

Р.Л. ЛУПАК, к.е.н., ст.н.сп.,

Институт економіки та фінансів Львівської комерційної академії

ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ ПІДГОТОВКИ ДО ЄВРО-2012 В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Висвітлено результати підготовки об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури до проведення Євро-2012 в розрізі виконаних будівельних та ремонтно-відновлювальних робіт, а також доведено, що стратегічною метою розвитку об'єктів транспортної системи України було не лише підготовка до Євро-2012, але й створення умов для соціально-економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Висвітлено основні системні проблеми ефективного використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, підготовленої до Євро-2012, а передумовами їх виникнення запропоновано вважати недосконале інституційне забезпечення розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, що зумовлене наявністю численних суперечностей у чинному законодавстві, заплутаністю та бюрократизацією нормативно-правового регулювання. Узагальнено низку рекомендацій органам державного управління для підвищення ефективності використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури та визначено першочергові кроки до їх інституціонального забезпечення.

Ключові слова: *дорожньо-транспортна інфраструктура, Євро-2012, інституціональне забезпечення, економіка України.*

Підготовка України до проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року (Євро-2012) дозволила забезпечити значне поліпшення об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, туристичного, готельно-ресторанного та спортивного комплексів, соціальної сфери національної економіки.

Упродовж періоду підготовки до Євро-2012 в Україні було апробовано низку нових організаційно-управлінських механізмів, спрямованих на поліпшення якості інституційного забезпечення регіонального розвитку, вдосконалення механізмів структурної модернізації та розвитку регіональних економічних комплексів, державно-приватного партнерства, міжрегіональної та транскордонної співпраці. В результаті вдалося пришвидшити розбудову

регіональної інфраструктури, поліпшити кадрове забезпечення регіональних економік, поліпшити матеріально-технічне забезпечення та якість роботи медичних установ, правоохоронних органів.

Водночас, важливими соціально-економічними проблемами, як в процесі підготовки, так і щодо подальшого використання накопиченого до Євро-2012 потенціалу регіонального розвитку економіки України, в т.ч. дорожньо-транспортної інфраструктури, залишаються: нерациональна структура інвестицій у підготовку України до Євро-2012; неврегульованість проблем земельних відносин щодо пріоритетності використання земельних ресурсів в державних (національних) проектах; створення сучасних високотехнологічних центрів з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів; облаштування пунктів пропуску через державний кордон; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на більшості території країни; недостатній розвиток прикордонної інфраструктури; проблеми, пов'язані зі збереженням і посиленням структурних диспропорцій у сфері подальшого використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури [2]. Відтак, за результатами аналізу модернізації регіональних економічних комплексів нашої держави в процесі підготовки до Євро-2012, необхідно обґрунтувати ефективні управлінські рішення щодо раціонального використання переваг і досвіду, а також подальшої структурної модернізації національної економіки в контексті інституціонального забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури.

Дослідженню питань інтеграційних процесів розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в рамках підготовки України до Євро-2012 присвячено праці таких вчених, як: Брагінського В.В.[1], Борщевського В.В.[2], Васильціва Т. Г. [3], Волошина В. І. [2], Другова О. О. [3], Засадко В. В. [4] та ін. Проте, у вітчизняній теорії та практиці формування ефективної структури регіональної економіки

© Р.Л. Лупак, 2013

немає комплексного підходу до визначення проблем, що ускладнюють використання потенціалу організаційно-управлінських механізмів розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури України в рамках реалізації загальнодержавних проектів, зокрема в підготовці до проведення Євро-2012. Потребують системного наукового дослідження питання ефективні управлінські рішення щодо раціонального використання досвіду підготовки до Євро-2012 в контексті інституціонального забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури економіки України.

Метою статті є визначення проблем розвитку та напрямів ефективного використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, підготовленої до Євро-2012, а також оцінка результатів виконання у цій сфері Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.

Стан транспорту в країні, рівень його розвитку, ефективність прямо залежать від спроможності держави управляти виробництвом в економіці й обертанням виробленого матеріального продукту, від досягнень науково-технічного прогресу в державі. В умовах докорінного реформування економіки України та завершення Євро-2012 необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень. Особливої важливості набуває пошук «ідеальної» моделі співіснування ринкових механізмів та засобів державного регулювання пріоритетних напрямів ефективного використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, підготовленої до Євро-2012. Така модель «співпраці» ринку й держави забезпечить нормальне функціонування транспортної системи як однієї з найскладніших галузей виробництва [1].

Відмітимо, що інституціональною основою розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури економіки України в процесі з підготовки та проведення чемпіонату Євро-2012 з футболу необхідно вважати наступні нормативно-правові акти: Державну цільову програму підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, Закон України «Про організацію та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в Україні», Указ Президента України «Про невідкладні заходи з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з фут-

болу» та Закон України «Про Державний бюджет» (враховуючи окремий рік підготовки до Євро-2012) [3].

Враховуючи вже розроблені інституційні інструменти підготовки економіки України до Євро-2012, найбільш актуальними завданнями щодо використання досвіду підготовки до Євро-2012 в контексті розвитку інституціонального забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури необхідно вважати: визначення основних цілей та завдань національної транспортної політики; розробка та прийняття Концепції розвитку ринку транспортних послуг в Україні; подальший розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України [5].

Загалом, аналізуючи ситуацію з підготовки України до наступного європейського футбольного форуму у світлі постулатів інституційної економічної теорії, можна виділити декілька ключових проблем, на яких варто сконцентрувати основну увагу. Насамперед, це стосується регуляторних аспектів інституційного забезпечення розвитку вітчизняної економіки. Саме прогалини в нормативно-правовому забезпеченні підприємництва в Україні чинять сьогодні найбільший негативний вплив на транзакційні витрати діючих і потенційних інвесторів Євро-2012. Так, за даними різних джерел до 60 % підприємців скаржаться на складність та нечіткість вимог державних стандартів, а також інших технічних норм, наголошуючи на тому, що процедури технічного регулювання належать до найскладніших у країні [2].

На жаль, доводиться констатувати, що в нинішніх умовах спостерігається недостатня відповідність характеру функціонування діючих в Україні інститутів тим еволюційним змінам, які відбулися упродовж останнього десятиріччя в інституційному середовищі Польщі, котра є партнером України у проведенні Євро-2012. Насамперед це стосується ролі інститутів, сформованих у період централізовано-планового господарювання і своєчасно не трансформованих на ринкових засадах в умовах перехідного періоду. Не меншою проблемою залишається виникнення тих квазі-інститутів, що виникли під час некритичного перенесення на вітчизняний ґрунт відповідних норм і організаційних структур, які є притаманними західним демократіям, але не мають достатнього ментального і суспільно-політичного підґрунтя для розвитку в постто-

талітарних країнах [2].

Разом з тим, на нашу думку, виконання Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу дозволило забезпечити значне поліпшення дорожньо-транспортної інфраструктури, модернізувати і оновити техніко-технологічну базу усіх видів транспорту, покращити їх транспортно-експлуатаційний стан на регіональному і загальнодержавному рівнях. Так, в процесі підготовки України до Євро-2012 виконано будівельні та ремонтно-відновлювальні роботи на об'єктах дорожньо-транспортної інфраструктури. Зокрема:

1) проведено реконструкцію терміналів «В» та «F», збудовано новий терміна «D» у Міжнародному аеропорті «Бориспіль».

Зауважимо, що Міжнародний аеропорт «Бориспіль» – найбільший пасажирський аеропорт в Україні, який входить в Асоціацію аеропортів Європи, обслуговує 65,0 % міжнародних рейсів України (більше 8,0 млн. пасажирів щороку) та розташований за 29 км на південний схід від м. Києва і за 6 км від м. Бориспіль.

У червні 2012 р. в аеропорту відкрито найбільший та найсучасніший в Україні термінальний комплекс – пасажирський термінал «D», площа якого становить 107,0 тис. м² (з галерею очікування рейсів у зоні відльоту довжиною 870 м). Термінал може забезпечувати пасажиропотік на рівні 3,0 тис. пас./год на виліт і стільки ж на приліт. У зонах реєстрації нового аеровокзального комплексу розміщено 60 стійок реєстрації та 6 стійок для web-реєстрації, 18 пунктів контролю на авіабезпеку, 28 кабін паспортного контролю. Термінал «D» оснащено 11 стаціонарними аеромостами з автоматизованою системою докування (для посадки/висадки), які дозволяють одночасно приймати 6 літаків класу «Boeing-747» і 5 літаків класу «Boeing-737». Також у терміналі «D» збудовано VIP-зал, аеровокзальний комплекс вперше в Україні обладнано системою травелаторів, швидкість руху яких становить 0,5 м/с (довжина стрічки – від 28 м до 58 м).

У 2010 р. було відкрито термінал «F» (площею 20,7 тис. м²) виключно для обслуговування міжнародних рейсів, в якому розміщено 30 стійок реєстрації із системою подачі та зважування багажу, 1 стійку для пасажирів з негабаритним багажем, 2 стійки митного оформлення, в т.ч. зона реєстрації обладнана Web-кіосками, що дозволяють пасажирів зареєст-

руватися самостійно, не утворюючи черг. Загальну пропускну спроможність терміналу «F» збільшено до 900 пас./год на виліт і стільки ж на приліт (в піковий період можливість обслуговування пасажирів може збільшуватися до 1,5 тис. пас./год на виліт). У терміналі «F» реалізовано прості та зручні для пасажирів технологічні процеси, зокрема поліпшено умови обслуговування, впроваджено новітні інженерні та інформаційні технології, застосовано сучасні системи безпеки.

Основним терміналом міжнародного аеропорту «Бориспіль» є термінал «В», який після проведеної реконструкції з 15 вересня 2011 р. обслуговує всі внутрішні рейси на виліт і приліт. Загальну площу терміналу «В» збільшено до 36,0 тис. м², що дозволяє обслуговувати на міжнародних рейсах 1,2 тис. пас./год (на виліт) і 1,1 тис. пас./год (на приліт) та по Україні 650 пас./год (на виліт) і 600 пас./год (на приліт). У терміналі «В» розміщено магазини, кафе і бари, представництва авіакомпаній, туристичних фірм, банків, доступ до Інтернету, бізнес-центр, камери схову. Другий поверх терміналу «В» представляє собою міжнародну зону, у ньому розміщується магазин «Duty-free». Також розширено зону реєстрації терміналу «В», яка нараховує 43 стійки реєстрації, 7 пунктів контролю на авіабезпеку, 17 кабін паспортного контролю.

Після будівельних та ремонтно-відновлювальних робіт 2 злітно-посадкові смуги довжиною 4 та 3,5 тис. м і шириною 60 та 63 м дозволяють міжнародному аеропорту «Бориспіль» обслуговувати 4,2 тис. пас./год і приймати повітряні судна всіх типів цілодобово, у т.ч. в умовах обмеженої видимості (табл. 1).

Зокрема, у день проведення фінального матчу Євро-2012 в м. Києві, міжнародний аеропорт «Бориспіль» обслужив 630 міжнародних і внутрішніх рейсів (358 – на прибуття і 272 – на відправлення), що склало 39,3 тис. пас. (попередній рекорд був встановлений у 2008 р., коли аеропорт прийняв 423 рейси).

Крім того, у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» розширено сферу хендлінгових послуг, зокрема в аеропорту розташовано службу «Sky Taxi», яка гарантує безпеку та якість обслуговування пасажирів. Також у аеропорті проведено реконструкцію автостоянок, зовнішнього електропостачання (прокладено трасу кабельних ліній 110 кВ довжиною 5,35 км, встановлено закриту електричну підстанцію напругою 110/10 кВ із потужністю силових трансформаторів – МВА 2 x 25), закуплено

спеціальне обладнання і техніку для обслуговування літаків;

Таблиця 1

Пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та його частка в загальному пасажиропотоці України протягом 2005 – 2012 рр. [9]

Рік	Пасажиро-потік, млн. пас.	Темпи приросту пасажиропотоку, %	Загальний пасажиропотік в Україні, млн. пас.	Темпи приросту пасажиропотоку, %	Частка аеропорту в загальному пасажиропотоці України, %
2005	3,90	-	6,45	-	60,5
2006	4,63	+19,0	7,44	+15,6	62,2
2007	5,67	+22,7	9,30	+25,0	61,0
2008	6,70	+18,0	10,80	+16,0	62,0
2009	5,80	-14,0	9,10	-16,2	63,7
2010	6,70	+16,0	10,20	+12,1	65,7
2011	8,03	+20,0	12,46	+21,7	64,4
2012*	3,83	+10,0 **	6,09	+10,5	62,9

* за січень-липень 2012 р.

** за аналогічний період минулого року

2) збудовано нові термінали, проведено реконструкцію злітно-посадкових смуг та привокзальних комплексів Міжнародних аеропортів «Київ» (Жуляни), «Львів» ім. Данила Галицького, «Харків» та «Донецьк» ім. С. С. Прокоф'єва.

Відзначимо, Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) розташований на відстані 8 км на південний захід від центру м. Києва, площа якого становить 256 га. У травні 2012 р. завершено будівництво нового терміналу загальною площею 14,0 тис. м², на якому розташовано 4 ресторани, 5 барів, 3 магазини безмитної торгівлі, 2 кімнати матері і дитини, авіакасу, пункт прокату автомобілів, аптечний кіоск, відділення банку, а також передбачено окремий зал для обслуговування пасажирів, які подорожують бізнес-класом, і віп-зал площею 1,5 тис. м². В процесі будівництва нового терміналу завдяки застосуванню нових методів реєстрації пасажирів, оптимізації внутрішнього простору аеропорту вдалося збільшити його пропускну здатність до 500 пас./год (на виліт). Крім того, передбачена перспектива розширення із збільшенням пропускної спроможності аеропорту до 1,5 тис. пас./год. (на виліт). Сумарний обсяг інвестицій в будівництво нового терміналу аеропорту становив близько 400,0 млн грн, в т.ч. кошторисна вартість терміналу, благоустрій прилеглої території, котельні та внутрішніх мереж – 340,0 млн грн і близько 60,0 млн грн витрачено на облаштування перону для стоянки літаків типу Boeing-737. Після реконструкції злітно-посадкової

смуги (довжина – 2310 м, ширина – 45 м), руліжних доріжок, місць стоянок повітряних суден, засобів управління і контролю за повітряним рухом, перону, зокрема світлосигнального обладнання, міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) може приймати повітряні судна класу Boeing або Airbus з повним завантаженням.

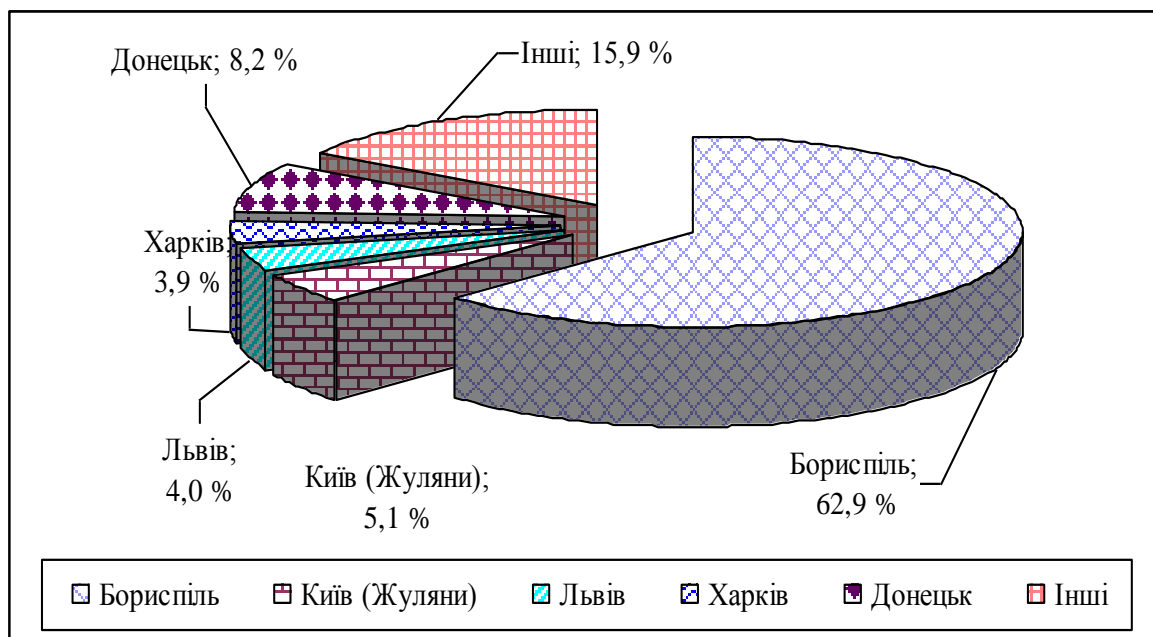
Крім того, проведено реконструкцію існуючого пасажирського терміналу аеропорту, зокрема змінено обладнання, добудовано зал очікування, зони «виліт-приліт», а також 3 сектори – два міжнародних та 1 внутрішній. Навколо аеродрому завершено реконструкцію периметральної огорожі, на що витрачено із державного бюджету 3,0 млн грн. За період проведення Євро-2012 пасажиропотік в міжнародному аеропорту «Київ» (Жуляни) склав 78 тис. пас. (на 19,5 % більше порівняно зі звичайним періодом роботи). Зокрема, у дні Євро-2012 аеропорт прийняв 2,73 тис. рейсів, з них 237 рейсів (в основному невеликі літаки бізнес-авіації) і 6,3 тис. пас. були обслужені в день проведення фінального матчу в м. Києві. В не матчеві дні Євро-2012 міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) прийняв, у середньому, 1,5-2,0 тис. пас. міжнародних рейсів, а в дні напередодні матчів і матчеві дні – 2,1-2,5 тис. пас. міжнародних рейсів, а також 0,6 – 1,0 тис. пас. на добу внутрішніх рейсів.

У міжнародному аеропорті «Львів» ім. Данила Галицького в травні 2012 р. завершено будівництво нового терміналу із пропускну здатністю 2,0 тис. пас./год (загальна сума витрачених бюджетних коштів склала 2,44 млрд

грн), зокрема відремонтовано старий термінал (який здатний пропускати до 300 пас./год (на приліт) і 220 пас./год (на відліт), реконструйовано злітно-посадкову смугу, що дозволило продовжити її з 2,5 тис. м до 3,3 тис. м для обслуговування суден класу «А», «В», «С», а також класу «D» (типу Boeing-767) та збільшити пропускну здатність смуги з 8 до 20 літаків за год. На злітно-посадковій смузі аеропорту встановлено найсучасніше світосигнальне обладнання, інструментальну систему посадки ILS, метео- та радіо- системи. На першому поверсі нового терміналу міжнародного аеропорту «Львів» ім. Данила Галицького розміщено зали очікування та реєстрації пасажирів, обробки багажу, а на другому й третьому поверхах – митний, прикордонний контроль та контроль з авіаційної безпеки, що включає 29 стійки реєстрації, 18 стійок паспортного контролю, 9 пунктів контролю проходження на авіаційну

безпеку. У галереї аеропорту розташовано технічні, резервні приміщення, а також службові офіси (площею 627 м²), комерційні заклади (площею 1,1 тис. м²). Крім того, система інформації про розклад рейсів розміщується на дисплеях – FIDS, обладнаних системами BMS, ODB, CUTE, BHS. Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Данила Галицького за час проведення Євро-2012 обслужив понад 600 міжнародних та внутрішніх рейсів, більшість яких були чартерними чи додатковими із країн-учасниць матчів. За період підготовки та проведення Євро-2012 аеропорт прийняв близько 40 тис. пас., збільшивши загальний пасажиропотік за січень-червень 2012 р. до 221,0 тис. пас.

Відповідно, частка міжнародного аеропорту «Львів» ім. Данила Галицького за I півріччя 2012 р. досягла 4,0 % загального пасажиропотоку аеропортів України (рис. 1).



* за період I півріччя 2012 р.

Рис. 1. Частка вітчизняних міжнародних аеропортів в обслуговуванні пасажирів у період підготовки і проведення Євро-2012 * [6]

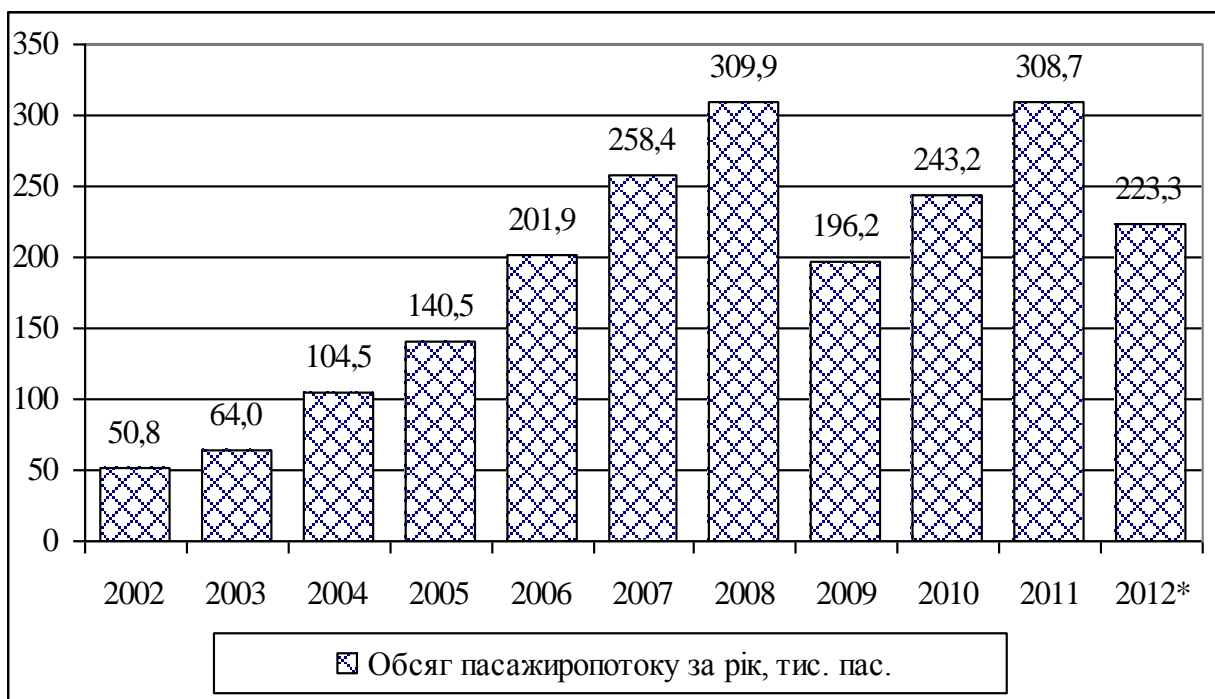
Міжнародний аеропорт «Харків» розташований на відстані 8 км від стадіону «Металіст» та 12,5 км від центру м. Харкова. У серпні 2010 р. завершено будівництво нового міжнародного терміналу площею 20,0 тис. м², що дозволило збільшити пасажиропотік до 800,0 тис. пас. на рік, а в пік завантаженості аеропорт може приймати до 2,0 млн. пас. Ноу-хау терміналу – ажурні ферми на стелі (27 фермів, вагою по 8 т, довжиною 24 м), що пропускають

природне освітлення. Термінал обладнано необхідною кількістю каналів пропуску прикордонної і митної служб, контролю авіабезпеки, пристосуванням для зручного пересування терміналом осіб з обмеженими можливостями, а також містить ресторани, магазини і додаткові сервіси. Зокрема, функціонує сучасна система обробки багажу (BHS), продуктивність якої – 960 одиниць багажу/год для міжнародних і 600 – для внутрішніх рейсів.

В рамках підготовки до Євро-2012 у грудні 2011 р. завершено реконструкцію злітно-посадкової смуги, в результаті якої її було подовжено до 2,5 тис. м зі збільшенням класифікаційного числа штучного покриття аеродрому до 50 од., що надало аеропорту можливість приймати літаки класу «Airbus-A320» та «Boeing-737». За час проведення Євро-2012 аеропорт обслужив 750 літаків і 52,5 тис. пас. – пасажиропотік зріс в 4,5 р. в порівнянні зі звичайним режимом роботи аеропорту. Загалом, у I півріччі 2012 р. пасажиропотік в аеропорті

становив 223,3 тис. пас., що на 60,8 % більше відповідно до періоду попереднього року (рис. 2).

Окрім будівництва нового терміналу завершено реконструкцію старої будівлі існуючого терміналу міжнародного аеропорту «Харків», який виконує функції VIP-терміналу. Для забезпечення необхідної пропускної спроможності аеропорту (2,6 тис. пас./год) під час проведення в Харкові Євро-2012 встановлено тимчасовий реверсний термінал пропускною спроможністю 1,0 тис. пас./год.



* За I півріччя 2012 р.

Рис. 2. Обсяги пасажиропотоку в Міжнародному аеропорті «Харків» у 2002 – 2012 рр. [9]

У травні 2012 р. завершено будівництво нового терміналу в Міжнародному аеропорті «Донецьк» ім. С. С. Прокоф'єва (розташований в 10 км на північний захід від м. Донецька), який розміщено на 7 поверхах (з них 3 основні) площею 50,0 тис. м² і пропускною спроможністю 3,1 тис. пас./год та з'єднаний з паркінгом двома критими галереями. Окрім будівлі терміналу в аеровокзальний комплекс аеропорту входить автостанція, триповерховий паркінг на 605 машин (з них 31 паркувальне місце для малорухомих груп пасажирів), відкриті паркінги на 1,0 тис. машин, автобусні стоянки на 20 автобусів та естакада. Зона під'їзду до рівня прильоту містить пішохідну зону та трьохсмугову проїжджу частину і зупинки індивіду-

ального та громадського транспорту; зона вибування розташована на рівні відльоту на транспортній естакаді. В рамках реконструкції аеропорту побудовано нову штучну злітно-посадкову смугу (довжиною 4,0 тис. м, шириною 60 м та товщиною покриття 1 м), яка здатна приймати будь-які види літаків, включно з Boeing-747 та Airbus-380. Завдяки збудованій злітно-посадковій смузі та найвищій в Україні аеродромно-диспетчерській вежі (47,6 м) аеропорт може приймати міжконтинентальні рейси, а на пероні європейського зразка існує можливість одночасного розміщення більше 80 літаків класу Boeing або Airbus з повним завантаженням. Міжнародний аеропорт «Донецьк» ім. С. С. Прокоф'єва може приймати всі види

літаків практично при будь-якій погоді і в умовах зростаючого пасажиропотоку. У січні-липні 2012 р. Міжнародний аеропорт «Донецьк» ім. С. С. Прокоф'єва збільшив пасажиропотік на 33,0 % порівняно з січнем-липнем 2011 р. – до 562,294 тис. пас., в т.ч. аеропорт обслужив 10,8 тис. рейсів, з них 4,7 тис. рейсів були виконані по Україні, 6,1 тис. – за кордон. Пасажиропотік аеропорту на внутрішніх рейсах в липні поточного року склав 26,2 тис. пас., а на міжнародних – 76,3 тис. пас.; кількість обслужених рейсів в липні 2012 р. склала 1,9 тис. од.;

3) впроваджено за напрямками транснаціональних коридорів швидкісний рух пасажирських поїздів, проведено закупівлю пасажирського рухомого складу для забезпечення міжрегіональних пасажирських перевезень та створено систему бронювання і продажу залізничних квитків через мережу Інтернет.

У 2012 р. на напрямках впровадження швидкісного руху поїздів Львів – Здолбунів, Здолбунів – Шепетівка – Коростень – Київ, Київ – Полтава – Красноград – Лозова, Лозова – Донецьк виконано ремонтно-колійних робіт на загальну суму 442,29 млн грн, робіт з модернізації та капітального ремонту пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку – 458,81 млн грн, робіт з модернізації пристроїв електропостачання – 41,08 млн грн та будівельно-монтажних робіт – 40,55 млн грн. Завершено роботи з будівництва контактних колій на ділянці Полтава – Красноград – Лозова, на загальну суму 252,40 млн грн. Крім того, виконано ремонтно-колійних робіт на напрямках відведення вантажного руху від пасажирського на загальну суму 260,66 млн грн.

У 2012 р. проведено закупівлю міжрегіональних електропоїздів корейської «Hyundai Rotem» (6 електропоїздів) та чеської АТ «Шкода вагонка» (2 електропоїзди) компанії на загальну суму 1115,10 млн грн. Всі міжрегіональні електропоїзди пройшли приймальні випробування і з 27.05.2012 р. курсують у сполученнях Київ-Харків, Київ-Львів, Київ-Донецьк між містами згідно з новим графіком руху на 2012/2013 рр.

У 2009 р. розроблено та впроваджено в експлуатацію систему бронювання та продажу залізничних квитків через мережу Інтернет (АСС «е-Квиток»). З метою удосконалення та розширення можливостей створеної системи бронювання та продажу залізничних квитків через мережу Інтернет на розробку програмного забезпечення пасажирських перевезень по

взаємодії з європейськими системами резервування місць використано коштів на загальну суму 1,9 млн грн. Так, через мережу Інтернет з початку впровадження послуг викуплено в касах 65,7 тис. замовлень на 104,6 тис. місць та оформлено і оплачено 986,0 тис. замовлень на 1,4 млн місць за допомогою платіжних карток;

4) збудовано залізнично-автомобільний мостовий перехід через р. Дніпро в м. Києві та реконструйовано існуючий вокзал станції Донецьк в м. Донецьку.

У 2012 р. на будівництві залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві закінчено будівництво мосту, правобережних та лівобережних залізничних і автомобільних естакад, правобережних автомобільних з'їздів; відкрито залізничний рух та двосторонній рух автомобільного транспорту. При будівництві залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро виконано великий обсяг робіт для потреб міста, зокрема збудовано газопровід високого тиску, тепломережу, дощову і напірну каналізацію, водопровід, кабельні лінії. В цілому виконано робіт з будівництва залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві у 2012 р. на суму 282,4 млн грн, профінансовано на суму 123,4 млн грн, з них за рахунок бюджетних коштів – 86,5 млн грн та 19,6 млн грн – безвідсоткова позика (державна підтримка) (рис. 3).

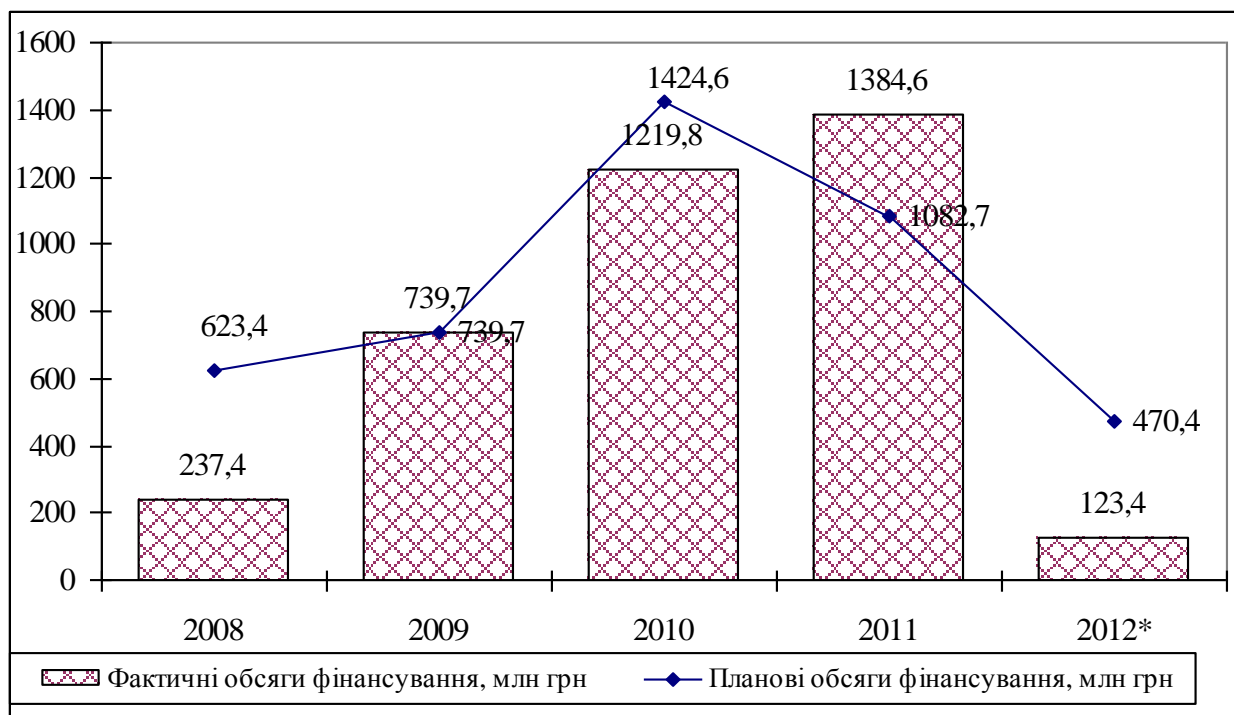
На станції Донецьк проведено будівництво нових приміського і транзитного вокзалів, переходів над коліями для приміських і транзитних пасажирів, двох громадсько-торговельних комплексів, пунктів зупинок для автобусів, а також завершено реконструкцію існуючого вокзалу та колійного господарства. Відповідні будівельно-монтажні роботи дозволили збільшити пропускну спроможність вокзального комплексу Донецьк до 30,0 тис. пас./добу, а також покращити якість обслуговування пасажирів; загалом місткість вокзалу після реконструкції зросла з 0,7 до 2,3 тис. місць.

Згідно планових показників Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу обсяг фактичного фінансування реконструкції існуючого вокзалу станції Донецьк досягнув 83,0 % (216,23 млн грн) у 2010 р., зокрема виконані роботи з розвитку господарства будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд (на суму 64,99 млн грн), сигналізації і зв'язку (60,13 млн грн), колійного

господарства (33,27 млн грн), служби приміських пасажирських перевезень (28,84 млн грн), електрифікації та електропостачання (10,36 млн грн), пасажирської служби (15,89 млн грн), служби перевезень (2,75 млн грн) (рис. 4).

Так, загальна потреба у фінансуванні

планових обсягів будівельно-монтажних робіт протягом 2009 – 2012 рр. на станції Донецьк становила 260,45 млн грн, а вартість реконструкції вокзалу станції перевищила планові показники на 716,95 млн грн (у 3,8 р.);



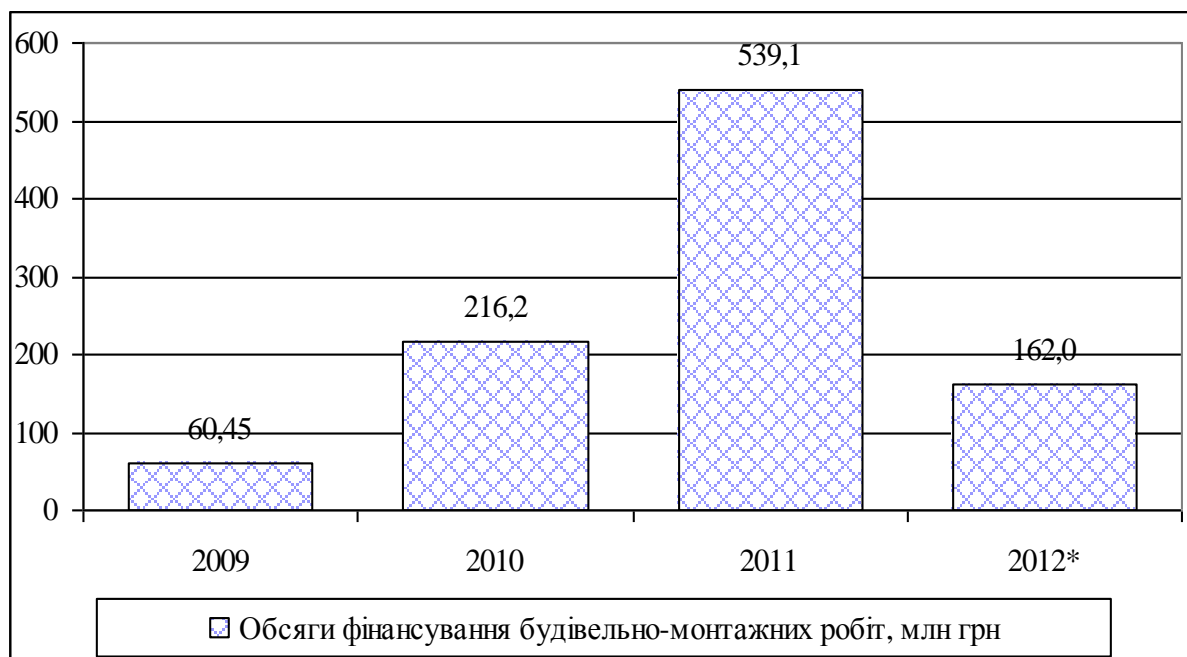
* За I півріччя 2012 р

Рис. 3. Стан фінансування будівництва залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві, відповідно до Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу за 2008 – 2012 рр. [7]

5) поліпшено транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг загального користування (міжміського сполучення), зокрема проведено капітальний та поточний ремонт на ділянках М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі, М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ, М-03 Київ – Харків – Довжанський, М-05 Київ – Одеса (в межах Київської області), М-07 Київ – Ковель – Ягодин, М-09 Львів – Рава-Руська, М-10 Львів – Краковець (до контрольно-пропускного пункту Краковець), М-11 Львів – Шегині, М-20 Харків – Щербаківка; завершено будівництво і відкрито рух по Ясиноватській розв'язці у Волинській області та мостовому переходу з лівого на правий берег р. Дніпро у

м. Києві; введено транспортну розв'язку дороги Київ – Чоп та реконструйовано Жулянський шляхоперехід; побудовано автомобільну дорогу в обхід м. Донецька; проведено реконструкцію під'їздів до курортних центрів Львівської області (Трускавця та Східниці).

Також відкрито у повному обсязі рух 4 смугами дороги Київ-Житомир: із жовтня 2011 р. по червень 2012 р. на дорозі тільки асфальтобетонної суміші укладено 1,2 млн. т, а відповідно до технологічних вимог до кінця 2012 р. буде укладено верхній шар покриття з щебено-мастикового асфальтобетону;



* За I півріччя 2012 р

Рис. 4. Обсяги фінансування будівельно-монтажних робіт з реконструкції вокзалу станції Донецьк у 2009 – 2012 рр. [7]

б) облаштовано пункти пропуску через державний кордон, зокрема завершено будівництво пункту пропуску «Бачівськ» Глухівської митниці та «Просяне» Старобільської митниці (кордон з Росією); збудовано 13 смуг нової ділянки руху транспорту на міжнародному автомобільному пункті пропуску «Ягодин» (облаштовано просторе приміщення пункту пропуску площею 1,3 тис. м²); проведено будівельно-монтажні роботи з удосконалення інфраструктури пунктів пропуску «Краківець» Львівської митниці (кордон із Республікою Польща), «Нові Яриловичі» Чернігівської митниці (кордон із Республікою Білорусь), «Ямпіль» (кордон з Молдовою); проведено реконструкцію боксу для поглибленого огляду в міжнародному автомобільному пункті пропуску «Рава-Руська» (кордон з Польщею).

Додамо, загальний обсяг фінансування діяльності Державної митної служби України відповідно до Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу становив 530,27 млн грн, зокрема за період 2008 – 2010 рр. Держмитслужбі України фактично виділено 97,0 млн грн бюджетних коштів, що становить 18,0 % від загальної потреби;

б) проведено оновлення парку тролейбусів та автобусів у містах, в яких проводились

матчі Євро-2012, зокрема м. Харків отримав 71 тролейбус (у т.ч. 52 – двосекційні) та коштом перевізників придбано 480 автобусів (з них 95 – високої місткості з низьким рівнем підлоги), в м. Донецьку оновлено 30,0 % громадського транспорту (120 автобусів і тролейбусів, 30 трамваїв), за кошти ЄБРР у м. Києві придбано 160 одиниць нових автобусів МАЗ та тролейбусів Богдан, за рахунок кредитних коштів у м. Львові придбано 90 автобусів і 60 тролейбусів; у метрополітенах м. Києва та м. Харкова виконано комплекс робіт із модернізації та розвитку вже існуючих станцій, перегонів, ліній електропостачання та залізничних колій, добудована станція «Олексіївська» (м. Харків), проведено роботи із заміни вказівників на станціях українською та англійською мовами; проведено оновлення сполучень між містами, відремонтовано шляхи, трамвайні колії та трамвайні переїзди, шляхопроводи (в м. Харкові проведено будівельно-монтажні роботи на 56 об'єктах вартістю близько 500,0 млн грн, у Львові ПАТ «Львівобленерго» здійснило реконструкцію міських електромереж).

Відтак, стратегічною метою розвитку об'єктів транспортної системи України було не лише підготовка до Євро-2012, але й створення умов для соціально-економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної економіки, задоволення потреб в переве-

знення пасажирів і вантажів, покращення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг. Разом з тим, основними системними проблемами ефективного використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, підготовленої до Євро-2012, є:

- необхідність завершення (та, відповідно, збільшення обсягів державного фінансування) ремонтних робіт у аеропортах та будівництва автомобільних автостоянок навколо аеропортів; створення об'єктів залізничної інфраструктури передусім з метою розвитку швидкісного руху пасажирських поїздів, створення сучасних високотехнологічних центрів з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів; облаштування нових пунктів пропуску через державний кордон, а також створення єдиного цілісного комплексу функціонального модуля «фільтр пункту пропуску»; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг;

- недостатній рівень сервісного обслуговування клієнтів та використання наявного транзитного потенціалу і вигідного географічного положення країни, повільне вдосконалення та розвиток транспортно-логістичних технологій (в т.ч. недостатня їх взаємоузгодженість із виробничими, торговельними та логістичними системами), мультимодальних перевезень, інформаційних систем та електронного документообігу, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів. Зокрема, вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА). У 2011 р. транспортна система України забезпечила перевезення не більше 800,0 млн. т вантажів, 7,0 млрд. пасажирів та експорту послуг в сумі 69,0 млрд дол США;

- обмеженість фінансування з державного та місцевих бюджетів на розвиток інноваційної та високотехнологічної складової дорожньо-транспортної інфраструктури, що призводить до відсутності коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок зниження їх вартості, недостатнього рівня амортизаційних відрахувань, обмеженого використання лізингових операцій, зниження пропускної спроможності вантажонапружених ділянок, рівня конкурентоспроможності і якості транспортних послуг та зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного тра-

нспорту європейським вимогам. Натомість, понад 15 років загалом по Україні експлуатуються 92 % трамваїв, 78 % вагонів метро, 63 % тролейбусів, понад 25 років - 58,9 % пасажирських залізничних вагонів;

- недостатній розвиток прикордонної інфраструктури (в експлуатацію ще не введено 4 об'єкти, не розпочато роботи на 11 об'єктах, фактично освоєно лише 18,3 % від визначених програмою бюджетних коштів), зокрема через низький рівень якості управлінських рішень з вдосконалення прикордонної інфраструктури, диспропорції економічного розвитку прикордонних територій і різні підходи до їх територіального планування, інституційні відмінності транскордонних регіонів сусідніх держав та недостатньо ефективне використання бюджетних коштів;

- неоднорідне конкурентне середовище, від повністю приватизованого до стовідсоткової державної власності на об'єкти дорожньо-транспортної інфраструктури, призводить до загального зниження прозорості реформування транспортної системи країни, в напрямі відокремлення господарських функцій від регуляторних, природно монопольної інфраструктури від потенційно конкурентного ринку операторських компаній, обмежує підвищення техніко-технологічного рівня організації транзитних перевезень та створює бар'єри щодо європейської інтеграції і розвитку експортного потенціалу транспортних послуг.

На нашу думку, передумовами виникнення визначених проблем необхідно вважати недосконале інституційне забезпечення розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, що зумовлене наявністю численних суперечностей у чинному законодавстві, заплутаністю та бюрократизацією нормативно-правового регулювання взаємовідносин між центром і регіонами, органами державної влади і місцевого самоврядування, владою і бізнесом. У свою чергу, це призводить до високого рівня суб'єктивізму при прийнятті управлінських рішень; до збереження напруженості у відносинах між обласними і районними державними адміністраціями, з одного боку, та місцевими радами, – з іншого; до посилення політичної конфронтації у межах окремих регіонів та проектування відповідних стереотипів управлінської взаємодії на міжрегіональне співробітництво.

Прогалини в інституційному забезпеченні розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури призводять до поширення на регіональ-

ному рівні таких негативних явищ, як тіньова економіка, корупція та зловживання владою. У свою чергу, це знижує ефективність використання потенціалу розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури економіки України, призводить до нівелювання системи моральних цінностей, погіршення якості людського капіталу, зниження рівня економічної безпеки регіональних економік.

Зауважимо, що незважаючи на достатньо активний процес кодифікації цивільного законодавства України, розвиток інституціонального забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури залишається складним питанням унаслідок наявності значної кількості законодавчих актів, що стосуються зазначеної сфери, і потребує подальшого дослідження [5, 7].

Підготовка України до Євро-2012 є одним із найбільших заходів, що здійснювали державні адміністрації та органи місцевого самоврядування протягом останнього часу із залученням значних фінансових коштів з державного бюджету та приватних фондів. Чемпіонат приніс Україні користь як в економічному сенсі, так і соціальному, спортивному, ментальному, а також такому, що формує громадську свідомість та національну ідентичність.

Так, беручи до уваги вітчизняний і закордонний досвід, пов'язаний із впливом найбільших спортивних заходів на економіку, позитивні наслідки цих подій на регіональному рівні можна поділити на дві групи – прямі та опосередковані. До прямих ефектів відносяться: короткострокове зростання доходів від туристичних послуг, збільшення інвестицій у спортивну, туристичну і транспортну інфраструктуру, тимчасове зростання попиту. До непрямих (опосередкованих) ефектів можна зарахувати: покращення туристичної привабливості країни та ймовірність довгострокового зростання іноземних туристичних потоків («ефект Барселони»), підвищення продуктивності в регіональній економіці, що є результатом кількісного та якісного поліпшення стану інфраструктури (особливо транспортної), зростання інвестиційної привабливості регіонів [4].

Відповідно, на нашу думку, критичний аналіз системних проблем ефективного використання об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, підготовленої до Євро-2012, дозволяє розробити певні рекомендації органам державного управління. Зокрема необхідно:

- здійснити підготовку та прийняти необхідні нормативно-правові акти стимулювання інвестиційної активності у інноваційній та

високотехнологічній сферах транспортної галузі на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесій, удосконалити механізми лізингу транспортних засобів та створити законодавчо закріплені умови, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної і спортивно-туристичної інфраструктури;

- забезпечити подальше інтегрування національної дорожньо-транспортної мережі в міжнародні транспортні системи шляхом залучення до нового міжконтинентального проекту «Євразія», участі у залізничному і автомобільному проектах з розбудови центральної осі нової Транс'європейської транспортної мережі, адаптації вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів.

- прискорити процес удосконалення маршрутів руху міського, міжміського комунального пасажирського транспорту шляхом створення та розширення радіальних маршрутів, забезпечення необхідною кількістю рухомого складу, автобусів для міжміських і міжнародних перевезень, впровадження сучасних інформаційних технологій контролю безпеки руху, експлуатації дорожньо-транспортних засобів і інфраструктури та операцій транспортного перевезення; створити умови для імплементації практики удосконалення маршрутів руху пасажирського транспорту;

- розвивати мобільні транспортні системи управління рухом пасажирських поїздів шляхом оновлення залізничного полотна, проведення ремонту рухомого складу та створення логістичних центрів у транспортних вузлах зі значними вантажопотоками, які забезпечуватимуть якісні критерії всього спектру транспортних послуг і підвищення продуктивності транспортної системи;

- активізувати логістичні потоки, розбудовувати і модернізувати транспортно-складську та інформаційну інфраструктуру пунктів пропуску через державний кордон, впроваджувати концепції і технології управління ланцюгами поставок, забезпечувати інтеграцію транспортних і виробничих процесів з метою визначення оптимальних місць розташування стратегічних логістичних центрів, що поєднують різні види транспорту, та їх створення.

В умовах проведення в Україні соціальних та економічних перетворень важливого значення набуває проблема подальшого розвитку й удосконалення інституціонального забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури, включно з правовим регулюванням відносин у сфері транспортної діяльності вітчиз-

няних підприємств. Відповідно, для досягнення визначених завдань необхідно:

- забезпечити Міністерству транспорту та зв'язку виконання програм розвитку окремих видів транспорту і дорожнього господарства на середньострокову перспективу (зокрема Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 роки, Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту, Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року), що дозволить скоординувати послідовність транспортної політики у взаємозв'язку з основними секторами економіки країни;

- Міністерству фінансів України за поданням Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, заінтересованих центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування під час складання проекту Державного бюджету України на відповідний рік передбачати з урахуванням реальних можливостей кошти для виконання визначених Транспортною стратегією України на період до 2020 року основних завдань і заходів у бюджетних програмах;

- організувати злиття Укрзалізниці, залізниць, підприємств залізничного транспорту та ініціювати Міністерству транспорту і зв'язку України створення Державного департаменту залізничного транспорту України з функціями державного управління суб'єктами господарювання, що дозволить створити державну транспортну компанію як національного перевізника вантажів та пасажирів на українському і міжнародному ринках транспортних послуг, яка володітиме інфраструктурою залізничного транспорту загального користування та забезпечуватиме єдність системи організації управління транспортними перевезеннями;

- ініціювати Кабінетом Міністрів України розробку створення акціонерних товариств за участі держави на базі аеропортів стратегічного значення, зберегти в державній власності Міжнародний аеропорт «Бориспіль», забезпечити участь держави у ВАТ «Міжнародний аеропорт «Сімферополь» та делегувати Міністерству транспорту та зв'язку України функції з управління державним пакетом акцій господарських товариств, створених на базі аеропортів.

Література

1. Брагінський В. В. Інституціональне забезпечення транспортних послуг в Україні [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський. // «Держава та регіони». – 2011. – № 2. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr_du/2011_2/files/DU211_03.pdf
2. Борщевський В. В. Інституційні аспекти підготовки до Євро-2012 [Електронний ресурс] / В. В. Борщевський, В. І. Волошин. // «Стратегічні пріоритети». – 2009. – № 4 (13). – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/sp/2009_4/13.pdf
3. Васильців Т. Г. Фінансова забезпечення Євро-2012 [Електронний ресурс] / Т. Г. Васильців, О. О. Другов. // «Стратегічні пріоритети». – 2009. – № 4 (13). – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/sp/2009_4/14.pdf
4. Васильців Т. Г. Чемпіонат Європи з футболу: вітчизняний і зарубіжний досвід [Електронний ресурс] / Т. Г. Васильців, В. В. Засадко. // «Стратегічні пріоритети». – 2012. – № 4 (25). – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/sp/2012_4/131-136.pdf
5. Євро-2012 як чинник модернізації регіональних економік. Аналітична доповідь. – Л.: НІСД Регіональний філіал у м. Львів. – 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lv.niss.gov.ua/public/File/1/dopovid.pdf>
6. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/8558.pdf>
7. Постанова Кабінету Міністрів України. Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/107-2008-%D0%BF>
8. Стан підготовки залізничного транспорту до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Євро 2012 року з футболу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/transport_railway.html
9. <http://www.avia.gov.ua>

Статья поступила в редакцию 17.01.2013