

АНАЛІЗ ПРАКТИК ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ПОЛІТИК СТАЛОГО ТРАНСПОРТУ НА ПРИКЛАДІ ЧЕХІЇ ТА ЇХ ПЕРСПЕКТИВ В УКРАЇНІ

Доц. Орда О.О., аспірант Орда О.М.

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
orda@khadi.kharkov.ua*

Стала міська мобільність має критичне значення для вирішення нагальних проблем, пов'язаних із забрудненням повітря, з інтенсивним трафіком та заторами на дорогах та з неефективним використанням громадського простору, що безпосередньо впливає на якість життя мешканців. Перехід до екологічно збалансованих форм мобільності, зокрема громадського транспорту, активних (пішохідного та велосипедного руху) та спільних пересувань, сприяє зменшенню викидів парникових газів і залежності від викопного палива. Крім того, сталі транспортні системи забезпечують рівний доступ до послуг і підвищують економічну ефективність. Ключовим інструментом для інтеграції цих аспектів є план сталої міської мобільності (ПСММ), що повинен обов'язково враховувати інтереси всіх груп стейкхолдерів та розроблятися за участі громадськості.

Європейські політики сталого транспорту, що беруть початок із міжнародних ініціатив ООН 1990-х років, сьогодні є комплексною системою заходів – від скорочення вуглецевих викидів до розвитку "розумної" мобільності [1]. Затверджена Європейською Комісією в Брюсселі 9 грудня 2020 р. Стратегія сталої і розумної мобільності містить ініціативи за десятьма напрямками, які об'єднані у три великі категорії: Стала мобільність (Sustainable), Розумна мобільність (Smart) та Мобільність, стійка до криз (Resilient) [2]. Стратегія спрямована на досягнення цілей Європейського зеленого курсу (ЄЗК) через трансформацію європейської транспортної системи за рахунок скорочення викидів від транспорту на 90% в термін до 2050 року шляхом запровадження системних змін [3]: «зробити всі види транспорту більш стійкими, зробити стійкі альтернативи широко доступними в системі мультимодального транспорту та створити належні стимули для стимулювання переходу». ЄЗК є невід'ємною частиною стратегії Європейської Комісії щодо реалізації Порядку денного ООН на період до 2030 року та цілей сталої розвитку (ЦСР) [4]. Серед напрямків діяльності ЄС в рамках ЄЗК окремо виділено ініціатива запровадження Механізму справедливого переходу з метою забезпечення ефективного, безпечного та екологічно чистого транспорту.

Процес впровадження політик сталого транспорту в країнах ЄС охоплює різні аспекти: від розробки стратегій до їхнього практичного втілення та оцінки. Однією з ключових практик є розробка інтегрованого підходу до транспортної політики [5], що обумовлений необхідністю узгодження транспортного планування з іншими секторами, такими як енергетика, технології, житлове будівництво та охорона здоров'я. Важливим елементом є застосування підходу «Уникати-Змінювати-Покращувати» (Avoid-Shift-Improve) як рамки для оцінки транспортних заходів та дій. Цей підхід спонукає спочатку уникати непотрібних поїздок, потім переходити на більш стійкі види транспорту та, нарешті, покращувати екологічність існуючих транспортних засобів та систем.

Якщо розглядати процес впровадження політик сталого транспорту на прикладі певної країни ЄС, то окремий інтерес викликає досвід Чехії, тому що перехід від авторитаризму до демократії в Чехії відбувався шляхом радикального реформування. Трансформація країни, пов'язана із набуттям членства в ЄС,

відбувалася на основі принципів сталого розвитку, тому вивчення досвіду Чехії може бути корисним для побудови індивідуальної траєкторії розвитку сучасної України на шляху євроінтеграції.

Трансформація не оминула і транспортну політику Чехії, що являла собою компроміс між євроінтеграцією, національними інтересами та місцевими викликами. На транспортну політику Чеської Республіки впливала не лише транспортна політика ЄС, але й низка факторів, пов'язаних із національними економічними та інфраструктурними пріоритетами. Використання фінансування європейських фондів для модернізації транспортної інфраструктури найчастіше спрямовується на дорожні проекти через їхню політичну привабливість та швидкість реалізації, що призвело до зростання моторизації на +90% з 2000 року і викидів CO₂. При цьому, у 2008 році Чехія мала вищий рівень смертності на дорогах, ніж середній по ЄС, через перевищення швидкості та корупцію в транспортній поліції.

Чехія, як член ЄС, інтегрувала спільну транспортну політику ЄС і продовжує узгоджувати свою транспортну політику з цілями ЄС щодо сталого розвитку. Розробка ПСММ у Чехії розпочалася в 2015 році, знаменуючи перехід від традиційного транспортного планування до більш цілісного підходу, який акцентує увагу на управлінні попитом і стійкій мобільності.

Стратегічним документом чеського Уряду для транспортного сектору та Міністерства транспорту, що вирішує основні проблеми сектору та пропонує заходи із орієнтовними термінами їх реалізації та шляхами фінансування, є Транспортна політика Чеської Республіки. Розвиток транспортної політики Чехії побудований на транспортному політичному циклі, тобто розробка стратегічних документів на кожний наступний період базується на результатах аналізу реалізації транспортної політики за минулі періоди.

Концепція розвитку громадського транспорту, що була підготовлена як початковий стратегічний документ Міністерства транспорту для громадського транспорту на період 2015 до 2020 року з перспективою до 2030 року, була спрямована на вдосконалення системи громадського транспорту. Згідно цього документу оператори громадського транспорту та менеджери транспортної інфраструктури мали змогу подавати заявки на підтримку в рамках Інтегрованої Регіональної операційної програми для широкого спектру заходів, пов'язаних з розвитком сталих видів транспорту, наприклад, на оновлення автопарку з метою виконання Постанови Уряду № No 49/2015 Coll., щоб середній вік транспортних засобів у регулярному громадському транспорті не перевищував 9 років.

Реалізація Національної Стратегії розвитку велосипедного транспорту 2013-2020 та Концепції міської та активної мобільності (MD) мала на меті покращити координацію розвитку та умови для використання цього екологічно чистого немоторизованого виду транспорту.

У сфері вантажних перевезень була запроваджена Концепція вантажного транспорту на 2017-2023 роки з перспективою до 2030 року, яка й досі є особливо актуальною для міських вантажних перевезень та міської логістики. Згідно з цією концепцією постачання історичних центрів міст, зокрема, повинно забезпечуватися вантажними транспортними засобами меншою вантажністю, бажано на альтернативному паливі (джерелах енергії). Економії палива також сприяє підвищення безпеки та плавності руху на всіх видах транспорту, що було зазначено метою узгодженого Плану дій з розвитку інтелектуальних транспортних систем до

2020 року з перспективою до 2050 року з метою здійснення моніторингу технічного стану транспортних шляхів та підвищенню безпеки на дорогах.

Головним орієнтиром за період розвитку Транспортної політики Чехії були, є і залишаються на майбутнє користувачі. Основними кроками політики на період 2021-2027 рр. визначено: сприяння зменшенню використання автомобілів, що працюють на дизельному паливі, в міському транспорті до 2030 року на 50 %, поступово виводячи їх з експлуатації в містах до 2040 року; підключення Чеської Республіки до європейської мережі високошвидкісних залізничних ліній; найпізніше до 2050 року.

Процес впровадження політик сталого транспорту в країнах ЄС часто відбувається через розробку та впровадження Планів сталої міської мобільності (ПСММ). Ці плани є стратегічними документами, спрямованими на створення більш ефективних, безпечних, інклюзивних та екологічно чистих транспортних систем у міських і приміських територіях. У 2016 році Національну методологію розробки ПСММ було затверджено Міністерством транспорту країни. Саме цей період відзначається як перехід від традиційного транспортного планування до більш цілісного підходу з акцентом уваги на управлінні попитом і стійкій мобільності Громадський транспорт, пішохідна та велосипедна мобільність отримують значну підтримку в контексті соціальних аспектів сталого розвитку.

Імплементация політик сталої транспорту в Україні є ключовим аспектом проведення реформ та впровадження європейських стандартів на шляху євроінтеграційних процесів та необхідним кроком для вирішення проблем, пов'язаних із забрудненням довкілля, заторами, низького рівня якості послуг для мешканців великих та середніх міст [6].

Питанням забезпечення сталого розвитку транспортної галузі в Україні відповідно до європейських стандартів, інтеграції українського транспортного сектора в європейський простір наразі приділяється багато уваги як на державному рівні і місцевого самоврядування, так і серед галузевих фахівців та громадського сектору. Ефективна та стійка транспортна система є необхідною умовою для забезпечення конкурентоспроможності міст, особливо в контексті повоєнної відбудови. Наслідки внутрішніх міграційних процесів населення в безпечні регіони країни, що спричиняє додаткове навантаження на транспортну інфраструктуру великих міст, загострення екологічних проблем в умовах енергетичної кризи, зростаючі вимоги населення щодо якості муніципальних послуг, зокрема, доступності та безпеки громадського транспорту, загострюють актуальність переходу до більш сталих моделей міської мобільності. Першочерговою задачею є удосконалення законодавчої бази, що здійснює регулювання комунальних підприємств, реформування тарифної політики та пошук альтернативних джерел фінансування для забезпечення сталого розвитку та функціонування міських транспортних систем. Сучасні умови вимагають застосування інтегрованого підходу до планування мобільності, який базується на глибокому розумінні потреб користувачів, системному аналізі транспортних потоків, з урахуванням цілей різних планів розвитку міста, у відповідності до європейських політик та практик, та використанні інноваційних технологій.

Аналіз практик імплементации політик сталого транспорту на прикладі Чехії та їх перспектив в Україні дозволяє визначити ключові напрями адаптації європейських практик до українського контексту з метою розробки нормативно-правової основи розвитку сталого транспорту в Україні в умовах євроінтеграційних процесів. Результати оцінки потенційних бар'єрів та шляхів їх подолання можуть

бути використані в якості ґрунтовної основи для формування ефективної стратегії розвитку міст та розробки дієвих механізмів її впровадження з урахуванням місцевих особливостей та сучасних викликів.

Література

1. Sustainable transport: веб-сайт. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport> (дата звернення: 01.03.2025).
2. Бондаренко І. Разом до сталої і розумної мобільності! К.: Екодія, 2021. 16 с., <https://ecoaction.org.ua/wp-content/uploads/2021/07/razom-do-staloi-mobilnosti.pdf> (дата звернення: 01.03.2025).
3. Questions and Answers: Sustainable and Smart Mobility Strategy. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330 (дата звернення: 03.03.2025).
4. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations : веб-сайт. URL: <https://sdgs.un.org/2030agenda> (дата звернення: 03.03.2025).
5. Mobilizing Sustainable Transport for Development: веб-сайт. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=2375&menu=1515> (дата звернення: 03.03.2025).
6. Потаман Н.В., Орда О.О., Орда О.М. Аналіз аспектів планування сталої міської мобільності в контексті євроінтеграційних реформ в Україні. Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences. 2024. 10(41), Part II. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).2.188-195](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).2.188-195) .

УДК 656.072

ЗАКОНОДАВЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБІГУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Сверблюк Ю.М.

студентка УТ-4-1, Національний транспортний університет,

Гальона І.І.

*канд.техн.наук, доцент, Національний транспортний університет,
i.halona@ntu.edu.ua*

Електронний документообіг стає невід'ємною частиною як для державних установ, так і для логістичних та транспортних компаній. Ріст будь-якої компанії відбувається паралельно зі зростанням потоку даних і обсягів документації. У якийсь момент робота з документами стає довготривалою, а традиційні методи обробки паперових документів стають все менш ефективними. Аби вирішити цю проблему, відбувається масовий перехід на електронний документообіг [1].

Електронний документообіг має й свої переваги (рис. 1). Однією з таких переваг є економія грошових коштів на організацію документообігу. Зокрема через централізацію усієї інформації в організації та можливість її швидкого й ефективного пошуку та редагування. Ще однією значною перевагою є економія часу на підготовку й обробку документів, що в паперовому варіанті вимагає великої