторію порту, держава виконує функції щодо забезпечення безпеки морських перевезень, реалізації міжнародних конвенційних зобов'язань, планування розвитку портів. Державна стратегія реформування галузі будується на задіяні механізмів державно-приватного партнерства, залученні приватних інвесторів і переданні їм об'єктів через приватизацію, оренду, концесію терміном до 49 років. Закон спрощує процедуру оформлення транзитного вантажу і надає можливість використання наскрізного тарифу разом із залізницею (що дозволить розширити можливості використання транзитного потенціалу країни) [3].

3. Стимулювання розвитку інтермодальних перевезень. На регіональному рівні проводиться робота щодо забезпечення ефективної взаємодії залізниць та морських портів. З метою оптимізації процедури розміщення вантажів впроваджується електрифікація залізничних ділянок, яка надає можливість зменшити терміни перевезень та відкрити прямий вихід залізничного транспорту до портів.

4. Використання транскордонного співробітництва в рамках програм євро регіону «Донбас». В рамках прийнятої Стратегії розвитку євро регіону до 2020 року передбачено створення транспортно-логістичної системи суб'єктів за напрямком: залізнична станція Чертково (Ростовська область), розташована на залізниці Ростовна-Дону-Вороніж-Москва та автодороги у напрямку Облівська-Олексієво-Лозовське-Чертково (Ростовська область)-Сватове (Луганська область) і у напрямку Харків-Київ, з виходом до кордонів європейських країн. Розпочато реалізацію спільних міждержавних проектів щодо збільшення пропускної здатності прикордонних пунктів пропуску, проведення модернізації з урахуванням спеціалізації пунктів пропуску існуючого розподілу потоків у розрізі видів автомобільного транспорту.

5. Використання потенціалу спеціальних економічних зон і територій пріоритетного розвитку. Досвід СЕЗ і ТПР в регіоні нео-

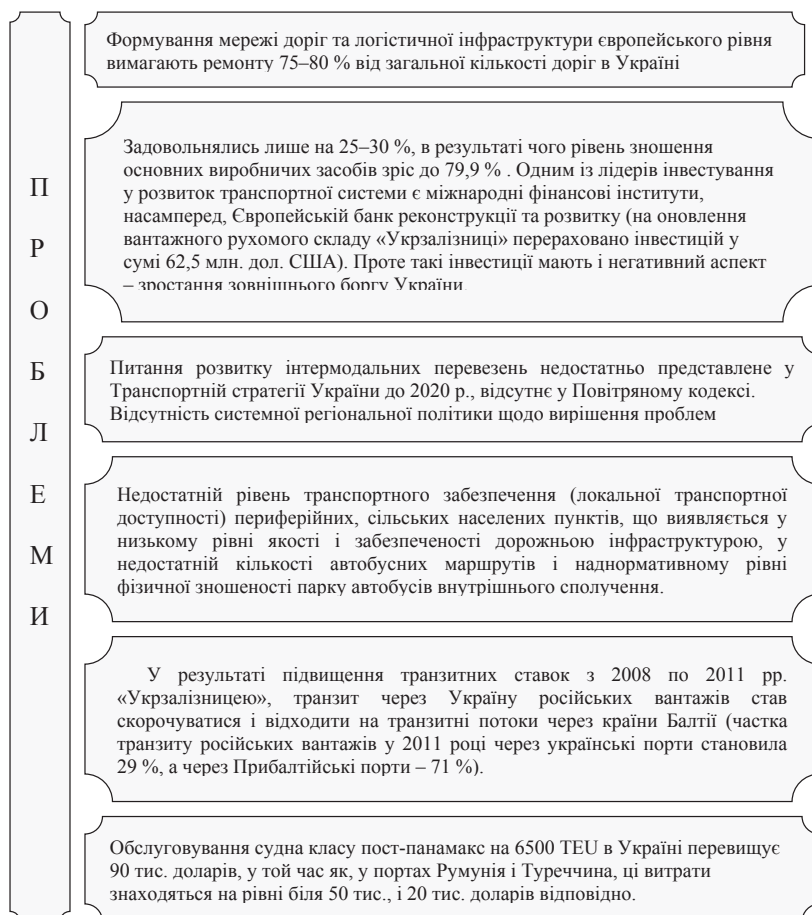


Рис 1. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури [5]

днозначний. Проте є позитивні приклади залучення інвестицій в рамках пріоритетних територій.

Для подальшого розвитку інфраструктури, підвищення показників транзитності необхідно:

- продовжити адаптацію нормативної бази до вимог Євросоюзу, міжнародного транспортного права:

- на міжрегіональному рівні розробити спільну цільову Програму розвитку транспортної інфраструктури в контексті Транспортної стратегії України на період до 2020 року, засновану на міжрегіональній кооперації Донецької, Луганської, Запорізької областей. Зокрема, передбачити запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для фінансування розвитку транспортної інфраструктури, перш за все – автомобільних доріг; передбачити поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів на потреби модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури;

- з метою залучення альтернативних державним джерел інвестицій для завершення будівництва 4-смугової об'їзної дороги категорії 1-Б навколо обласного центру м. Донецьк, розробити проекти завершення будівництва автодороги і придорожньої інфраструктури за рахунок використання механізму концесії;

- продовжити оновлення діючої в Україні нормативно-правової бази функціонування транспортної галузі, зосередивши увагу на посиленні державних механізмів стимулювання розвитку інтермодальних перевезень, створення українських інтермодальних транзитних операторів;

- внести доповнення до проекту Регіональної стратегії розвитку малого та середнього бізнесу в Донецькій області до 2016 року у частині посилення державної підтримки через пільгове кредиту-

вання проектів малого та середнього бізнесу, спрямованих на оновлення інфраструктурної складової транспортної галузі;

- внести доповнення до діючого нормативно-правового забезпечення функціонування морських портів України, у т. ч. передбачити чіткі критерії та визначити об'єкти, які можливо передавати приватним інвесторам на правах оренди, концесії;
- провести аналіз доцільності збереження пільгового режиму в рамках СЕЗ «Азов», у частині поширення системи пільгового оподаткування інвестицій, залучених на потреби розбудови транспортної галузі. Зокрема, залучення механізму СЕЗ може бути доцільним у межах розбудови транспортного коридору «Європа-Азія» та Агломерації «Північний Донбас»;

- у контексті впровадження проекту партнерства міст регіону Агломерація «Північний Донбас» передбачити розробку стратегії розвитку транспортної інфраструктури. Доречним у цьому контексті є проведення SWOT-аналізу стосовно розвитку територій агломерації з метою визначення наявного ресурсного комплексу та надати прогноз перспектив модернізації транспортної інфраструктури міст.

Висновки і пропозиції. Дослідження основних проблем розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей східних регіонів України довели, що вони потребують термінового вирішення на державному рівні. Подальший розвиток та активізація транскордонного співробітництва і транспортного потенціалу України вимагає динамічних трансформацій у галузі залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту через оптимізацію використання інфраструктурних та транзитних можливостей східних регіонів України.

Список літератури:

1. Костюченко Л. Транспортні коридори – це шлях до Європейської інтеграції / Л. Костюченко / Автошляховик України. – 2008. – №3. – С. 2-4.
2. Плужников К. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К. Плужников / Бюллетень транспортной информации. – 2003. – №4. – С. 11-15.
3. Рахматулина Г. Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта / Г. Рахматулина / Евразийская экономическая интеграция – 2009. – №2(3). – С. 119-129.
4. Якименко Н. Перспективи інтеграції транспортної політики країн СНД / Н. Якименко / Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – №1, Т. 2. – С. 287-289.
5. Макогон Ю. В. Аналітична записка «Щодо активізації співробітництва прикордонних територій Сходу України в рамках євросоюзу «Донбас». [Електронний ресурс] // – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/catalogue/11/>
6. Закон України «Про морські порти України» // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 7. – ст. 65.

Тхор С. О.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля

Хорошилова И. А.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Резюме

В статье отражены основные проблемы развития транспортной инфраструктуры и транзитных возможностей восточных регионов Украины. Предоставлены рекомендации по реформированию транспортной инфраструктуры и транспортно-транзитного соединения.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, регион, транзит, проблемы.

Thor S. O.

Volodymyr Dahl East Ukrainian National University

Horoshilova I. A.

Kharkov National Auto and Road University

OPTIMIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Summary

In the article the basic problems of the transport infrastructure development and the transit possibilities of the east regions in Ukraine are reflected. The recommendations on the reformation of transport infrastructure and the transport-transit connection are given.

Key words: transport infrastructure, region, transit, problems.