

## ДОСТУПНІСТЬ І БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

*С. О. Макодзеба, викладач*

*О. Ю. Шубний, викладач*

*Лозівська філія Харківського державного автомобільно-дорожнього коледжу*

На початку третього тисячоліття Україна опинилася на шляху до Європи, яка зараз об'єднується. Важливим завданням економічного розвитку нашої країни є підвищення активності у всіх сферах діяльності і різке покращення якості продукції до європейського рівня. У цих умовах відбувається надзвичайно швидке зростання автомобільних перевезень та парку автомобілів. Показником рівня пропозиції і транспортних послуг є наявний транспортний потенціал і ефективність його використання. За оцінками експертів, наприкінці 80-х років транспортний потенціал повною мірою задовольняв попит на перевезення. Проте відновлення автомобільного парку стало більш важкою задачею. Аналіз транспортного балансу за останні роки показує, що постачання нових автомобілів становить менше 7% від наявного парку, а цей показник значно менше нормативного.

На сьогодні перед Україною постала низка викликів та загроз, які впливатимуть на подальший розвиток автотранспортного сектора, а саме:

- подальший розвиток та наближення інтеграційних процесів розвитку автотранспортної системи до європейської;
- фізичне та моральне зношування автотранспортної інфраструктури та невідповідність її техніко-економічних характеристик сучасним вимогам;
- відсутність середньострокового та довгострокового стратегічного планування розвитку транспортної галузі України, що негативно впливає на модернізаційні перетворення в економіці;
- підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що дає змогу знизити рівень аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод і створити безпечні та комфортні умови руху транспортних засобів;
- розроблення галузевих програм з охорони навколишнього середовища з урахуванням європейських директив, які вимагають зміни підходів до екологічної безпеки на транспорті.

Масова автомобілізація населення створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Перед населенням постає питання «Що краще вітчизняне чи європейське?».

На сьогоднішній день все більше автомобілів на українських дорогах пригнані з Європи. Цьому передують декілька чинників:

- відсутність власного виробництва;
- набагато дешевше за придбання нового автомобіля;
- доступність.

Неабияке значення має і становище, що склалося в розвитку матеріально-технічної бази транспортних підприємств. Приватний власник не виявляє поки що особливого інтересу до придбання нових автомобілів: занадто високі ціни і, отже, висока собівартість перевезень.

На утримання автотранспортних засобів у технічно справному стані, що забезпечує ефективний транспортний процес, галузь здійснює великі ресурсні витрати. Так, ускладнення конструкції автомобіля зумовлює, як правило, збільшення обсягу робіт з технічного обслуговування і ремонту, зростання затрат на забезпечення працездатності.

Збільшення кількості автомобілів на дорогах нашої країни веде до забруднення навколишнього середовища відпрацьованими газами, а зниження токсичності відпрацьованих газів значною мірою забезпечується справністю системи живлення і запалювання та рівнем технології технічного обслуговування, засобів і методів діагностування цих систем.

По всьому світу питанню безпеки на дорогах відводиться особлива роль. В Європейських країнах, Японії, США і Канаді застосовуються комплексні рішення, які пов'язані з ефективною організацією дорожнього руху: заміною старих світлофорів на світлодіодні, введення смуг для «повільного» транспорту, установка уловлювачів для розділення зустрічних потоків, систематизація маршрутів для окремих видів транспорту, застосування високих технологій попередження ДТП.

Важливим аспектом в ефективності транспортної галузі України є техніко-технологічна сумісність з європейською транспортною системою, тому необхідно розробити нормативно-правовий механізм, який би сприяв втіленню техніко-технічних вимог, які базуються на відповідних нормативах ЄС.

Транспортна галузь в Україні знаходиться далеко не в ідеальному стані і на відміну від Європи, судячи зі стану автомобільних доріг, не належить до ключових секторів національної економіки. Так, за оцінками Асоціації міжнародних перевізників України потенціал галузі «не використовується належним чином, Урядові реформи у транспортній галузі практично не розпочалися, що зводить нанівець всі зусилля транспортників розвивати цей важливий сектор економіки».

У питанні вантажних перевезень вітчизняні представники опиняються в невідповідному становищі через заборони деяких країн Євросоюзу на в'їзд через невідповідність екологічним стандартам. Міжнародні пасажирські перевезення також страждають через застарілу транспорту базу.

Як наслідок, вітчизняні підприємці закликають до реформ не на папері, а в реальності. Однак зміни мають бути комплексними і проводитися з урахуванням потреб гарантування безпеки як пасажирів, так і водіїв.

Реалії часто свідчать про порушення правил безпеки як в пасажирських, так і вантажних перевезеннях. Це стосується як технічного стану транспортних засобів, так і умов праці водіїв.

Запровадження вільного порядку придбання транспортних засобів не забезпечило збільшення чисельності нових автомобілів і поліпшення ситуації з відновленням парку. Ринок у придбанні транспортних засобів вплинув лише на його перерозподіл між різноманітними транспортними організаціями.

Водночас слабка інфраструктура, застарілі технології та глибоко вкорінена в суспільстві корупція стають на заваді тому, аби Україна посіла гідне місце на європейській мапі маршрутів.

На сьогоднішній день для ефективного співробітництва та адаптації транспортної системи України до європейської, необхідно запровадити деякі заходи у різних сферах транспортної галузі. Урядом розроблено модель адаптації вітчизняної транспортної системи до європейської, що передбачає розвиток шести галузевих напрямків: авіаційного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, а також дорожнього господарства й автомобільних перевезень.

Зближення з законодавством ЄС дозволило вітчизняним автоперевізникам вийти на зовнішній ринок, зробити умови праці водіїв більш комфортними, а також сприяло збільшенню безпеки на дорогах та технічній надійності транспортних засобів. Однак для того, щоб ці зміни були ефективними, вони повинні базуватись на чітких механізмах імплементації та поєднуватися з іншими реформами в даній галузі.

Законопроект також доповнює вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів, що особливо важливо зважаючи на проблематику так званих «євроблях». У документі зазначається, що транспортні засоби, які ввозяться на територію України, що були у користуванні, підлягають перевірці на придатність до експлуатації, а нові - на підставі сертифікату, виданому виробником або його уповноваженим представником. Законопроект також регламентує які транспортні засоби не підлягають перевірці на придатність до експлуатації.

В умовах ринку кожний його учасник намагається не тільки утриматися на ньому, а й розширити сферу діяльності. Одночасно на ринку з'являються нові учасники. Транспорт є ключовим сектором внутрішнього ринку ЄС з перших днів започаткування економічної інтеграції. Як результат, ЄС має добре сформовану нормативно-правову базу і провадить продуману політику у сфері транспорту. Так, наприклад, Директива Ради визначає порядок встановлення та використання реєстраційних пристроїв (тахографів) для транспортних засобів задля підвищення безпеки на дорогах, а також для регулювання умов праці водіїв. Директива Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року визначає початкову кваліфікацію і періодичність підготовки водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів. Європейці не обійшли й питання екології та визначили, що встановлення обмежувачів швидкості позитивно впливає на зовнішнє середовище та на економію енергії. Взаємний доступ до ринків для надання послуг із перевезення зможе матеріалізуватися лише в тому випадку, коли Україна перейме і впровадить визначений перелік регуляторних актів ЄС.

Сьогодні для вітчизняного транспортного комплексу наявні можливості залучення фінансових ресурсів через співпрацю з ЄС. Мова йде про грантову підтримку, тобто про механізми залучення фінансових ресурсів за вартістю нижчою вартості стандартних банківських кредитів. Вітчизняні підприємства транспортного комплексу мають можливості розвитку за рахунок підтримки таких механізмів як: прямі грантові програми; кредитні програми за схемою знижених кредитних ставок; експертні програми.

Країни ЄС активно впроваджують масштабні та далекосяжні програми інвестування з метою модернізації транспорту та інфраструктури шляхом їх «екологізації» задля мінімізації негативного впливу на довкілля та збереження конкурентних позицій. На шляху до інтеграції вітчизняного транспортного комплексу до європейського Україні необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності функціонування транспортних систем. Бар'єрами розвитку вітчизняного транспортного комплексу є недостатнє фінансування, відсутність мотивації до «екологізації» транспортної системи, бюрократизм та корумпованість в Україні.

Отже, через реалізацію можливостей співробітництва у сфері транспорту ЄС та України вітчизняний транспортний комплекс може значно наблизитися до ефективної інтеграції транспортної системи в європейську.

Сучасні знання і погляди на проблему безпеки автотранспорту дозволяють зробити висновки у сприйнятті та розумінні проблеми, тобто відбувається зміна парадигми безпеки дорожнього руху. Внаслідок цього безпека автотранспорту є серйозною соціально-економічною проблемою. Подальший розвиток транспортної системи та забезпечення її стабільного функціонування в умовах безпеки транспорту є стратегічним завданням держави. Вирішення цього завдання має здійснюватися комплексно, з урахуванням можливостей всіх ланок системи «водій – автомобіль – дорога – середовище»

#### Література:

1. Дорофеєва Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації [Електронний ресурс] 31 / Дорофеєва Х. М. – Режим доступу : [https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/viewFile/713/pdf\\_563](https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/viewFile/713/pdf_563).
2. <http://eu-ua.org/analytika/bezpechnyy-avtomobilnyy-transport-ta-dostup-do-yevropeyskogo-rynku-avtomobilnyh-perevezen>
3. Загальна інформація щодо Східного партнерства. 2017. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>.
4. Міжнародна співпраця регіонів в контексті зближення України та ЄС: зовнішньоекономічні, інвестиційні та управлінські аспекти. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/>