

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

казны, а за счет стимулирующих правовых мер. Необходимо обратиться к мировому опыту, в том числе к опыту новых морских государств, решивших проблему привлечения капитала.

УДК 338.47.001.73

СТРУКТУРНЫЕ РЕФОРМЫ КАК ПРЕДПОСЫЛКИ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Харитонов Л.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Структурные реформы завершают процесс становления рыночной экономики и создают необходимые условия для повышения ее эффективности. Центральным звеном в их реализации является реформа естественных монополий, один из объектов которой представляет железнодорожный транспорт. Переход от трансформационного спада к экономическому росту в Украине превращает проблему структурных реформ в одну из наиболее важных, а исследование в этом контексте проблемы модернизации железнодорожного транспорта на основе реформирования крупнейшей естественной монополии страны, представляет особый интерес.

Главной целью второго этапа реформ в Украине является экономический рост и структурная перестройка экономики. Основными задачами структурных реформ являются:

- существенное сокращение нерыночного сектора;
- расширение сферы конкурентных отношений;
- выравнивание относительных цен и создание дополнительных стимулов к модернизации экономики.

«Укрзалізницю» принято считать естественной монополией, но она структурно включает в себя как естественномонополистические сегменты, так и предприятия, которые могут эффективно функционировать на конкурентных началах. Поэтому разделение конкурентного и естественно монопольного секторов является первым шагом в реформировании этой вертикально интегрированной государственной структуры. Как свидетельствует мировой опыт, дальнейшее структурное реформирование предполагает выбор того или иного варианта в зависимости от многих факторов. Но основополагающим при этом является

формирование конкурентной среды там, где это возможно и необходимо и осуществление эффективного регулирования там, где без него не обойтись.

С одной стороны, необходима структурная реформа, предусматривающая расширение конкурентной среды и осуществление эффективного государственного регулирования. С другой, до тех пор пока железнодорожный транспорт не будет реструктуризован, нельзя организовать эффективное государственное регулирование. Поэтому успешное проведение структурных реформ является важнейшей задачей современного этапа экономических преобразований в Украине.

УДК 330.34:656

ШЛЯХИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Інфраструктура регіонального транспортного комплексу утворюється сукупністю виробничих і невиробничих галузей і об'єктів, що становлять матеріально-технічну основу для діяльності народногосподарського комплексу регіону.

Наявність розвиненої, збалансованої інфраструктури транспортно-дорожнього комплексу посилює конкурентні переваги регіону, тісно пов'язуючи його з економічною системою країни в цілому.

В даний час склалися обставини, що об'єктивно обмежують інвестиційну активність. До їх числа можна віднести:

- високу капіталомісткість об'єктів матеріально-технічної інфраструктури і тривалий часовий лаг, що вимагає тривалого відволікання значних обсягів інвестиційних ресурсів;
- відсутність ефективної як загальнодержавної, так і регіональної стратегії розвитку інфраструктури;
- негнучку державну тарифну політику щодо продукції та послуг інфраструктурних галузей монополістів тощо.

Необхідність розробки і здійснення довгострокової регіональної політики розвитку матеріально-технічної інфраструктури транспортно-дорожнього комплексу в регіонах України стає все більш очевидною. По суті, мова йде про розробку довгострокової програми відтворення основних фондів виробничо-