

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

*INTERNATIONAL TRANSPORT INDUSTRY TRENDS*

Познанская И.В.  
*Inna Poznanskaya*

---

---

*Транспортний комплекс країни бере величезну участь у системі міжнародних господарських зв'язків, який вимагає створення необхідних умов для забезпечення конкурентної переваги на європейському й світовому ринку транспортних послуг, без яких не зможе здійснювати свій ефективний розвиток, а відповідно й розвиток економіки всієї країни.*

**Постановка проблеми.** Транспортная политика Евросоюза на сегодняшний день состоит в создании единого транспортного пространства, с целью построения эффективной, конкурентоспособной транспортной системы. Наиболее приоритетным направлением рассматривается развитие морского и авиационного транспорта, для которого, между тем, все больше внимания предполагается уделять эффективности управления потоками с целью обеспечения конкурентоспособности и сокращению вредных выбросов. Для Европы, как и для всех морских держав, морской транспорт является катализатором экономического развития и процветания всей ее истории. Морской транспорт обеспечивает торговлю и контакты между всеми европейскими странами, который гарантирует безопасность поставок энергии, продуктов питания и товаров, и является основным средством для осуществления европейского импорта и экспорта. Кроме прочего, почти 90% внешнеторгового оборота ЕС составляет транспортировка грузов морем, каботажное судоходство составляет 40% от грузооборота ЕС, порты Евросоюза ежегодно обслуживают 400 млн. пассажиров. От качественных услуг морского транспорта зависит качество жизни на островах и в периферийных морских регионах. На территории ЕС действуют 4,5 млн. км дорог с твердым покрытием, 212 500 км железнодорожных линий и 41 000 км судоходных внутренних водных путей.[1] С 2007 года, транспортная политика ЕС охватывает большую часть континента и 500 миллионов граждан.

Эффективность функционирования транспортной отрасли отображается на многих сферах хозяйствования и влияет на качество жизни человека, которое становится все более мобильной и нуждается в особом внимании к проблемам транспортной области. Современные требования к развитию транспорта формируют основные направления трансформации транспортной политики ЕС до 2050 года: использование автомобилей с гибридным двигателем в городах, сокращение вредных выбросов в авиационном и водном транспорте, переводение между-

городных пассажирских и грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный и водной транспорт.

**Целью** исследования, является разработка предложений по учету изменений мировых тенденций, выявление и внедрение новых международных стандартов на перевозки, которые обеспечат возможность выхода на международный уровень и создание инструментов устойчивого функционирования транспортного комплекса страны.

Выявление и учет изменений в тенденциях и пропорциях развития транспортного сектора Евросоюза, связанных с принятием в марте 2011 года новой редакции, так называемой, "Белой книги" (поднят вопрос переноса ориентиров развития на морской и воздушный транспорт, экологизации деятельности транспортного комплекса, с целью создания эффективной транспортной системы) и новых направлений и поощрений развития судоходства малого тоннажа Евросоюза "shortseashipping" (стандарты установлены в 2003 году, в Украине пока не внедрены); внедряется сертификация всех судов, заходящих в порты ЕС независимо от их флага.[2]

Транспортная политика ЕС направлена на развитие чистого, безопасного и эффективного передвижения по всей Европе, как по поводу внутреннего рынка товаров, так и в отношении прав граждан свободно передвигаться по всей территории ЕС. Можно выделить следующие основные направления транспортной политики Евросоюза: стратегии развития, устойчивое развитие транспорта, воздушный транспорт, автотранспорт, безопасность дорожного движения, железная дорога, морской транспорт, внутренние водные пути, интеллектуальные транспортные системы, чистый городской транспорт, TEN-T, транспортная инфраструктура, безопасности и безопасности, права пассажиров.

Такое внимание ЕС относительно этих секторов связано с сохранением роли ЕС, как всемирного центра авиационных и морских перевозок. Будут приняты меры по расширению аэропортов для обеспечения возрастающего спроса на перевозки между ЕС и третьими странами. Программой предусмотрено, что железнодорожный транспорт должен принять на себя перевозки средней дальности, а промышленная авиация должна перейти на низкоуглеродное топливо. Поэтапные продвижения Евросоюза по направлению к развитию безопасной, эффективной конкурентоспособной транспортной инфраструктуры происходят, начиная с 2001 года, когда Комиссия предложила около 60 мер, направленных на развитие европейской транспортной системы, способной изменить баланс между различными видами транспорта, активизировать железнодорожные перевозки, стимулировать перевозки по морю и внутренним водным путям и осуществлять контроль над развитием воздушного транспорта. В 2006 году комиссия представила результаты и изменения в контексте «Белой книги», где рассматриваются проблемы расширения ЕС, ускорения глобализации, международных обязательств по борьбе с глобальным потеплением и ростом цен на энергоносители, которые необходимо принимать во внимание при разработке транспортной политики. В 2007 году была предложена серия мер по содействию грузовой транспортной логистике; повышению конкурентоспособности железно-

дорожных перевозок; созданию основы, которая позволит европейским портам по привлечению инвестиций для их модернизации, поставить морскую транспортировку грузов на равных с другими видами транспорта; развитию морских магистралей («Motorways of the Sea»). Затем последовала стратегия, поднимающая вопросы ценовой политики: цена за перевозку должна учитывать реальные затраты, а также тот ущерб, который наносит использование транспортных средств окружающей среде. Акцентирование этих проблем способствовало более эффективному использованию экологических дорожных сборов, а также разработке предложений для снижения шума от железнодорожных грузовых перевозок (2008 год). Следующим этапом стала морская транспортная политика ЕС («Синяя книга»), девиз которой был «морской транспорт без границ», она включает в себя содействие росту имиджа морского транспорта в Евросоюзе в целом и стимулирование развития морского транспорта между портами ЕС, что позволит странам ЕС облегчить создание морских коридоров (морских «автострад») и обеспечить развитие прибрежного морского транспорта, а также создаст предпосылки для того, чтобы морские перевозки осуществлялись по аналогии с автодорожным транспортом.[3] Все предложенные мероприятия направлены на обеспечение максимальной прозрачности транспортных и финансовых потоков, на уменьшение препятствий на пути свободного продвижения товаров и людей.

Актуальным и приоритетным становится развитие судоходства малого тоннажа, главными преимуществами которого является уменьшение транспортных заторов, воздушного загрязнения и обеспечения сбережений, как грузовладельцам, так и правительствам. Отправлять судном (одно 4000dwt судно эквивалентно использованию 100-200 грузовиков) значительно более эффективно и рентабельно чем автотранспортом (кроме перевозок внутри страны, где нет водных путей) и реализует гораздо меньше угроз относительно потерь или поврежденных грузов.

Одним из основных вопросов также остается проблема вредных выбросов, а в связи с этим, усиление правил безопасности на море, и как результат - увеличение штрафов за загрязнение в результате небрежности, а также вопрос поэтапного вывода из эксплуатации однокорпусных танкеров. Европейским парламентом был принят Третий пакет морской безопасности, в котором ЕС четко дает понять, что некачественные доставки больше не будут допускаться. Основная цель Третьего пакета безопасности на море восстановление конкурентоспособности сектора, в частности, за счет принятия мер по выводу из эксплуатации субстандартных судов. [4] Совершенствование технологии перегрузки грузов также как и развитие судоходства должно сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 40% к 2050 году по сравнению с 2010.

Программой Марко Поло за период с 2003-2009 гг. финансировалось 125 проектов направленных на разгрузку автодорог от грузового транспорта за счет использования морского, железнодорожного транспорта и развития перевозок по внутренним водным путям. Как видно из рис. 1, приоритетным можно считать, в 2010 году, развитие железнодорожного транспорта.

Строительство безопасной, современной интегрированной железнодорожной сети, также стало актуальным направлением транспортной политики ЕС. Железные дороги должны стать более конкурентоспособными и предлагать высококачественные услуги на всем пути прохождения, не ограничиваясь национальными границами. Последние года в ЕС остро стоят вопросы по эксплуатационной совместимости дорог, достижение взаимодействия по пересмотру технических спецификаций совместимости (ТСС) железнодорожного транспорта. В 2011 году приобрели силу спецификации относительно инфраструктуры, энергосистем и локомотивов, пассажирского подвижного состава железнодорожного транспорта, а также были реализованные телематические программы для пассажиров высокоскоростных и обычных железнодорожных влечений. Рынок подвижного состава, контроля и управления, а также сигнальных средств и взаимодействия составных инфраструктуры продолжают расширяться. Наблюдается рост числа составов, вагонов и объектов инфраструктуры, которые были введены в эксплуатацию. Несмотря на значительные достижения в эквивалентности национальных правил стран-членов ЕС, европейское общество продолжает работу по проверке соответствия существующих национальных правил по каждому параметру с целью устранения технических барьеров для обеспечения безопасного и бесперебойного движения, а также повышения эффективности и улучшение сервиса.



Рис.1 Предложения по разгрузке автодорог ЕС, 2010 год

С целью поддержки укрепления трансграничного взаимодействия и оснащения сигнальными средствами путем создания единого общеевропейского стандарта для управления движением поездов и командных систем, создана Европейская система управления железнодорожным движением (ERTMS). Направления деятельности системы состояются с двух основных компонентов: европейская система управления движением (ETCS), стандарты в кабине управле-

ния движением поездов, а также стандарты [GSM-R](#), GSM-R мобильной связи для железнодорожных перевозок.

Транспортная инфраструктура является основой для нормального функционирования внутреннего рынка, мобильности людей и товаров, а также для экономической, социальной и территориальной сплоченности Европейского Союза. На территории ЕС-27 5 млн. км дорог с твердым покрытием, из которых 65100 км составляют автомобильные дороги, 21280 км железнодорожных линий, из которых 110458 км электрифицировано, и 42709 км судоходных внутренних водных путей. Реформирование транспортной отрасли, как любой долгосрочный проект требует больших инвестиций и новые способы их привлечения. Общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в период 2000-2006 годов составил € 859 млрд. Проблематичная ситуация сложилась относительно новых государств-членов, инфраструктура которых не готова к проведению намеченных реформ (только 4 800 км автомобильных дорог и не специально построенных высокоскоростных железнодорожных линий; обычных железнодорожных линий часто находятся в плохом состоянии). Стоимость инфраструктуры ЕС, в соответствии со спросом на транспортные услуги была оценена в более чем € 1,5 трлн. 2010-2030 гг. Дополнительные инвестиции в транспортные средства, оборудование и элементы инфраструктуры, около триллиона евро необходимо для достижения целей по сокращению выбросов. Завершение TEN-T сети потребует около € 550 миллиардов к 2020 году, из которых около € 215 млрд. предназначены для устранения из основных узких мест. Исходя из того, что средний срок службы самолета составляет около 30 лет, судов около 28 лет, а поезда заменяются примерно каждые 35 лет, и от проектирования до строительства шоссе может занять до 20 лет, а средняя стоимость за один км варьируется в зависимости от места и сложности маршрута как € 7,1млн. и более чем € 26,8 млн, можно оценить долгосрочность и себестоимость предстоящих перемен. Было подсчитано, что текущая стоимость инвестиций, необходимых для развития электроэнергетической инфраструктуры автомобильного транспорта в ЕС будет в пределах € 80-140 млрд. долларов.

Продолжается работа Европейской комиссии по снижению риска от морских аварий и минимизации экологического воздействия морского транспорта, также ведется активная деятельность по предотвращению и борьбе с пиратством и террористическими угрозами. Другое важное направление деятельности касается социального аспекта: уход за условия труда, здоровья и безопасности и профессиональной квалификации моряков. Принимаются меры и разрабатываются законодательные акты по защите граждан, как потребителей услуг морского транспорта, обеспечивающие безопасные условия, права пассажиров и осуществляется проверки адекватности государственной службы морского транспортного сообщения.

Перспективы развития европейской транспортной сети вносят соответствующие изменения в систему экономических отношений мирового транспортного комплекса, которые, в совокупности, приведут с одной стороны к совершенно новому качеству транспортной услуги, а с другой - к значительному ее удорожанию. Все это представляет угрозу украинскому транспортному комплексу и перспективам не только вхождения его в европейскую транспортную сеть, а вообще существования, как самостоятельного сектора национальной экономики, поскольку характер воздействия на окружающую среду морского и воздушного транспорта не ограничивается территорией страны, а влияние наземных видов (автомобильный и железнодорожный) носит существенный трансграничный характер. Между тем, по общим принципам и правилам ВТО и ГАТС, любая страна - член ВТО может оказывать транспортные услуги на территории другой страны члена ВТО без каких-либо ограничений со стороны последней. Таким образом, национальные украинские перевозчики будут вытеснены даже с национального рынка транспортных услуг, если их транспортные средства, условия и технологии перевозок не будут удовлетворять общепринятым в Европе и мире. В то же время, при существующей в стране системе экономических отношений в транспортном комплексе, его предприниматели не в состоянии обеспечить даже простое воспроизводство основных средств, не говоря уже о каких-то качественных изменениях.

**Выводы.** Современные стандарты развития транспортных систем увеличивают требования относительно экологичности, эффективности функционирования, комфортабельности транспортных средств, которая приводит к необходимости создания современного парка подвижного состава транспортных предприятий. Анализ перспективных требований к подвижному составу и постоянных устройств транспортного комплекса европейского континента, вопросы и подходы к построению новой концепции функционирования европейского и мирового транспортного комплекса, как предпосылки и факторы трансформационных процессов системы экономических отношений в мировом транспортном комплексе, позволит использовать для корректировки стратегии развития национальной транспортной системы и разработки организационно-экономического обеспечения ее конкурентоспособного функционирования.

#### Література

1. Белая книга 2011 «Путеводитель по единому европейскому транспортному пространству — на пути к конкурентоспособной и эффективной транспортной системе» [Электронный ресурс]/ Brussels, 144 final — 2011.— 30 с. Режим доступа к журналу:

[http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)

2. Сообщение Комиссии: стратегические задачи и рекомендации для морской транспортной политики ЕС до 2018 года [Электронный ресурс]/ Brussels, 8 final — 2011.— 13 с. Режим доступа к журналу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0008:FIN:EN:PDF>

3. Озеленение транспорта: устойчивое развитие рынка [Электронный ресурс]/ Брюссель— 2008.— 2 с. Режим доступа к журналу:

[http://ec.europa.eu/transport/greening/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/greening/index_en.htm)

4. Транспорт 2050: комиссией изложены амбициозные планы увеличить мобильность и сокращение выбросов [Электронный ресурс]/ Brussels, 8 final — 2011.— 2с. Режим доступа к журналу:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/372&format=HTML&aged=0&language=en>

Abstract

*Poznanskaya I.V.*

***International transport industry trends***

*Transport infrastructure of the country is great participate in the system of international economic relations, which requires the creation of necessary conditions for competitive advantage in the European and world market of transport services, without which it can make its effective development and consequently economic development the country.*