

8. Movchan V. Quantitative Assessment of Ukraine's Regional Integration Options: DCFTA with European Union vs, Customs Union with Russia, Belarus and Kazakhstan / V. Movchan, R. Giucci. – Berlin/Kyiv: German Advisory Group, Institute for Economic Research and Policy Consulting, 2011. – p. 6-12.

**Захарова О. В.**

*к.е.н., доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин, Маріупольський державний університет*

## **СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ СТІЙКИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ КРАЇН ЄС**

У тезах розглядається досвід країн ЄС щодо формування та розвитку транспортних систем в умовах сталого розвитку. Визначені базові принципи та положення стратегії розбудові стійких транспортних систем країн ЄС.

*Ключові слова:* стратегія, транспортна система, транспортна послуга, сталий розвиток.

The paper under way dwells upon the EU countries' experience on transport systems formation in terms of sustainable development. The basic principles and strategic conditions of sustainable transport systems development in EU countries are identified.

*Keywords:* strategy, transport system, transport service, sustainable development.

Однією з основних світових тенденцій є прискорене зростання рівня автомобілізації (у середньому у світі 4-5% на рік). Так, загальна кількість машин у світі становить близько 750 млн., з яких третина припадати на країни ЄС, і ця кількість може потроїтися до 2,2 млрд. од. до 2050 р. переважно за рахунок Китаю, Індії, Бразилії та інших швидко зростаючих економік. Україна за рівнем автомо-

білізації (число автомобілів на 1000 осіб) займає 82 місце в світі (158), при цьому цей показник у США становить 802, Італії 690, Франції 598, Німеччини 564. В наслідок цих процесів збільшується ступінь негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище (за різними оцінками від 20% до 60% викидів CO<sub>2</sub> припадати саме на автомобільний транспорт) і здоров'я людей, утворюються затори на дорогах. Так, втрати від пробок в країнах ЄС оцінюються в 2% від ВВП на рік, у США міські пробки приносять збитки національній економіці в розмірі 100 млрд. дол. на рік [2].

За даними Європейського агентства з питань охорони навколишнього середовища 96% енергоспоживання транспортом приходить на паливо, при цьому 84% сирої нафти імпортується, на що витрачається 210 млрд. євро; на автомобілі припадає 72% пас-км, однак 60-85% автотранспортних засобів користується одна людина, 50% автопоїздок здійснюються на відстань менше 5 км; висока економічна важливість транспортній галузі - 7% ВВП і 6% робочих місць компенсується економічними втратами за рахунок нещасних випадків зі смертельним результатом і загроз для здоров'я, включаючи повноту через нестачу активності, забруднення повітря і шуму, кліматичні зміни, а також пробки [4].

У таких умовах більшість розвинених країн, зокрема країни ЄС, підтримує реалізацію стратегій розвитку стійких транспортних систем, що спрямовані розвиток та вдосконалення систем транспорту, здатних надавати якісні транспортні послуги. Метою розвитку пасажирського транспорту загального користування має стати ефективне і надійне забезпечення мобільності населення міст з найменшими витратами фінансових та природних ресурсів, з найменшим збитком навколишньому середовищу.

З урахуванням досвіду країн ЄС, можна виділити кілька основних принципів розвитку стійких транспортних систем: орієнтація на споживача і сталий розвиток міст; доступність і повнота інформації про показники якості (швидкість повідомлення, комфорт, безпека) і витрат (в т.ч. прямих і непрямих, пов'язаних із забрудненням навколишнього середовища і втратами часу населення на пере-

сування) по транспортній системі; контроль прийнятих рішень за показниками якості та витрат.

У Європі стратегія розвитку стійких транспортних систем базується на 5 основних положеннях:

1. Просування альтернативних видів палива і працюючих на ньому транспортних засобів.

2. Розвиток екологічно безпечної інфраструктури, мереж і сервісів спільного використання авто, залізниць, громадського транспорту, велосипедів та пішохідного пересування.

3. Управління рухом для підвищення транспортної ефективності, регулювання попиту на пересування і поліпшення організації транспортних потоків, просування екологічних видів транспорту та пересування власними силами, підвищення обізнаності про нову культуру пересувань (в цьому напрямку впроваджуються програми еко-водіння, розробляються інтелектуальні транспортні системи).

4. Визначення розумних цін (тарифів), включаючи поділ зовнішніх витрат та податкових аспектів з метою заохочення екологічно нешкідливого транспорту.

5. Уникнення подальшого розростання міського хаосу за рахунок прийняття нової політики в сфері землекористування та будівництва.

Необхідно також зазначити, що однією з важливих складових стратегії розвитку стійких транспортних систем європейських міст є впровадження велосипедного транспорту та створення відповідної велосипедної інфраструктури. З урахуванням того факту, що в країнах ЄС, 25% всіх автомобільних поїздок виконуються на відстані менше 2 км, а 50% - на відстані менше 5 км, то такі пересування можуть здійснюватися за допомогою велосипедного транспорту, що знизить завантаженість автодоріг, скоротить споживання палива і викиди, поліпшить здоров'я населення.

Таким чином, з урахуванням євроінтеграційного вектору розвитку українським містам варто врахувати досвід європейських міст щодо створення і розвитку стійких транспортних систем, зокрема сприяти використанню різних видів транспорту в процесах переміщення,

у тому числі і велосипедного; популяризувати культуру водіння з використанням елементів екологічно спрямованого керування транспортними засобами; підтримувати розвиток електротранспорту; здійснювати розробку заходів, спрямованих на забезпечення якісного надання транспортних послуг за економічно обґрунтованими тарифами; впроваджувати системи належного планування та управління транспортом (оптимізація маршрутів і рівня забезпеченості пасажиропотоку насамперед за рахунок міського електротранспорту, графіків переміщень, впровадження системи електронного квитка тощо), що дозволити збільшити ефективність використання транспортних засобів і одночасно створити передумови для підвищення результативності роботи транспортних підприємств міста та якісного транспортного обслуговування населення.

#### *Список використаних джерел*

1. Круть В.В. Транспортні проблеми сучасного міста / В.В. Круть <http://conf.vntu.edu.ua/allvntu/2011/inbtegp/txt/krut.pdf>
2. Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности: Сборник материалов Международного семинара в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья: [электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.theper.org/ClearingHouse/docfiles/2013-02-20\\_\\_NIIAT\\_Book\\_THE\\_PER\\_www1.pdf](http://www.theper.org/ClearingHouse/docfiles/2013-02-20__NIIAT_Book_THE_PER_www1.pdf)
3. Хегай Ю.А. Зарубежный опыт транспортной политики / Ю.А. Хегай: [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-transportnoy-politiki-1>.
4. European Environment Agency [official site] – URL: [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)