

ЩОДО ЗМІНИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ЗАСОБІВ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ МІСТ

В умовах стрімкого розвитку рівня урбанізації українських міст гостро постає питання росту автомобілізації. Особливо це стосується тих, які є історичними та культурними центрами. Звертаючи увагу на європейський досвід цю проблему варто розв'язувати двома напрямками. Першим є обмеження руху індивідуального транспорту в центральних частинах міст. Він включає в себе зональні обмеження руху та створення жорстких умов щодо паркування. В другому випадку надається пріоритет екологічно чистим видам транспорту, таким як велосипед чи трамвай. Останнє є широко розповсюдженим у більшості історичних міст Європи (Краків, Варшава, Прага, Амстердам та ін).

Так як європейська інтеграція нашої країни спрямована на підвищення рівня життя та комфорту у містах, проблема розвитку електротранспорту повинна розглядатись глобально. В наш час забезпечення міст якісним електротранспортом є проблемним. Більшість рухомого складу є морально та фізично застарілим і не відповідає європейським стандартам. Це проблема як в фінансуванні так і неспроможності вітчизняного виробника створювати транспортні засоби відповідно до стандартів Європи.

Перед усім це стосується таких міст як Львів та Вінниця, оскільки на їхніх вулицях пролягає вузька європейська колія (1000 мм). Ці міста змушені купувати старий рухомий склад із західних країн, ставка мита на які сьогодні становить 10%. Вартість такого рухомого складу знаходиться в межах 50 тис. у.о., що надає можливість місту час від часу купувати такі трамвайні вагони.

В таких умовах забезпечувати захисну функцію митної політики стає все складніше. Підприємств, що виробляють нові вагони є досить мало, а потужність їх невисока. З недавніх пір львівський завод «Електрон» розпочав виробництво низькопідлогових трамвайних вагонів європейського зразка. Зрозуміло, що їхня вартість в рази перевищує вже використовуваний транспортні засоби. Виникає необхідність збалансовувати імпорт вживаних транспортних засобів та виробництво власних. Якість рухомого складу власного виробництва є досить високою, ймовірно, що він за деякий час почне експортуватись в інші країни. Проте пріоритетом все ж таки залишається внутрішній ринок.

Для того, щоб забезпечити постійне оновлення парку, необхідно як стимулювати українського виробника, так і штучно створювати умови для того, щоб містам було зручніше купувати вагони вітчизняного виробництва, аніж використовувані з Європи. Виходом з цієї ситуації є збільшення ставки мита на нові та вживані імпорتنі транспортні засоби. Варто зазначити, що не слід підіймати вартість митних платежів одразу. Цей процес повинен відбуватись поступово із збільшенням обсягів виробництва своїх трамваїв. Це зменшить кількість вагонів, що надходять з Європи та надасть сприятливі ринкові умови для того ж самого «Електрону».

Звичайно, що увесь цей процес не є простим. Вкрай необхідним є системний підхід до вирішення такої задачі. В забезпеченні розвитку міста беруть участь багато установ та організацій. Власний виробник повинен отримувати певні гарантії щодо забезпечення умов роботи на ринку. Це стосується як обсягу замовлень так і інвестування у його проекти. Перше може забезпечити муніципалітет разом із різного роду фінансовими установами, друге – інвестори (у тому числі і європейські). В умовах створення жорсткіших вимог митної політики саме у цьому випадку її захисна функція може відіграти вирішальну роль та, тим самим, стимулювати українського виробника. Варто зазначити, що такі заходи є допустимими лише в тому випадку, коли вітчизняний виробник дійсно створює транспортні засоби, що відповідають високим вимогам. В іншому ж випадку, необхідно діяти навпаки: відмовитись повністю (або частково) від вітчизняного виробника та надати сприятливі умови для іноземного. В обох випадках мова йде про модернізацію українських міст, комфорт та рівень життя в яких наближається до європейського рівня.