

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ В УКРАЇНІ ЗГІДНО З ВИМОГАМИ ЄС НА ПРИКЛАДІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО І АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

© Мних О.Б., Гречин Б.Д., 2012

Відображено особливості транспортної політики в Україні у сфері вантажних перевезень і доведена необхідність її удосконалення згідно з вимогами Європейського Союзу. Виявлено основні тренди, які характеризують динаміку навантажень на залізничний і автомобільний транспорт, і визначено основні напрями розвитку ринку транспортних послуг на основі критичного оцінювання досвіду Європейського Союзу.

Ключові слова: транспортна політика, вантажні перевезення, екостандарти, транспортні послуги, залізничний транспорт, автомобільний транспорт.

DEVELOPMENT OF TRANSPORT POLITICS IN UKRAINE UNDER EU REQUIREMENTS EXAMPLE FREIGHT RAILWAY AND MOTOR TRANSPORT

© Mnych O., Grechyn B., 2013

The article reflects the peculiarities of transport policy in Ukraine in transportation and proved the need to improve compliance with the requirements of the European Union. The key trends that characterize the dynamic loads on the rail and road transport, and the main directions of development of the transport market based on a critical evaluation of the experience of the European Union.

Key words: transport politics, freight transportation, ecological standards, transport services, rail transport, automobile transport.

Постановка проблеми. За підрахунками англійського інституту Рендел, Україна має високий у Європі потенційний транзитний коефіцієнт завдяки своєму зручному розташуванню в Євразії між Росією, Центральною Азією та Європою з розвинутою мережею шляхів сполучення. Експортно-імпортні операції щодо транспортних послуг у цивілізованому світі відіграють вагомую роль в глобалізації бізнесу, покращенні просторового планування і якості життя населення промислових регіонів.

Характерні проблеми транспортної галузі для України на сучасному етапі пов'язані із недосконалим законодавством та його нечітким виконанням. Відчувається різке відставання та невідповідність стандартам, вимогам ЄС, істотне відставання від необхідної інфраструктури. Відносна закритість ринку транспортних послуг, його висока тінізація, відсутність дієвих інструментів залучення приватного капіталу і венчурних фондів, слабка конкуренція фактично в усіх галузях транспорту – усі ці чинники гальмують розвиток транспортно-логістичної системи у європейському економічному просторі і ще більше віддаляють європейську інтеграцію вітчизняної економіки у прогресивні соціально-економічні процеси. Час перестало бути вагомою складовою у формуванні конкурентних переваг учасників цього ринку, хоча для його обслуговування задіяні немалі активи: вартість основних виробничих фондів транспортної галузі України досягає показника у 12,3 % від вартості усіх фондів країни, проте ще немає відповідних передумов для створення ринкової конкуренції транспортних послуг України як в межах країни, так і на світових ринках [1].

У 2012 р. майже половина загального обсягу послуг припадала на послуги різних видів транспорту, пошти й зв'язку, обсяг послуг залізничного транспорту становив 13331 млн. грн. (або 14,9 % від загального обсягу транспортних послуг), що на 20,9 % більше від аналогічного показника минулого періоду, що є наслідком неефективної екологічної внутрішньої та зовнішньої політики України, оскільки, за статистичними даними, у січні–листопаді 2012 р. аж 27,8 % у структурі експорту займали недорогочінні метали і вироби з них (лише 13 % – продукти рослинного походження), а в структурі імпорту – 33 % припадало на мінеральні продукти (у тому числі 31,3 % – на пальне, а на другому місці в імпорті займає імпорту машин, обладнання, механізмів). Отже, структура української економіки і технічний потенціал транспортної галузі не відповідають сучасним викликам побудови високотехнологічної економіки знань, орієнтованої на довготривалу перспективу формування якісно нового екосередовища і покращення якості життя моделей [2].

Цілі роботи. Загальна кількісно-якісна характеристика вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту, визначення особливостей транспортної політики в Україні та напрямів розвитку ринку транспортних послуг на основі критичного оцінювання досвіду ЄС виступає основною метою цієї наукової роботи.

Аналіз останніх наукових досліджень і розробок. Проблемами транспортної політики України у залізничній та автомобільній промисловостях займалися багато іноземних та вітчизняних дослідників. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О., Гриценко С. [1–4, 6] запропонували низку рекомендацій щодо оптимізації транспортної системи України, яку можна узагальнити до восьми ключових пунктів:

- проведення аналізу правової системи транспорту та пов'язаного з нею будівництва, щоб під час введення необхідних поправок організувати відкритість української транспортної системи та залучення приватного капіталу;
- постійний державний моніторинг щодо ефективності роботи усіх видів транспорту, заохочення до збільшення конкуренції між ними та забезпечення рівних умов конкуренції на ринку транспортних послуг;
- підтримка конурбацій, а саме – міських територій чи агломерацій, які злилися в одну безперервну міську промислово розвинену область, шляхом надання основи для прозорих дій місцевих органів влади;
- наголос на ключовій ролі української залізниці як під час перевезення пасажирів, так і вантажів, оскільки в Україні саме вантажні перевезення становлять 80 %, що є значною перевагою, яку варто удосконалювати;
- затвердження Генерального плану розвитку (ГПР) транспорту України, ґрунтуючись на досягненнях як власних науковців, так і на досвіді інших країн, зокрема ЄС;
- суворий розгляд екологічних питань щодо їх відповідності законодавству ЄС. Зниження рівня техногенного навантаження на довкілля та транспортного складника в собівартості продукції;
- включення у ціну перевезень таких витрат транспортної системи, як: утримання і будівництво доріг, ліквідація забруднення довкілля та наслідків дорожньо-транспортних пригод, своєчасні виплати заробітної плати працівникам та держслужбовцям. Забезпечення дорожньої безпеки;
- використання досвіду інших країн, зокрема розвинених держав Європейського Союзу [1].

Аналіз наведених досліджень і публікацій, в яких запропоновано вирішення цих проблем, засвідчує, що цими питаннями займалися також такі учені, як: Макаренко М.В., Гойхман І.М., Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю., Мироненко В.К. [8–10]. Проте проблему, пов'язану із запровадженням в Україні досвіду ЄС, набутого ним у транспортній галузі, досліджено недостатньо, що і зумовлює актуальність цієї роботи.

Виклад основного матеріалу. У 2011 р. транспортна система України забезпечила перевезення 2275,34 млн. т вантажів (33000 зареєстрованих суб'єктів підприємництва усіх форм власності та господарювання) [2]. Із даних табл. 1 зрозуміло, що за 1980–2011 рр. за скорочення експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування на 4,1 % збільшено експлуатаційну довжину електрифікованих залізничних колій у 1,43 раза, а автомобільних доріг загального користування – в 1,04 раза.

Розглянувши дані табл. 1, стає очевидним, що, починаючи із 1991 р. – з початку розбудови незалежної держави, обсяги транзитних потоків різко скорочуються, а Україна постала перед необхідністю формування транспортного потенціалу згідно з новими правилами гри в європейському та вітчизняному бізнесі у сфері реального і фінансового секторів економіки та його взаємодії з державними органами. Змінюються вектори розвитку зовнішньоекономічної діяльності країн СНД, критерії оцінювання їхнього міжнародного маркетингу і логістики, рівень інвестиційної привабливості країн, що відображається на динаміці міжнародних вантажних перевезень різними видами транспорту. Так, вантажопотік між Європою й Російською Федерацією через Білорусь стає у 5 разів вищий, ніж через Україну, у результаті чого транзитний потенціал України недовикористовується [12, 13].

На рис. 1 відображено динаміку перевезення вантажів двома найзавантаженішими видами транспорту – залізничним і автомобільним. Тренд, що відображає динаміку залізничного транспорту, характеризується сильним впливом зовнішнього середовища порівняно із автомобільним транспортом, оскільки крива, що ілюструє регресійну статистично надійну модель, зображена у вигляді поліноміальної функції вищого ступеня (4-го і 3-го ступенів відповідно). Чим вищі витрати на перевезення вантажів автомобільним транспортом (зокрема, ціни на пальне), тим вищим буде попит на залізничні перевезення. Послуги на перевезення вантажів різними видами транспорту необхідно розглядати як товари-субститути. Така залежність буде сильнішою в умовах ефективної державної політики регулювання процесів впровадження євростандартів в Україні (прискорення впровадження екостандартів типу “Євро-4”, “Євро-5”, “Євро-6” щодо автомобільного транспорту, заміна карбюраторних двигунів інжекторними двигунами тощо).

Динаміка зміни довжини шляхових сполучень в Україні у період 1980–2011 рр.

Шляхи сполучення, км									
роки	експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	зокрема електрофікованих	експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	довжина автомобільних доріг загального користування	зокрема із твердим покриттям	експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні)	експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколіїному обчисленні)	експлуатаційна довжина метрополітенних колій загального користування (у двоколіїному обчисленні)	сума транспортних сполучень по усіх видах транспорту
1980	22553,0	7058,0	4910,0	163243,0	133673,0	3148,5	1990,9	1990,9	197836,3
1981	22647,0	7109,0	4855,0	162775,0	136090,0	3238,9	1996,3	1996,3	197508,5
1982	22648,0	7204,0	4793,0	163284,0	138608,0	3332,4	2009,4	2009,4	198076,2
1983	22635,0	7375,0	4809,0	163560,0	141560,0	3450,4	2024,5	2024,5	198503,4
1984	22703,0	7554,0	4859,0	162466,0	143125,0	3582,6	2031,7	2031,7	197674
1985	22698,0	7628,0	4911,0	162335,0	145236,0	3669,5	2041,3	2041,3	197696,1
1986	22716,0	7791,0	4922,0	162709,0	147335,0	3747,3	2074,4	2074,4	198243,1
1987	22737,0	7806,0	4803,0	163208,0	149463,0	3834,9	2098,0	2098,0	198778,9
1988	22757,0	7911,0	4815,0	165275,0	151689,0	3926,0	2116,0	2116,0	201005
1989	22758,6	8112,0	4368,5	166767,0	154724,0	3994,6	2138,8	2138,8	202166,3
1990	22798,5	8113,1	4005,0	167804,0	157199,0	4015,0	2139,3	2139,3	202901,1
1991	22794,6	8319,2	3915,5	168979,0	159118,0	4046,5	2137,5	2137,5	204010,6
1992	22938,1	8364,9	3748,0	169964,0	160807,0	4126,6	2151,2	2151,2	205079,1
1993	22754,5	8344,2	3647,0	170518,0	161784,0	4141,6	2150,1	2150,1	205361,3
1994	22728,8	8508,1	3662,0	172315,0	162725,0	4188,5	2150,4	2150,4	207195,1
1995	22756,4	8521,2	3662,0	172257,0	163255,0	4242,4	2159,2	2159,2	207236,2
1996	22757,2	8594,8	3181,5	172565,0	163904,0	4260,5	2174,5	2174,5	207113,2
1997	22701,5	8711,3	3046,0	172378,0	164097,0	4279,7	2174,4	2174,4	206754
1998	22600,1	8905,8	2993,0	168545,7	162645,9	4298,6	2186,4	2186,4	202810,2
1999	22471,7	9078,1	2436,2	168674,2	162957,2	4299,4	2185,1	2185,1	202251,7
2000	22300,7	9144,0	2413,5	169490,9	163827,0	4331,4	2144,5	2144,5	202825,5
2001	22217,7	9243,5	2280,5	169629,9	164089,0	4376,9	2144,5	2144,5	202794
2002	22078,0	9285,2	2282,0	169678,5	164245,4	4341,1	2119,8	2119,8	202619,2
2003	22051,0	9301,7	2241,0	169738,9	164633,4	4378,7	2109,5	2109,5	202628,6
2004	21990,2	9370,4	2253,2	169447,1	164772,2	4431,4	2071,9	2071,9	202265,7
2005	21980,4	9383,8	2191,2	169322,8	164956,7	4418,3	2069,2	2069,2	202051,1
2006	21870,4	9556,8	2151,7	169104,2	165155,0	4431,5	2047,8	2047,8	201653,4
2007	21852,2	9647,5	2175,7	169421,6	165611,2	4459,8	2000,0	2000,0	201909,3
2008	21654,7	9727,9	2165,8	169501,6	165799,9	4447,2	1983,1	1983,1	201735,5
2009	21657,5	9732,7	2150,2	169494,9	165820,0	4465,8	1982,3	1982,3	201733
2010	21684,2	9853,7	2184,7	169496,2	165843,6	4437,1	1980,5	1980,5	201763,2
2011	21644,4	10067,2	2144,7	169636,8	166024,6	4435,5	1955,0	1955,0	201771,4

Джерело: [2].

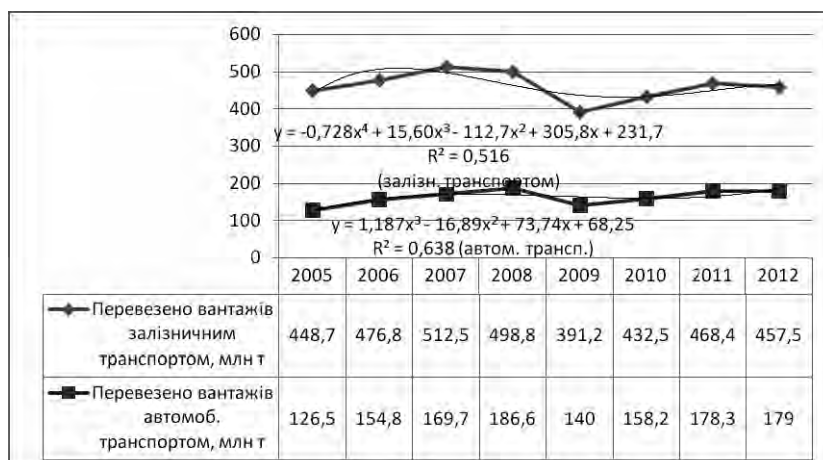


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень залізничним і автомобільним транспортом за 2005–2012 рр. (млн. т)

Примітка: розроблено авторами на основі даних [2].

Із багаторічним запізненням Україна нарешті визначилася з екологічними стандартами автомобілів. Згідно з прийнятим законопроектом ВР України №0708, з 1 січня 2013 р. забороняється ввозити та реєструвати в Україні автомобілі з рівнем екологічного стандарту, нижчим за “Євро-3”, а 1 січня 2014 року під заборону підпадуть машини зі стандартом, нижчим за “Євро-4”, з 2016-го – нижче “Євро-5”, з 2018-го – нижче “Євро-6”. Отже, стандарт “Євро-3” діятиме в Україні вже з цього року. Хоча введення стандарту “Євро-3”, який діє в ЄС з 1999 р., в Україні планувалося ще у 2010 р., проте був втрачений дорожочинний час на формування конкурентних позицій у транспортній галузі через неготовність технічної бази автовиробників, які діяли згідно з “Євро-2”, і, крім того, нафтопереробних заводів, які виготовляють пальне нижчих стандартів, що негативно відбилось на суміжних галузях економіки. Лише деякі автовиробники готові до впровадження і поширення дії нових екостандартів. Так, ЗАЗ випускає вже кілька моделей стандарту “Євро-4”, деякі складнощі будуть у корпорації “Богдан” з моделями 2110 і 2111, проте виручає у цій ситуації ділове партнерство: перейти на вищий стандарт буде технічно і організаційно не складно, оскільки подібне рішення є у партнера цього заводу – АвтоВАЗу, що вимагатиме змін в асортименті купованих комплектуючих. “Єврокар”, який вже має досвід випуску автомобілів “Євро-4” і для нього це нововведення стане перевіркою на ділові компетенції щодо поширення інновацій та їх комерціалізації [5, 11].

Із поданих вище спостережень можна зробити висновок, що українська система транспорту повною мірою ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС, також спостерігається величезне відставання транспортної інфраструктури. І в Україні, і в ЄС здійснюється державне фінансування розвитку інфраструктури, проте істотна різниця полягає у тому, що за кордоном залучаються кошти ще й приватних перевізників, у той час, як в Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається переважно за державні кошти, що уповільнює темпи його розвитку, зокрема в останні 2011–2012 рр. (крім авіаційного транспорту, де при скороченні вантажообороту на 5,7 % під час розширення меж маркетингової географії було перевезено вантажів на 24,7 % порівняно з 2011 р., хоча у структурі вантажних перевезень цей вид транспорту посідає найменшу питому вагу – лише 0,013 %), що відображено у табл. 2.

Таблиця 2

Вантажні перевезення за 2012 р.

	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн. т	у % до 2011 р.	млн. т/км	у % до 2011 р.
Усіма видами транспорту	772,8	95,1	394648,1	92,4
зокрема:				
залізничним	457,5	97,5	237274,6	97,3
автомобільним	179,0	100,1	39194,1	101,8
водним	7,8	78,6	5324,8	72,3
трубопровідним	128,4	82,9	112505,1	82,2
авіаційним	0,1	124,7	349,5	94,3

Джерело: [2].

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об’єктивною необхідністю, що охоплює розширення можливостей приватних компаній щодо виходу на міжнародний ринок залізничних перевезень шляхом надання необхідних ліцензій, доступу до залізничних колій та мереж [5–8]. Політики висловлюють готовність до модернізації транспортної системи з урахуванням європейських вимог *Acquis communautaire/Community acquis* (або “Здобуток Союзу” – правовий доробок європейської спільноти, що стосується вільного руху товарів, послуг, робочої сили, капіталів, державних закупівель, фінансових послуг, законодавства про компанію, політики конкуренції і розвитку інформаційного суспільства тощо). Результатом транспортної інтеграції для України буде:

- надходження іноземного капіталу;
- удосконалення інфраструктури;
- експорт транспортних послуг;
- переваги у доступі до ринків;
- зростання кількості перевезень;
- підвищення стандартів із надання транспортних послуг та рівня безпеки;
- бюджетна та ресурсна підтримка з боку ЄС;
- збільшення економічної ефективності та наближення до ЄС.

Залізничний ринок в Європейському Союзі [8] регулюється основним законодавством (так званім договірним правом) і вторинним законодавством (регламентами, директивами та іншими другорядними актами). Першоосновою для організації залізничного ринку в Європейському співтоваристві була Директива Ради № 91/440/ЕЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць ЄС. Вона наказує державам – членам ЄС розглядати залізницю як будь-яку іншу компанію, що діє на ринку, та зробити їх незалежними від органів державної влади (згодом цю директиву змінювали п’ять разів). Наступним кроком європейського залізничного ринку є Директива № 95/18/ЕС від 18 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств, яка б мала прискорити входження нових залізничних компаній на ринок шляхом запровадження ліцензування перевезень, яке було б дійсним на усій

території Європейського Союзу (ця директива змінювалася двічі). У 2001 р. Європейська Комісія представила пакет із трьох директив, широко відомий як “Перший залізничний пакет”. Згідно з директивою № 2001/14/ЄС, відбувався розподіл потужностей та стягування плати за використання залізничної інфраструктури і сертифікації безпеки (зміни до цієї директиви вносилися тричі).

Європейський Союз намагається зробити залізничний ринок загальноєвропейським шляхом установлення Технічних умов на експлуатаційну сумісність (ТУЕС) для рухомого складу, зв'язку, інфраструктури, умов експлуатації тощо. Наприклад, кожний новозбудований локомотив або модернізована залізнична колія повинні бути стандартизованими (споріднені технічні умови, ширина колії, система напруги) для усіх країн ЄС. Мета Євросоюзу – зробити європейську залізничну систему інтероперабельною.

Політика Європейського Союзу спрямована на те, щоб користувач інфраструктури оплачував її технічне обслуговування, а той, хто забруднює довкілля, покривав витрати, спричинені забрудненням. Також зміцнення позицій споживача-пасажирів та розвиток конкуренції – важливі аспекти транспортної політики ЄС. Найбільша увага приділяється посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші, екологічно безпечніші. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом становить 8 %, в Україні залізницею перевозиться близько 60 % вантажів (без урахування трубопроводу).

Укрзалізниця є стороною основних конвенцій та угод в галузі залізничного транспорту. З метою спрощення операцій та наближення до ринку ЄС Україна приєдналася до Конвенції КОТІФ. Найскладнішим питанням для нас є не тільки приєднання до угод, а саме механізм застосування їх на державному рівні. В Україні транспорт знаходиться у державній власності і питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі поки що не зараховано до актуальних. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС.

Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до КОТІФ нещодавно, то практична реалізація приведення технічних стандартів до вимог цієї Конвенції відповідно до концепції має тривати до 2015 р.

Для покращення залізничної системи України та наближення її до норм ЄС необхідно:

- проаналізувати та опрацювати майбутню концепцію розвитку залізниць в Україні, яка стане частиною загального Генерального плану для залізниць;
- проконтролювати та ефективніше організувати фінансові потоки, зробити їх якомога прозорішими;
- провести організаційні зміни та зміни у власності, щоб розпочати раціоналізацію управління, оптимізацію витрат та надати залізницям динаміку, потрібну для роботи на ринку і конкурування з іншими видами транспорту;
- увідповіднити структурні та організаційні зміни в системі залізничного транспорту до Директиви Ради Європейського співтовариства від 29 липня 1991 р. №91/440/ЄС;
- забезпечити зони вільної торгівлі, особливо у здійсненні перевезень і розвитку та спільного використання інфраструктури у прикордонних регіонах шляхом увідповіднення до вимог Директиви 2001/12/ЄС закону України “Про залізничний транспорт” і Постанови Кабінету Міністрів “Про затвердження Статуту залізниць України”.

Швидке збільшення кількості приватних автомобілів і зростання обсягів вантажних автоперевезень дисгармонують з відсутністю належного рівня автодоріг, нестачею коштів на їхнє фінансування та порівняно низькою кваліфікацією водіїв. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. У той час, як за останні 30 років у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі міжнародного значення, в Україні щільність автодоріг у 5,9 раза менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 км доріг /кв. км площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. км, у Німеччині – 10,9 тис. км, Франції – 7,1 тис. км. Незадовільним є техніко-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю тих доріг, 39,2 % – за міцністю [10].

Статистика дорожньо-транспортних пригод на території України вражає: у 2007 році загинуло 9574 особи (табл. 3). Проте вже у 2011 р. ця кількість зменшилась наполовину і становила 4831 смертельний випадок. В середньому за добу в автомобільних катастрофах гине більше 20 і отримує травми близько 200 учасників дорожнього руху. Для порівняння в Німеччині, країні, у якій кількість автомобілів у 5,5 раза більша, ніж в Україні, упродовж 2011 року загинуло лише 1693 особи. Кількість загиблих на 100 автомобілів в Україні перевищує відповідний показник у Польщі – у 2,5 раза, Франції – у 5–6 разів, у Швеції у 10–11 разів. За оцінками, збитки від дорожньо-транспортних пригод становлять від 1,4 до 3,5 % ВВП, що для України становить близько 12 млрд. грн. [7].

Європейський Союз у своїх нормативних актах щодо автомобільного транспорту використовує дещо інший підхід щодо розроблення законодавства, ніж, наприклад, стосовно залізничного транспорту. Допуск до ведення діяльності оператора автомобільних вантажних перевезень і оператора автомобільних пасажирських перевезень у Європейському Союзі регламентується Директивою №96/26/ЄС зі змінами, внесеними Директивою №98/76/ЄС. Оператори повинні відповідати трьом якісним критеріям: мати добру репутацію, нормальний фінансовий стан і професійну компетентність.

З 1 січня 1993 р. будь-який оператор автомобільних перевезень, який бажає здійснювати перевезення між державами-членами ЄС, тобто між принаймні двома державами-членами, – повинен мати ліцензію Союзу, видану державою-членом ЄС, у якій він зареєстрований. Цей документ надає йому вільний доступ до усього єдиного ринку.

Таблиця 3

**Динаміка ДТП, зокрема із смертельними наслідками,
на території України у період 1980 – 2011 рр.**

Роки	Кількість ДТП, в яких були постраждалі, одиниць	Кількість ДТП зі смертельним наслідком, одиниць	Кількість потерпілих у ДТП, осіб	З них	
				загинуло	покалічено
1980	39928	6685	46058	7291	38767
1981	–	–	–	–	–
1982	–	–	–	–	–
1983	40779	6569	47395	7141	40254
1984	40707	6261	47527	6905	40622
1985	38323	5686	46265	6266	39999
1986	37853	5566	45925	6179	39746
1987	37736	5676	45888	6177	39711
1988	40222	6315	49548	7087	42461
1989	47966	7993	59406	8854	50552
1990	50908	8663	63067	9616	53451
1991	48081	8133	58822	8975	49847
1992	46615	7751	57585	8596	48989
1993	40759	6775	50915	7462	43453
1994	42252	6777	53441	7560	45881
1995	43152	6759	54473	7530	46943
1996	40088	5961	50732	6631	44101
1997	37944	5404	47952	5988	41964
1998	36299	4955	45696	5522	40174
1999	34554	4734	43546	5269	38277
2000	33339	4717	41821	5185	36636
2001	34541	5350	44180	5984	38196
2002	34488	5426	43898	5982	37916
2003	42409	6402	54607	7149	47458
2004	45592	6198	60604	6966	53638
2005	46485	6372	63228	7229	55999
2006	49491	6599	67610	7592	60018
2007	63554	8404	88102	9574	78528
2008	51279	6764	70972	7718	63254
2009	37049	4702	51023	5348	45675
2010	31914	4223	43850	4875	38975
2011	30927	4272	42706	4831	37875

Джерело: [2].

Директива №99/62/ЄС зі змінами, внесеними Директивою №2006/38/ЄС, установлює загальні правила щодо річних податків на важкі вантажні автомобілі (вантажопідйомністю понад 12 тонн). Директива передбачає мінімальні ставки річного податку на важкі вантажні автомобілі та комбіновані транспортні засоби (зчленовані автомобілі та автомобільні потяги) залежно від кількості та конфігурації осей і максимально допустимої повної ваги з вантажем.

Структура податків і порядок їх стягування та збирання належать виключно до компетенції національних органів влади. Оподаткування енергетичної продукції та електроенергії у Європейському Союзі регламентується положеннями Директиви Ради №2003/96/ЄС про реорганізацію бази оподаткування енергетичної продукції та електроенергії у ньому.

Директива №99/62/ЄС зі змінами, внесеними Директивою №2006/38/ЄС, установлює загальні правила щодо мита залежно від відстані та зборів із користувачів вантажних автомобілів залежно від часу (вантажопідйомністю понад 3,5 т) за користування певною інфраструктурою. Ця директива закладає певні правила, яких держави-члени повинні дотримуватись, якщо вони бажають стягувати вищезгадане мито та (або) збір із користувачів.

Хоча застосування мита і зборів із користувачів не є обов'язковим для держав-членів ЄС, усі рамкові умови, установлені у директиві, повинні виконуватися у випадку, якщо держави вирішать стягувати такі збори. Це забезпечить, щоб мито і збори застосовувалися рівномірно і справедливо [1].

Європу, незважаючи на занепокоєння про майбутнє євро, українські бізнесмени вважають найприбутковішим напрямом, хоча і Китай також залишається доволі привабливим і прибутковим ринком. На третьому місці – Північна Америка. Такі результати другого Глобального опитування про експорт, який провела компанія Regus – постачальник рішень для організації робочого простору. У межах дослідження було

опитано близько 20 000 топ-менеджерів у більш ніж 90 країнах світу [15]. Німеччина є лідером в області розроблення і створення нових видів залізничної техніки. Найбільші успіхи досягнуті у створенні надшвидкісної системи залізниць на магнітній підвісці.

Україна має потужне транспортне машинобудування, представлене підприємствами зі світовим ім'ям – “Азовмаш”, Крюковський вагонобудівний завод, “Луганськтепловоз”, що дає підстави стверджувати, як зазначає президент Української спілки підприємців і промисловців України А. Кінах, про незворотність інтеграції України у європейський транспортний простір [16], а український інтерес у співпраці з німецькими партнерами, про що відзначалося під час проведення Українсько-німецького форуму в квітні 2009 р., полягає не тільки у налагодженні системи транспортування сировини і товарів, але й у розбудові транспортної логістики та інфраструктури залізничних перевезень в Україні. Відповідно перед менеджерами транспортної логістики постають актуальні завдання щодо створення мережі логістичних товаророзподільних центрів та організації мультимодального транзитного перевезення вантажів, яке б відповідало пріоритетним критеріям економічних суб'єктів ринку (вантажовласників). Від транзитної привабливості України залежатиме капіталізація макро- і мікроекономіки, що уможливило зростання доходів від інноваційної діяльності транспортно-логістичних систем (ТЛС), про що наголошується в [17]. Доцільним є вивчення досвіду Білорусії, де передбачається створення 18 транспортно-логістичних центрів і 10 логістичних центрів “Белтаможсервіс”: в результаті виконання стратегії до 2015 р. плановий загальний обсяг доходів від транзиту становитиме 2,4 млрд. BYR, або 160,2 % до рівня 2010 р., що еквівалентно 2,6–2,7 % валового внутрішнього продукту Білорусії [18].

Висновки і напрями подальших наукових досліджень. Для покращення транспортної системи України та наближення її до норм ЄС державі не достатньо концентрувати увагу лише на питаннях фінансування. Для перспективного розвитку транспортної системи Україні необхідно: модернізувати інфраструктуру у техніко-технологічному плані, насамперед на прикордонних переходах, прискорити розвиток контейнерного сервісу; впровадити автоматизовані системи прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію; розвивати митні технології, системи інформаційного, маркетингового і логістичного забезпечення ринку транспортних послуг; створити ефективну систему міждержавного обміну інформацією та контролю за якістю систем впровадження екостандартів.

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються посиленням взаємодії національних економік та їх транспортно-логістичних потоків, що викликає необхідність розроблення якісно нових підходів щодо узгодження рішень на рівні макро- і мікроекономіки з врахуванням пріоритетів загальнонаціональної і транспортної стратегії розвитку та умов для вільного пересування товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Відповідно змінюються функції і комплекс актуальних завдань в системі державного, маркетингового і логістичного менеджменту, механізмів регулювання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів, вивчення яких визначає нові напрями розвитку ринку освітніх послуг і перепідготовки кадрів.

1. Сирійчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. *Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі.* – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. 2. <http://www.ukrstat.gov.ua/>. 3. Дяченко Т.О. *Удосконалення комерційної діяльності автосервісних підприємств – ринкові потреби економіки України // Формування ринкових відносин в Україні.* – 2011. – С. 130–134. 4. Філіпенко О. *Промислова політика в транзитивній економіці // Журнал міжнародного права и международных отношений.* – 2010. – № 2. – С. 89–93. 5. http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Ashu/2011_4/Redzuk.pdf. 6. Гриценко С.І. *Витяги з автореферату дисертації, 2009.* – 41 с. 7. *Транспорт і зв'язок України. 2010 рік / Державний комітет статистики: Статистичний збірник.* – К., 2012. 8. http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_952. 9. Макаренко М.В., Гойхман І.М. *Динаміка і структура перевезень пасажирів // Ефективна економіка.* – 2010. – №8. – [Електронний ресурс]. – [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Znpdetut_eiu/2010_16/165.pdf]. 10. Мироненко В.К. *Прогноз обсягів перевезень залізничним транспортом на основі аналізу вантажоутворюючих галузей економіки для Львівської залізниці (напрямок Львів–Чоп) // Київдніпротранс.* – Електронне наукове фахове видання <http://www.kgti.ua/uploads/file/Text.pdf>. 11. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Смелянова О.Ю. *Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку.* – К.: НІСД, 2011. – 37 с. 12. *Міністерство охорони навколишнього природного середовища за участю інших центральних органів виконавчої влади, відомств, організацій та інститутів України // П'яте національне повідомлення України з питань зміни клімату.* – К., 2009. – [Електронний ресурс]. – [http://climategroup.org.ua/upl/ukr_nc5rev.pdf]. 13. *Розпорядження Кабінету Міністрів України // Транспортна стратегія України на період до 2020 року.* – [Електронний ресурс]. – [http://taxoport.com/files/docs/trans_strateg_2020.doc]. 14. <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>. 15. <http://news.finance.ua/ru/~1/2013/01/26/295291>. 16. <http://unf.org.ua/de/news/news/9.html>. 17. Мних О.Б. *Інтелектуальний потенціал логістичних систем // Економіка логістичних систем: монографія / за наук. ред. проф. Є.В. Крикавського, С. Кубіва.* – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2008. – С.89–121. 18. http://www.rusnauka.com/18_ADEN_2012/Economics/13_113367.doc.htm.