

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕС

Познанская И.В.

Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований  
Национальной академии наук Украины

Проанализированы требования к построению современной транспортной инфраструктуры. Исследованы проблемы внедрения новой политики транспортной инфраструктуры Евросоюза. Выделены приоритетные направления развития по видам транспорта, а так же особенности влияния этих преобразований на украинскую практику.

**Ключевые слова:** концепция, транспортная система, эффективность, интеграция, конкурентоспособность, безопасность, ресурсоэффективность.

**Постановка проблемы.** В январе 2014 года Европейский союз выступил с новой политикой транспортной инфраструктуры, которая призвана объединить Восток и Запад, Север и Юг (рис. 1).



Рис. 1 Основные задачи политики транспортной инфраструктуры ЕС

Эта политика направлена на то, чтобы закрыть пробелы между транспортными сетями государств-членов, устранить узкие места, которые все еще препятствуют нормальному функционированию внутреннего рынка и преодоление технических барьеров, таких как несовместимость стандартов для железнодорожного движения. Эта политика призвана способствовать и укреплять бесшовные транспортные цепочки для пассажирских и грузовых перевозок, идти в ногу с технологическими разработками (бюджет в 26 млрд. € до 2020 года).

**Анализ последних исследований и публикаций.** Интерес к изучению проблемы развития транспортной системы породил большое количество публикаций, относящихся к рассмотрению направлений развития, как отдельных видов транспорта, так и к исследованию формирования единой транспортной системы: Котлубай А.М., Липинская А.А., Ильченко С.В., Т. Ноттебум, Я. Шпигельман, С. Горб и многие другие авторы затрагивали в своих работах вопросы евроинтеграции транспорта. Однако, последние трансформации, в частности, Политика транспортной инфраструктуры ЕС не была освещена и не изучено влияние этих факторов на транспортный комплекс Украины.

**Цель статьи** заключается в анализе требований к формированию современной транспортной инфраструктуры, исследованию проблем реализации новых положений, а так же выявлению последствий этих изменений для Украины.

**Изложение основного материала.** Целью развития современной европейской транспортной

системы, является ее способность содействовать торговле в условиях динамично развивающегося мировой экономики, функционировать как единое целое, а также разрабатывать политику в рамках концепции «транспортного планирования». Поэтапное продвижение Евросоюза на пути к построению оптимальной транспортной системы с учетом всех современных запросов, происходит на протяжении более чем 20 лет путем формулирования и продвижения основных положений: устранение заторов на дорогах, зависимость от нефти и сокращение выбросов парниковых газов, проведение стратегии, включая предоставление финансирования, по развитию транспортной инфраструктуры до определенного стандарта по всей территории ЕС, а также поиск путей содействия развитию европейского транспортного сектора, с целью повышения конкурентоспособности в условиях быстро развивающегося мирового рынка.

Основными целями продвижения транспортной политики являются удовлетворение потребностей внутреннего рынка, обеспечения устойчивого развития, расширение транспортных сетей по всей Европе, максимального использования пространства, повышения безопасности и развития международного сотрудничества.

Одной из основных задач политики транспортной инфраструктуры является разработка новой основной сети транспортных коридоров с учетом новых и имеющихся потребностей, в результате чего были определены следующие девять основных сетевых коридоров:

1. Скандинавско-Средиземноморский коридор является одним из важнейших оси север-юг для европейской экономики. Через Балтийское море из Финляндии в Швецию и, пройдя через Германию, Альпы и Италию, он соединяет крупные городские центры и порты Скандинавии и Северной Германии, промышленно развитых центров Южной Германии, Австрии и Северной Италии, итальянские порты и Валлетта.

2. Северное море – Балтийское море, коридор соединяет порты Восточного побережья Балтийского моря с портами Северного моря, свяжет Финляндию с Эстонией, включает транспортные сети между тремя странами Балтии, с одной стороны, и Польша, Германия, Нидерланды и Бельгия с другой.

3. Северное море-средиземное море. Коридор простирается от Ирландии и на севере Великобритании через Нидерланды, Бельгию и Люксембург, в Средиземном море на юге Франции. Это мультимодальный коридор, включающий внутренние водные пути в странах Бенилюкса и Франции.

4. Балтийско-Адриатический коридор является одним из наиболее важных для трансъевропейских

автомобильных и железнодорожных осей. Он соединяет Балтийское и Адриатическое моря, через промышленные районы Южной Польши (Верхняя Силезия), Вены и Братиславы, Восточно-альпийский регион и Северную Италию.

5. Ориентированный на Восточное средиземноморье коридор соединяет морские выходы Северного, Балтийского, Черного и Средиземного морей, что позволяет оптимизировать использование портами заинтересованных и связанных с ними морских магистралей.

6. Рейн-альпийский коридор представляет собой одну из самых оживленных грузовых маршрутов Европы, между портами Северного моря Роттердама и Антверпена, в бассейне Средиземного моря в Генуе, через Швейцарию и некоторые из основных экономических центров Рейн-Рур, в Рейн-Майн-Неккар, регионы и агломерации Милана в Северной Италии. Это мультимодальный коридор включает Рейн и по внутренним водным путям.

7. Атлантический коридор связывает западную часть Пиренейского полуострова через порты Гавр и Руан в Париж и далее Мангейм-Страсбург, по высокоскоростным железнодорожным дорогам и параллельно обычным, в том числе Сена, по внутренним водным путям.

8. Коридор Рейн-Дунай. Водные пути Дуная, как позвоночник, соединяет центральные районы вокруг Страсбурга и Франкфурта через Южную Германию в Вену, Братиславу, Будапешт и, наконец, на Черном море, Мюнхена в Прагу, Жилина, Кошице и украинская граница.

9. Средиземноморский коридор соединяет Пиренейский полуостров с венгерско-украинской границей. Он состоит из автомобильного и железнодорожного транспорта.

Наиболее важными для Украины, как видно из вышеизложенного, являются восьмой и девятый коридоры, которые заканчиваются, непосредственно, на украинской границе, но необходимо так же ориентироваться на пятый коридор, который затрагивает порты Черного моря.

На Транс-европейские транспортные сети возлагаются задачи социального, экономического и территориального характера, которые комплексно должны учитывать все потребности и обеспечивать всестороннее развитие, эффективность и устойчивость. Должны быть учтены особенности и обеспечена доступность всех необходимых участков сети, нивелированы несоответствия между инфраструктурой различных государств, разработаны оптимальные соотношения между грузовыми и пассажирскими перевозками, а так же перевозками в международном, региональном и местном сообщении. Эффективность сетей должна быть достигнута за счет устранения узких мест и недостающих звеньев; взаимосвязи и совместимости национальных транспортных сетей; оптимальной интеграции и взаимосвязи всех видов транспорта; пропаганды экономически эффективного, качественного транспорта, способствующий дальнейшему экономическому росту и конкурентоспособности; эффективного использования новой и существующей инфраструктуры; экономически эффективное применение инновационных технологических и оперативных концепций.

Развитие всех видов транспорта должно происходить в соответствии с обеспечением транспортом, который является устойчивым и экономически эффективным в долгосрочной перспективе. Такой транспорт должен обеспечивать вклад в реализацию целей по выбросам парниковых газов, низ-

коуглеродистого и чистого транспорта, топливной безопасности, сокращение внешних издержек и охраны окружающей среды. увеличения выгод для своих пользователей через:

Удовлетворение потребности транспорта в мобильности должно осуществляться не только в рамках Евросоюза, а также в отношениях с третьими странами. Обеспечение стандартов безопасности, надежности и высокого качества пассажирских и грузовых перевозок, в том числе аварийно-спасательные работы, соответствие инфраструктуры требованиям совместимости, безопасности и сохранности, так же призвано обеспечивать качество, эффективность и устойчивость транспортных услуг.

Транс-европейские транспортные сети должны планироваться, разрабатываться и эксплуатироваться ресурсоэффективным способом. При планировании и разработке транс-европейской транспортной сети, государства-члены должны принимать во внимание конкретные обстоятельства в различных частях Союза.

Для того, чтобы подключить транс-европейские транспортные сети к инфраструктуре сетей соседних стран возможна поддержка, в том числе в финансовом отношении, проектов, представляющих общий интерес, поскольку такие проекты позволяют:

подключить основную сеть на пунктах пересечения границы, необходимой для обеспечения непрерывного потока трафика, пограничных проверок, пограничного контроля и других процедур;

обеспечить связь между базовой сетью и транспортных сетей третьих стран, с целью повышения экономического роста и конкурентоспособности;

завершить доработку транспортной инфраструктуры в третьих странах, которые служат связующим звеном между частями базовой сети в Союзе;

внедрить системы управления дорожного движения в этих странах;

обеспечить содействие использованию морского транспорта и морских автострад, за исключением финансовой поддержки портов третьих стран;

облегчить перевозки по внутренним водным путям с третьими странами.

Для обеспечение бесперебойной работы всей сети намечены шаги по усовершенствованию работы всех видов транспорта. Работа железнодорожного транспорта должна быть обеспечена:

Системой управления движением европейской железной дорогой (ERTMS);

переходом на 1 435 мм ширину колеи; смягчения воздействия шума и вибрации, вызванной железнодорожным транспортом, в частности путем принятия мер для подвижного состава и для инфраструктуры, в том числе защиты от шума;

удовлетворение потребностей инфраструктуры и повышение оперативной совместимости; повышение безопасности на железнодорожных переездах;

в случае необходимости, подключение транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта к инфраструктуре внутренних водных портов.

Внутренние водные пути транспортной инфраструктуры должны быть усовершенствованы следующим образом:

меры по достижению необходимых стандартов внутренних водных путей класса IV;

достижение более высоких стандартов для модернизации существующих водных путей и для создания новых водных путей в соответствии с техническими аспектами инфраструктуры ЕКМТ; реализации телематических приложений, в том числе РИС;

подключение инфраструктуры внутренних портов для железнодорожных грузовых перевозок и инфраструктуры автодорожного транспорта;

содействие устойчивому внутреннему водному транспорту;

модернизация и расширение пропускной способности инфраструктуры, необходимой для транспортны́х операций на территории порта.

Модернизация инфраструктуры автомобильного транспорта, в основном, заключается в:

совершенствовании и продвижении безопасности дорожного движения;

использовании мультимодальных систем информации и управления трафиком, и интегрированных коммуникационных и платёжных систем;

внедрение новых технологий в целях снижения выбросов;

предоставление соответствующей парковки для коммерческих пользователей, предлагающих соответствующий уровень безопасности и сохранности; снижение заторов на существующих дорогах.

Морская транспортная инфраструктура должна быть усовершенствована в плане доступности морских портов для автомобильного и железнодорожного транспорта и, по возможности, обеспечение связи с внутренними водными путями основной сети. Любой морской порт, который обслуживает грузопотоки должен иметь возможность предложить по крайней мере один терминал, который открыт для пользователей на недискриминационной основе к которому применяются прозрачные сборы. Морские каналы, портовые фарватеры и лиманы должны обеспечивать доступ от моря до морских портов и соответствовать, по крайней мере, VI классу внутреннего водного пути.

Содействие развитию морских магистралей, в том числе каботажного судоходства, заключается в содействии развитию соединений с внутренними районами и, в частности, меры по улучшению экологических характеристик морского транспорта в соответствии с применимыми требованиями в соответствии с законодательством Союза или соответствующих международных соглашений; взаимосвязь морских портов с внутренним водными путями; реализация VTMS (Vessel Traffic Monitoring & Information Systems) и электронных Морских услуг; внедрение новых технологий и инноваций в области поощрения альтернативных видов топлива и энергосберегающего морского транспорта, в том числе СПГ; модернизация и расширение пропускной способности инфраструктуры, необходимой для транспортны́х операций на территории порта.

**Выводы и предложения.** Многолетние усилия Евросоюза по совершенствованию работы транспортного комплекса привели к возникновению нового представления о работе транспорта, как единого, органичного и слаженного механизма. Временная составляющая в доставке грузов приобретает все большее значение для конкурентоспособности транспортны́х услуг. Развитие транспорта должно происходить только с учетом его безопасности для окружающей среды. Наиболее перспективными по-прежнему представляется железнодорожный и водный транспорт, который призван разгрузить автодороги Евросоюза. Такая ситуация привела к потребности в развитии инфраструктуры транспорта в этом направлении. Заинтересованность Евросоюза в расширении возможностей своих транспортны́х сетей открывает возможности для Украины в плане финансирования проектов по модернизации и унификации инфраструктурных элементов в конкретных транспортны́х узлах. Достаточно серьезные возможности внутренних водных путей Украины и наличие портов на побережье Черного моря, так же могут послужить толчком к сотрудничеству и развитию.

#### Список литературы:

1. Тетяна Пахомова *Европейська інтеграція. ЕС і Україна.* – К.: К.І.С. – 2003. – 84 с.
2. Яков Шпигельман «Белая книга» ЕЭК ООН: 15 лет спустя // Яков Шпигельман // Порты Украины. – 2013. – № 7(129) – С. 57–59.
3. Яков Шпигельман «Синяя книга» ЕЭК ООН / Яков Шпигельман // Порты Украины. – 2013. – № 10(132) – С. 66–70.
4. Записка секретариата Европейской экономической комиссии об изменениях на транспорте в Европейском союзе [Электронный ресурс]: ООН ЭСС ЕЭК Семьдесят шестая сессия, Пункт 17 – Женева – 2014. – С. 2–4. – Режим доступа к журналу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/ECE-TRANS-2014-29r.pdf>
5. Морская транспортная политика Европейского союза на 2018 год/ Пресс-релиз [Электронный ресурс] – Брюссель – 2009. – 5 с. – Режим доступа к журналу: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-09-16\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-09-16_en.htm?locale=en)
6. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU / [Электронный ресурс] / Официальный журнал Европейского Союза. – 2013. – 18 с. – Режим доступа к журналу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315>

#### Познанська І.В.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України

### СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕС

#### Анотація

Проаналізовано вимоги до побудови сучасної транспортної інфраструктури. Досліджено проблеми впровадження нової політики транспортної інфраструктури Євросоюзу. Виділено пріоритетні напрями розвитку за видами транспорту, а також особливості впливу цих перетворень на українську практику.

**Ключові слова:** концепція, транспортна система, ефективність, інтеграція, конкурентоспроможність, безпека, ресурсоефективність.

Poznanskaya I.V.

Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research  
National Academy of Sciences of Ukraine

## MODERN TRENDS OF DEVELOPMENT TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE EU

### Summary

Analyzed the formation requirements a modern transport infrastructure. Author elucidates the problems of new policy implementation of the European Union transport infrastructure. Highlighted priority areas for the development of modes of transport, as well as features of the influence of these transformations in the Ukrainian practice.

**Keywords:** conception, the transport system, efficiency, integration, competitiveness, safety, resource efficiency.

УДК 338.2

## ПОБУДОВА КОНЦЕПЦІЇ ВИЗНАЧЕННЯ СПЕЦИФІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ, ЯКІ ВКАЗУЮТЬ НА КРИТИЧНИЙ СТАН ДЕРЖАВНОГО БОРГУ САМЕ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Сергієнко О.В.

Київський національний університет імені Вадима Гетьмана

У статті побудована концепція аналізу державного боргу за допомогою таких показників та індикаторів, які б могли дати чітку відповідь на питання які стосуються визначення критичного рівня державного боргу для економіки саме України. Також проаналізовано динаміку та структуру державного боргу України, виділено причини його зростання та запропоновано шляхи покращення управління державними зобов'язаннями.

**Ключові слова:** державний борг, боргова політика, критичний рівень державного боргу, управління державним боргом, державний бюджет.

**Вступ.** Борг країни є важливим інструментом фінансового розвитку. Залучення коштів за умов боргу є основою збільшення ресурсів для проведення бюджетних видатків, фінансування державних цільових фондів, забезпечення підприємницької діяльності як державними, так і недержавними суб'єктами господарювання, розширення споживчого попиту домогосподарств. Боргові інструменти використовують як для розширення меж фінансування загальнодержавних програм, так і розвитку територій.

Чинне законодавство України, передбачаючи принцип збалансованості бюджетів, визначає можливість покриття дефіциту бюджету за рахунок внутрішніх державних позик, позик іноземних держав та інших фінансових інститутів [1]. Виходячи з цього основними причинами виникнення і зростання державного боргу в Україні є дефіцит державного бюджету та постійний дефіцит платіжного балансу країни. Для фінансування дефіциту державного бюджету України залучаються кошти міжнародних фінансових організацій.

**Актуальність проблеми державного боргу** для України зумовлена тим, що його формування є необхідною умовою функціонування економіки України і, зокрема, виконання видаткової частини державного бюджету. Отже, аналіз і оцінка обсягів, структури та змін державного боргу мають важливе значення в процесі управління державним боргом, визначення впливу державного боргу на процеси економічного розвитку та платоспроможності держави. Крім того, на основі статистичного аналізу може бути визначено оптимальний рівень державної заборгованості.

Значний вклад у дослідження проблеми державного боргу та його статистичного вивчення внесли такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як

А. Гальчинський, А. Саркіянц, А. Іларіонова, О. Баранівський, А. Єріна, О. Царук, Т. Вахненко, Г. Менкью, Д. Елмендорф та ін.

**Постановка задачі.** Метою статті є побудова концепції аналізу державного боргу за допомогою таких показників та індикаторів, які б могли дати чітку відповідь на питання які стосуються визначення критичного рівня державного боргу для економіки саме України.

**Основний матеріал та результати.** У країнах з трансформаційною економікою боргове фінансування використовується з метою збільшення обсягу інвестицій, проведення структурної перебудови економіки, впровадження інновацій, стимулювання експортних операцій. В окремих випадках кошти за умов позик залучають і для вирішення гострих соціальних проблем.

Для аналізу державного боргу використовують незліченну кількість показників. Серед них слід визначити такі, які допоможуть визначити нам критичний рівень державного боргу для нашої України, адже загальноприйняті межі не враховують специфіки окремої країни і не можуть показати точний вплив зростання державного боргу на економіку певної країни.

Тому ми обрали певні показники, які на нашу думку найкраще характеризують державний борг загалом, а також внутрішній та зовнішній борг (Рис. 1) та пропонуємо дослідити їх вплив на економіку України.

Для аналізу рівня і динаміки зовнішнього боргу, здатності країни продовжувати обслуговувати зовнішній борг, використовуючи надходження валюти, що дозволило б зіставляти його між різними країнами. Для аналізу державного боргу загалом можна використовувати наступні показники: показники динаміки та структури державного бор-