

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 06.11.2014 № 1279)

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток



№ 6, 2010

[Назад](#)[Головна](#)

УДК 354:656.078

С.А.Матійко,

к.держ.упр., Мелітопольський інститут державного та муніципального управління КПУ

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Анотація. Обґрунтовано ризики державного регулювання транспортної системи. Визначено основні загальносистемні проблеми державного регулювання розвитку транспортної галузі України.

Annotation. The risks of the state adjusting of the transporting system are grounded. The basic general system problems of the state adjusting of development of transporting industry of Ukraine are certain.

Ключові слова: Державне регулювання, інфраструктура, модернізація, ризики, транспортна система, формування.

Вступ

У сфері транспорту в Україні останніми роками була проведена необхідна модернізація інфраструктури, що дозволило задовольнити зростаючий попит на пасажирські і вантажні перевезення і створити певний заділ для подальшого розвитку. Україна має в своєму розпорядженні всі сучасні види транспорту, розміщення і структура її транспортних комунікацій в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують вдосконалення.

Аналіз останніх наукових досліджень.

Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання транспортних систем зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники: Г. Д. Ейтутіс, О. С. Ігнатенко, О. М. Ложачевська, Г. І. Міщенко, Ю. Є. Пашенко, В. Й. Развадовський, Д. А. Тимоха, А. М. Ткаченко. В основі дослідження лежать праці відомих фахівців з організації державного управління та регулювання різних сфер життєдіяльності суспільства, а саме: Ю. С. Бараша, В. М. Гурнака, О. А. Дегтяря, О. В. Довгальової, О. М. Іваницької, А. М. Новікової, М. Л. Погребиського, А. І. Семенченка, О. В. Шкідченко та ін.

Постановка завдання

- обґрунтувати ризики державного регулювання транспортної системи;
- визначити основні загальносистемні проблеми державного регулювання розвитку транспортної галузі України.

Результати

Важливе місце в транспортній системі займають залізниці. Залізничний транспорт виконує 62 відсотки об'єму вантажних перевезень, здійснюваних транспортом користування, або 84,3 відсотка вантажообігу, здійснюваного всіма видами транспорту (без врахування трубопровідного). На автомобільний транспорт 47,4 відсотка об'єму комерційних перевезень вантажів, причому питома вага перевезень залізничним транспортом останніми роками скорочується, а автомобільним транспортом зростає, що свідчить про підвищення конкурентоспроможності автомобільного транспорту в певних сегментах ринку транспортних послуг [4, с. 29].

Позитивні зміни спостерігаються в створенні паритету між українськими і зарубіжними перевізниками при виконанні міжнародних перевезень.

Частка автомобільного (автобусного) транспорту в пасажирських перевезень транспортом користування складає 57,8 відсотка. У структурі пасажирообігу 35,4 відсотка займає залізничний транспорт, 29,4 відсотка – автомобільний транспорт і 22,6 відсотка - повітряний транспорт.

Зниження в 2000 - 2009 роках на 42,5 відсотка об'єму перевезень пасажирів, виконаних залізничним транспортом в приміському сполученні, автомобільним і міським наземним електричним транспортом, пов'язано з скороченням кількості поїздок пільгових категорій пасажирів, зміною системи їх обліку в результаті введення єдиних соціальних проїзних квитків, а також з переходом на персоналізований облік [6, с. 5].

Постійне зростання числа легкових автомобілів в особистому користуванні громадян також робить вплив на зниження роботи, виконаної міським пасажирським транспортом. З початку здійснення програми економічних реформ домінуюче положення у сфері транспорту займає недержавний сектор.

Транспортні підприємства поступово адаптуються до нових умов господарювання. Проте багато питань роботи і розвитку транспорту в умовах формування ринкових стосунків поки не отримали задовільного. У ряді основних недоліків українського транспорту особливо виділяються низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничої бази.

До теперішнього часу не завершено формування опорної мережі державних автомобільних доріг, що зв'яже всі області України. Нормативним вимогам відповідає лише близько 38 відсотків автомобільних доріг державного значення.

Рішення задачі приведення протяжності і стану дорожньої мережі у відповідність з потребами економіки і населення істотно ускладнюється впливом випереджаючого зростання ринкових цін на будівельні матеріали.

Державні автомобільні дороги вичерпали свою пропуску спроможність. З перевищенням нормативного завантаження експлуатується 13 тис. км. доріг, особливо на підходах до найбільших міст, що складає майже 29 відсотків протяжності мережі. Місцева дорожня мережа розвинена недостатньо, тому значна частина локальних перевезень проводиться по національним дорогам. Прискорення автомобілізації країни поки не привело до відповідного зростання об'ємів будівництва і реконструкції дорожньої мережі, а ремонт автомобільних доріг останніми роками навіть дещо скоротився.

Скорочення об'ємів реконструкції і будівництва інфраструктурних об'єктів, а також темпів поповнення і оновлення парків рухливих засобів транспорту, іншої транспортної техніки привело останніми роками до погіршення їх технічного стану (вікова структура, збільшення зносу і так далі) і працездатності.

Різке відставання інфраструктури і устаткування аеропортів від рівня розвитку міжнародної цивільної авіації, відставання в впровадженні рекомендованих Міжнародною організацією цивільної авіації сучасних засобів і технологій у сфері організації повітряного руху, систем автоматичної посадки і інших радіотехнічних систем.

Динамічно розвивається не лише ринок міжнародних перевезень, але і ринок внутрішніх перевезень. Це пов'язано із збільшенням реальних доходів населення, підвищенням конкурентоспроможності повітряного транспорту в порівнянні з залізничним на ринку пасажирських перевезень, а також розвитком процесів консолідації і інтеграції авіаперевізників.

В той же час за роки економічних реформ кількість українських аеропортів, що діють, і аеродромів цивільної авіації скоротилася в 2,5 рази (переважно за рахунок об'єктів обласного рівня). Багато в чому в результаті цього склалася конфігурація мережі пасажирських авіаліній, в рамках якої найбільший об'єм пасажирських перевезень (до 80 відсотків) доводиться на авіазв'язок м. Київ. Розвиток українських портів і суміжної транспортної інфраструктури відбувається нерівномірно. Накопичилися значні відмінності по рівнях технологічності і капіталізації портових вузлів. Це є наслідком нерівномірності і нестабільності вантажної бази, недостатнього розвитку суміжної залізничної, автомобільної і трубопровідної інфраструктури, а також термінальної і складської інфраструктури. Дефіцит портових потужностей, орієнтованих на перевалювання імпортованих вантажів (контейнери), який викликаний випереджаючим розвитком протягом останніх років портових потужностей, направлених на перевалювання експортних вантажів [1, с. 15].

Найважливішою проблемою державного регулювання є технічне і технологічне відставання транспортної системи України в порівнянні з розвиненими країнами. Вона не готова до повсякденного вживання сучасних технологій, насамперед – контейнерних. Зростаючий попит на вантажні перевезення стримується нерозвиненістю транспортно-логістичної системи країни. На низькому рівні залишається транспортно-експедиційне обслуговування населення і економіки. У країні відсутнє високошвидкісне залізничне сполучення.

Залишається на низькому рівні інноваційна складова в розвитку парків рухливого складу і технічних засобів транспорту, особливо при здійсненні внутрішніх перевезень. Істотне відставання і по екологічних параметрах роботи транспорту. Не отримує належного розвитку міський транспорт, у тому числі його сучасні швидкісні види, які могли б істотно гостроту проблеми транспортного розвитку мегаполісів [5, с. 88].

Майже у всіх галузях транспортного комплексу зберігаються тенденції старіння основних фондів і їх неефективного використання. Знос основних виробничих фондів по окремих групах основних засобів досяг 55 - 70 відсотків і продовжує наростати. Стан багатьох технічних засобів транспорту підійшов до критичного рівня. Значна частка їх експлуатується за межами нормативного терміну служби, інша – наближається до цього терміну. Як наслідок, істотно погіршуються показники безпеки і економічної ефективності роботи транспорту.

Однією з найбільш значущих проблем державного регулювання є незбалансованість розвитку єдиної транспортної системи України. Вона включає 3 найбільш важливих складових. Перша – це диспропорції в темпах і масштабах розвитку різних видів транспорту. Найбільш яскравий приклад – значне відставання розвитку внутрішнього водного транспорту і високі темпи зростання автомобілізації. Друга – це недостатній розвиток існуючої транспортної інфраструктури, що найгостріше виявляється в невідповідності рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації і попиту на автомобільні перевезення, в різкому скороченні числа обласних аеропортів, а також в наявності "вузьких місць" на стиках окремих видів транспорту. Третя – це територіальна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури.

Не у повному задовольняється платоспроможний попит населення на перевезення. Не забезпечуються перевезення пасажирів на соціально маршрутах, у тому числі із-за цінової недоступності.

У зв'язку із зростанням транспортних тарифів останніми роками виникли певні обмеження транспортно-економічних зв'язків. Із-за високої транспортної складової знижується конкурентоспроможність вітчизняної продукції не лише на зовнішньому, але і на внутрішньому ринках. зв'язків між областями України підриває її єдність, знижує економічну безпеку країни.

Недостатній рівень безпеки перевезень вантажів і пасажирів вітчизняними транспортними компаніями негативно впливає на їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг.

Автомобільний транспорт є основним забрудником повітряного басейну крупних міст (до 80 відсотків спільних викидів), його частка в викидах по країні складає 40 відсотків.

Зростають ресурсоемність перевезень і транспортні витрати економіки. Зростання собівартості перевезень у свою чергу у обумовлює підвищення транспортних тарифів.

Із-за і незадовільного стану рухливого складу закрито багато міських і міжміських автобусних маршрутів, знизилася частота руху автобусів. Унаслідок збитковості і відсутності заходів державної підтримки закрито багато повітряних ліній і частку річкових пасажирських маршрутів, що веде до задоволення попиту населення на перевезення не в повному об'ємі.

Складність фінансового стану транспорту посилюється випереджаючими темпами зростання цін на споживані ним ресурси. Рівень прибуткової ставки по перевезеннях особливо почав відставати від зростання цін на ресурси після ухвалення Урядом України рішень по забороні індексації залізничних тарифів без поширення аналогічного порядку на галузі, матеріально-технічні ресурси, що поставляють транспорту [3, с. 16].

Не дивлячись на підвищення тарифів на перевезення пасажирів і вантажів, фінансове положення транспортних підприємств не удалось нормалізувати.

Основними причинами низької рентабельності і збитковості перевезень є зниження об'ємів перевізної роботи при збереженні всієї інфраструктури видів транспорту і незначному зниженні чисельності виробничого персоналу, а також відставання зростання прибуткових ставок від зростання цін на споживаних транспортом паливо, електроенергію, матеріали і технічні засоби. Бюджетні субсидії, що виділяються, поки повністю не покривають втрати в доходах транспортних компаній, що виникають в результаті державного регулювання тарифів на перевезення пасажирів.

Вплив цих причин позначається незалежно від форми власності організацій транспорту. Магістральний залізничний транспорт, що віднесений до галузей природних монополій і в державній власності, також функціонує з низькою рентабельністю.

Гостро стоїть проблема залучення інвестицій в розвиток транспортної галузі, що обумовлене низькими інвестиційними можливостями транспортних підприємств, труднощами із залученням довгострокових позикових, нерозвиненістю механізмів державно-приватного партнерства. В даний час в більшості випадків реалізується некапіталомістка модель розвитку, при якій об'єми послуг зростають завдяки збільшенню використання існуючих основних фондів [2, с. 159].

Пріоритетною напрямом державного регулювання залишається вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної системи і ринку транспортних послуг, включаючи створення нормативно-правової бази, регулюючої питання якості транспортних послуг, забезпечення мобілізаційної підготовки транспортних організацій і виконання ними військово-транспортного обов'язку, розвитку механізмів державно-приватного партнерства, що забезпечують чіткий законодавчий розподіл прав, відповідальності і ризиків між державою і інвестором, а також визначення пріоритетних сфер цих механізмів на транспорті. У транспортній галузі посилюється дефіцит кваліфікованих професійних кадрів.

Ще однією важливою проблемою державного регулювання є недостатній рівень конкурентоспроможності вітчизняних компаній і всієї транспортної системи України в цілому на світовому ринку транспортних послуг. Це обумовлено як перерахованими проблемами, так і недостатніми можливостями вітчизняних транспортних організацій конкурувати на світовому ринку, у тому числі ефективно використовувати геополітичні переваги України при транзитних міжнародних перевезеннях.

Технічні і технологічні параметри міжнародних транспортних коридорів не забезпечують їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Інтеграція в світовій і регіональні ринки транспортних послуг означатиме посилення конкуренції, розширення доступу на український ринок зарубіжних перевізників, зняття адміністративних і тарифних бар'єрів і приведе до ускладнення вітчизняних транспортних компаній.

Державне регулювання транспортної системи пов'язане з ризиками, які можуть перешкоджати досягненню запланованих результатів. До таких ризиків можна віднести:

1) Макроекономічні ризики, пов'язані з зниження темпів зростання економіки і рівня інвестиційної активності, кризи банківської системи, виникнення бюджетного дефіциту.

Як і раніше визначальним чинником для розвитку транспортної галузі продовжує залишатися рівень світових цін на енергоносії, які складають разом з продукцією металургійних підприємств основну частку українських вантажопотоків.

Несприятлива зміна світової кон'юнктури в цих сегментах ринку може привести не стільки до зниження показників вантажообігу, скільки до серйозного падіння об'єму інвестицій в інфраструктурні проекти (одним з можливих джерел інвестицій в інфраструктурні проекти є Інвестиційний фонд, розмір якого безпосередньо залежить від кон'юнктури цін на світових ринках енергоносіїв).

Несприятливий сценарій розвитку української економіки приведе до фактичної консервації технічної відсталості транспортної інфраструктури на досить тривалий період часу.

2) Операційні ризики, пов'язані з недосконалістю прийнятих процедур, недостатньою технічною і нормативною правовою підтримкою державного регулювання.

Ефективний і динамічний розвиток транспортної галузі, конкурентоспроможність українських транспортних підприємств багато в чому залежатимуть від ухвалення найважливіших законів, наприклад: «Про платні автомобільні дороги», «Про морські порти України» і інших. Відсутність цих законів стане серйозною перешкодою в реалізації стратегічних цілей і значно результати реалізації державного регулювання.

До несприятливих чинників відноситься сьогодні відсутність цілої основоположних документів, що не дозволяють підвищити надійність і обґрунтованість запланованих результатів:

- стратегії територіального розвитку України на довгострокову перспективу, перспективної схеми розміщення продуктивних сил;
- довгострокового прогнозу соціально-економічного розвитку, що визначає темпи зростання ВВП, динаміку зростання реальних доходів населення, трансформацію структури ВВП, динаміку розвитку основних галузей, обумовлену темпами зростання національної економіки;
- стратегії розвитку зовнішньої торгівлі України, розробленої з врахуванням перебування світової економічної кон'юнктури, оцінки конкурентних переваг країни на світовому ринку, об'ємів експорту і імпорту, їх структури, ступеня інтеграції України в міжнародний транспортний простір;
 - основних положень демографічної і міграційної політики;
- транспортного балансу як основного інструменту виявлення диспропорцій в процесі прогнозування і встановлення рівноваги між попитом на транспортні послуги і їх пропозицією;

3) Геополітичні ризики. Успішна інтеграція України в міжнародну транспортну систему багато в чому залежить від стабільної політичної ситуації в сусідніх областях. Зокрема, реалізація проекту розвитку міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь» може бути поставлена під загрозу у разі поглиблення кризи у відносинах між Іраном і США.

Нестабільність міжнародного стану надасть негативний вплив на реалізацію проектів по створенню мережі вузлових розподільних центрів повітряних перевезень;

4) Техногенні і екологічні ризики. Будь-яка крупна катастрофа на транспорті техногенного (високий ступінь фізичного і морального зносу технічних засобів, людський), природного (повені, землетруси) або соціального характеру (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, нанесення і розкрадання майна, що відноситься до інфраструктури), вірогідність якої виключати не можна, зажадає серйозних додаткових капіталовкладень і приведе до відвернення з інших об'єктів транспортної системи.

У числі побічних наслідків таких подій можна чекати зниження інвестиційної привабливості і рейтингу довіри до транспортної галузі з боку кредитних організацій і міжнародних фінансових інститутів.

Аналіз світових тенденцій розвитку транспорту показує, що жодна країна не здатна контролювати ризики власної економіки, не маючи сильних транспортних позицій.

Світові тенденції в розвитку транспорту свідчать, що:

- закінчений період протекції по відношенню до видів транспорту і перевізників. Зусилля більшості країн на підвищення конкурентоспроможності національного транспорту і відмову від системи квот, а також від тарифних і інших обмежень. Їх заміною є гармонізація транспортного законодавства;
- ринок транспортних послуг почав ускладнюватися, всі сегменти транспортного процесу і логістики почали інтегруватися. Це привело до розвитку транспортної інфраструктури нового типу – транспортно-складським комплексам, які утворили об'єднані у систему взаємодії;
- транспортні центри стали елементами системи, що управляють, що дозволило оптимізувати "крізіні" тарифи. Це привело до переходу точки прибутковості з процесів фізичного перевезення в область транспортно-логістичних послуг. Поняття транспортних коридорів трансформувалося. З сукупності маршрутів вони перетворилися на систему центрів перевезень і транспортних вузлів, які поступово функції управління тарифною політикою, що управляють;

– якість транспортних послуг і конкурентоспроможність досягли високого рівня розвитку. У сегментах транспортного ринку, послуги яких мають попит, конкуренція переступила стадію змагання за якість транспортних послуг. Боротьба носить ціновий характер. На цьому фоні посилюються вимоги до екологічності транспорту. Звідси прагнення підтримувати частку транспортної складової в ціні кінцевої продукції при дотриманні жорстких норм по екології і безпеці.

Для української транспортної системи ці рівні розвитку поки не досяжні. Необхідне стимулювання поетапного підвищення якості транспортних послуг, інтеграції технологій транспортного обслуговування, підвищення конкурентоспроможності перевізників і операторів транспортних вузлів. Услід за цим можна чекати оптимізації цінової доступності транспортних послуг. Як обмеження повинні виступати задані рівні безпеки і екологічності транспорту.

Висновки

Основні загальносистемні проблеми державного регулювання розвитку транспортної галузі України полягають в наступному:

- наявність територіальних і структурних диспропорцій в розвитку транспортної інфраструктури;
- недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення, мобільності трудових ресурсів;
- недостатня якість транспортних послуг;
- низький рівень експорту транспортних послуг, у тому числі використання транзитного потенціалу;
- недостатній рівень транспортної безпеки;
- посилення негативного впливу транспорту на екологію.

Таким чином, в Україні з'явилися істотні обмеження зростання економіки, обумовлені недостатнім розвитком транспортної системи. Необхідна нові підходи до державного регулювання, яка визначає основні стратегічні напрями і цільові орієнтири розвитку транспортної системи.

Література

1. Гурнак В.М. Транспортно-дорожній комплекс України на сучасному етапі. (Стан. Проблеми. Перспективи.) / В.М. Гурнак, О. Ананченко, М.В. Гурнак // Заліз. трансп. України. – 2006. – N 4. – С. 14-16.
2. Дейнека А. Г. Регулирование интеграционных процессов на транспорте: инвестиционный аспект / А. Г. Дейнека, В. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ. – 2005. – № 11. – С.157-160.
3. Дикань В. Л. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2005. - № 9-10. – С. 13 – 18.
4. Ейтутіс Г.Д. Державне регулювання та стратегічний менеджмент на залізничному транспорті України в умовах ринкової економіки / Г.Д. Ейтутіс // Заліз. трансп. України. – 2008. – N 2. – С. 28-31.
5. Ковзель Н.О. Оценка влияния инвестиций на развитие экспорта транспортных услуг Украины / Н.О. Ковзель // Заліз. трансп. України. – 2007. – N 3. – С. 88-89.
6. Корнієнко В.В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України / В.В. Корнієнко, В.В. Козак, Г.М. Легенький, А.Д. Лашко, О.М. Пшінько, Ю.С. Бараш // Заліз. трансп. України. – 2009. – N 5. – С. 3-9.

Стаття надійшла до редакції 15.06.2010 р.



ТОВ "ДКС Центр"