

прискорення інтеграції транспортної системи України до світової.

Найбільше перешкод в галузі прискорення інтеграційних процесів має залізничний транспорт України, основні проблеми якого полягають в збитковості пасажирських, особливо приміських перевезень, обвальному старінні основних виробничих фондів, загостренні конкуренції на ринку перевезень. Проблемами, які потребують негайного вирішення, є фізичне відпрацювання і моральне старіння інфраструктури транспорту та парку транспортних засобів. На даний момент знос основних фондів «Укрзалізниці» складає 50-80%, пасажирських та вантажних вагонів - 8%, тягового рухомого складу, термін експлуатації яких 50 років, 92%. В результаті, такий стан основних фондів призводить до того, що залізниці не спроможні забезпечити в повному обсязі потреби в перевезеннях вантажів та пасажирів. Це також не дозволяє забезпечити відповідну швидкість, комфорт і саме головне – безпеку перевезення пасажирів. Одним з інструментів відновлення основних фондів є подальший розвиток інвестиційної діяльності на залізничному транспорті. Однак, низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізниць України практично не дозволяє використовувати зазначений інструмент.

Також, однією з проблем погіршення платоспроможності залізниць є щорічне списання недоодержаних коштів від перевезень пільгового контингенту, яке негативно позначається на своєчасності сплати податків, виплаті зарплати, забезпеченні безпеки руху поїздів, а також уповільнює процес оновлення основних фондів.

Значний вплив на собівартість та ритмічність роботи залізничного транспорту також здійснює наявність енергоресурсів та енергозберігаючих технологій, впровадження яких бракує нашим залізничним підприємствам.

Вирішення проблеми ефективності функціонування залізничного транспорту та прискорення інтеграційних процесів, оздоровлення транспортної системи в цілому можливо за рахунок розвитку міжнародних транспортних комунікацій, які спроможні забезпечити значні валютні надходження від експорту транспортних послуг. Адже саме міждержавний транзит через українську територію є великим, але досі нереалізованим національним ресурсом, а розбудова міжнародних транспортних комунікацій (в тому числі і міжнародних транспортних коридорів) дозволить залучити додаткові інвестиції в транспортну систему країни, в тому числі і до залізничного транспорту.

УДК 338.47

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ НАБЛИЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Устенко М.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських вимог. Зближення українського права з вимогами ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому.

Для України залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. У законодавстві України установлені базові принципи управління залізничною галуззю. Україна веде досить активну політику щодо участі у міжнародних організаціях з залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій і угод та є стороною основних конвенцій та угод в галузі залізничного транспорту, у тому числі й ЄС.

Цілі політики ЄС стосовно залізниць направлені на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці, а також заснування Транс'європейської залізничної магістралі (TEN). Європейський Союз найбільшу увагу приділяє посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші екологічно безпечніші. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу). Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо.

Протягом останніх років багато країн

провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентноздатності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Не дивлячись на схожість проблем залізниць і основної мети реформ, в різних країнах було вибрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. Відповідно до європейських директив, доступ до використання інфраструктури має право мати будь який перевізник. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств. Відкритий доступ дозволить транспортним підприємствам упроваджувати нові послуги, зокрема щодо закордонних перевезень, і знайти нові ринки.

Тому для України пріоритетом повинно стати не тільки придбання необхідної одиниці рухомого складу, переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

УДК 656.6:339.165.4(477)

ЗАДАЧИ И АЛЬТЕРНАТИВЫ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Фрасинюк Т.И., аспирант (ОНМА)

Анализ тенденции и закономерности развития мировой морской торговли, объемов перевозимых грузов показывает возрастающую роль морского транспорта, который так же, как и железнодорожный является видом массового транспорта и способен к решению макроэкономических и предпринимательских задач. Провозная способность морского транспорта постоянно возрастает: она ограничена только пропускной способностью портов и наличием транспортного флота. Реконструкция существующих и сооружение новых портов, постройка судов, имеющих более высокую грузоподъемность и скорость движения, максимальная механизация грузовых

работ наряду со сбалансированным развитием наземных транспортных подсистем предопределяет место страны в глобальной морской индустрии. Хотя морской транспорт менее регулярен, чем, например, железнодорожный, но грузовые перевозки на морском транспорте имеют более низкую себестоимость, чем на других видах транспорта, т.к. здесь отсутствуют затраты на постройку и содержание пути, транспортная единица - судно имеет большую грузоподъемность, грузовые работы механизированы, дальность перевозок высокая, что и характеризует эффект экономики масштаба.

Значение морской отрасли для Украины определяется не столько ее приморским расположением, сколько глобальными тенденциями. Перемещение основного промышленного потенциала в страны с низкой себестоимостью производства, дальнейшее развитие международного разделения труда ведут к росту объемов мировой торговли, почти 90% которой, по данным Международной морской организации, приходится именно на морскую торговлю. До мирового финансово-экономического кризиса из года в год объемы мировой торговли неуклонно росли, равно как и тоннаж мирового торгового флота. В предкризисный 2008-й морская торговля выросла на 3,6% и достигла 8,17 млрд. т. Структура мирового флота отражает спрос на доставку различных грузов, включая навалочные и наливные, и на промышленные товары.

Судоходство в целом является достаточно капиталоемким и высокорискованным сектором бизнеса, но одновременно именно морские перевозки являются той сферой экономической деятельности, которая в период кризиса характеризуется относительной устойчивостью. Кроме того, на фоне утраты флота государственными судоходными компаниями идет процесс создания и развития частных судоходных компаний. В 2010 году 197 судов (вместимостью 1000 регистровых тонн и более), принадлежащих украинским судовладельцам, было зарегистрировано под флагом других стран. Большинство зарегистрировано в Камбодже и на Мальте, в Грузии зарегистрировано 15 судов, а в Молдавии — 12. Утраченный потенциал судоходных компаний уже не вернуть, решить проблему возрождения украинского флота исключительно за счет государственных инвестиций, выделения средств из государственного бюджета на строительство новых судов нереально. Сегодня необходимо задуматься о том, как вернуть Украине статус морской державы не за счет перераспределения средств государственной