

2. Ажмухамедов И.М. Моделирование на основе экспертных суждений процесса оценки информационной безопасности / И.М. Ажмухамедов // Вестник АГТУ. — 2009. — № 2. — С. 101–109.
3. Силов В.Б. Принятие стратегических решений в нечеткой обстановке / Силов В.Б. — М.: ИНПРО-РЕС, 1995. — 228 с.
4. Горелова Г.В. Когнитивный анализ и моделирование устойчивого развития социально-экономических систем / Горелова Г.В., Захарова Е.Н., Гинис Л.А. — Ростов-на-Дону: изд-во Ростовского университета, 2005. — 288 с.
5. Козлов Л.А. Когнитивное моделирование на ранних стадиях проектной деятельности: учебное пособие / Козлов Л.А. — 4-е изд., перераб. и доп. — Барнаул: АлтГТУ, 2009. — 245 с.
6. Хрусталева Е.Ю. Когнитивные технологии в теории и практике стратегического управления (на примере оборонно-промышленного комплекса) / Е.Ю. Хрусталева, Д.И. Макаренко // Проблемы теории и практики управления. — 2007. — № 4. — С. 25–33.
7. Максимов В.И. Аналитические основы применения когнитивного подхода при решении слабоструктурированных задач / В.И. Максимов, Е.К. Корноушенко // Труды Института проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН. — 1999. — Т. 2. — С. 95–109.
8. Фестингер Л. Теория когнитивного диссонанса / Фестингер Л.; пер. с англ. — СПб.: Ювента, 1999. — 318 с.

УДК 332.32

РОЗВИТОК АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Комчатних О.В.

Розглянуто транспортну галузь України, зокрема сектор автомобільного транспорту. Проаналізовано сучасний стан автотранспортних господарств і головні проблемні моменти державного рівня, що утруднюють розвиток галузі. Визначено основні цілі та завдання національної транспортної політики.

The article says about Ukrainian transport branch especially about motor transport. The automotive sectors and key problem issues on a state level which make difficulties for the branch progress are analyzed. The main goals and tasks of the national transport politics are determined.

Постановка проблеми. Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки. Без ефективної роботи цієї галузі неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту — своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи [1].

Автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблеми розвитку окремих видів транспорту та транспортних комплексів відображені в дослідженнях В.М. Образцова, В.І. Дмитриєва, Є.Д. Ханукова, І.В. Белова, Н.П. Терешині, О.Г. Захарова, Є.Б. Айзенберга, В.Я. Шульги, Б.І. Шафиркіна. Проблема розвитку авто-мобільного транспорту присвячені праці таких учених, як А.І. Абрамов, А.І. Воркут, Б.Л. Геронімус, В.Н. Іванов, В.Є. Канарчук, Л.В. Канторович, В.Н. Лівшиц, А.І. Малишев, Д.М. Сологуб, М.Ф. Тріхунков, М.С. Ходош, Ю.М. Цветов. Однак наслідки вступу України до СОТ та перспективи створення ЗВТ з ЄС для розвитку автотранспортного комплексу вивчені недостатньо, що й зумовило актуальність дослідження.

Метою статті є аналіз перспектив та перешкод розвитку автотранспортного комплексу України відповідно вимог СОТ і ЄС.

Виклад основного матеріалу. вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі потрібні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи «Союз» (з Уралу в країни Європи) та «Уренгой — Ужгород» (із Західного Сибіру в країни Європи), а також

нафтопровід «Дружба» (Західний Сибір — країни Європи), За 2010 р. через територію України пройшло 152353,78 тис. тонн транзитних вантажів, з-поміж яких на автомобільні перевезення припадає 4649,12 тис. тонн, що на 38% більше ніж 2009р. Основні результати такої діяльності зображено на рис.1.

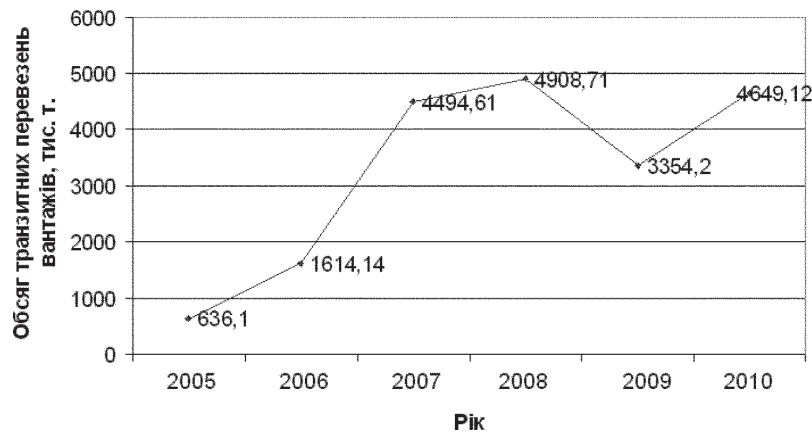


Рис. 1. Динаміка транзитних перевезень автомобільним транспортом України

Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом за 2005 — 2010 рр. відображено в таблиці 1. Динаміка перевезення вантажів пов'язана з тенденціями у виробництві в базових галузях промисловості, зокрема в машинобудуванні, виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції, металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів, добувній промисловості та динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки.

Таблиця 1

Вантажні перевезення автомобільним транспортом України

Рік	Обсяг перевезень		Вантажообіг	
	млн.т.	у % до попереднього	млрд.т/км	у % до попереднього
2005	126,5	101,70	19,7	128,80
2006	154,8	122,37	25,3	128,43
2007	169,7	109,63	29,4	116,21
2008	186,6	109,96	37,4	127,21
2009	140,0	75,03	33,9	90,64
2010	158,2	112,80	38,7	113,8

Так у 2008 р. високі темпи зростання перевезення вантажів були пов'язані одночасно з високим темпом приросту промислового виробництва та низькою порівняльною статистичною базою 2007р. Поступове уповільнення темпів зростання виробництва в металургії, виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції та добувній промисловості, а також істотне зменшення виробництва в сільському господарстві, призвело до уповільнення темпів приросту перевезення вантажів. Збільшення вантажообігу було зумовлено зростанням промислового виробництва та активним залученням автомобільного транспорту до перевезень вантажів як великими промисловими, так і малими приватними підприємствами завдяки його більшій відповідності вимогам замовників і вищій мобільності, порівняно з іншими видами транспорту.

Збільшення кількості міжнародних перевезень відбулося за рахунок динамічного розвитку малого та середнього видів бізнесу, який активізував роботу з укладання договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародних ринках перевезень і постійно зростаючим рівнем конкурентоспроможності вітчизняних перевізників.

Різде зниження показників автотранспортних підприємств у 2009 р. (вантажобіг зменшився на 9,36%, обсяг перевезень — майже на 25%, доходи — на 30 — 40%) [2] відбулося під впливом кризової ситуації, що склалася у всьому світі. Кризові явища в значній мірі відбилися на розвитку бізнесу в галузі транспорту та на українські підприємства, що формують сектор малого та середнього бізнесу. Укладання договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародні перевезення скоротилося. Зараз підприємства автотранспортного комплексу поступово виходять з кризи. Обсяг перевезень вантажів у 2010 р. порівняно з попереднім зріс на 12,8%, а вантажообіг — на

13,8%. Насамперед покращення цих показників можна пов'язати зі збільшенням обсягів промислового виробництва (зросло на 11,2%) та поступовим відновленням довіри іноземних партнерів у зв'язку зі стабілізацією політичної ситуації в країні. Дані Міністерства інфраструктури України по пасажирським перевезенням автомобільного транспорту України представлені в таблиці 2.

Таблиця 2

Пасажирські перевезення автомобільним транспортом України

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн.	у % до попереднього	млрд.пас.км	у % до попереднього
2005	3840,2	103,20	52,8	111,10
2006	3987,8	103,84	54,2	102,65
2007	4174,1	104,67	56,2	103,69
2008	4368,7	104,66	61,43	109,31
2009	4012,9	91,86	55,29	90,01
2010	3719,4	92,70	52,06	94,30

Порівняльна характеристика тенденцій розвитку за окремими видами транспорту для вантажних та пасажирських перевезень наведена нижче в таблицях 3 та 4. Як видно з порівняльної характеристики, автомобільний транспорт за перевезенням пасажирів посідає перше місце, а за перевезенням вантажів — третє. За 2010 р. автотранспортними підприємствами було перевезено 158,2 млн. тонн вантажів, що на 12,8% більше ніж в 2009 р [2].

Таблиця 3

Питома вага окремих видів транспорту у загальному перевезенні пасажирів

	Питома вага по рокам, у %			
	2007	2008	2009	2010
Всього видами транспорту, в т.ч.	100	100	100	100
➤ залізничним	5,06	5,35	5,85	6,24
➤ автомобільним	47,25	52,44	55,17	54,40
➤ водним	0,11	0,11	0,11	0,11
➤ авіаційним	0,06	0,07	0,07	0,09
➤ трамвайним	12,38	11,55	10,82	10,44
➤ тролейбусним	24,60	18,97	17,64	17,60
➤ метрополітенами	10,54	11,51	10,34	11,12

Таблиця 4

Питома вага окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів

	Питома вага по рокам, у %			
	2007	2008	2009	2010
Всього видами транспорту, в т.ч.	100	100	100	100
➤ залізничним	56,78	55,93	56,23	57,26
➤ автомобільним	18,80	20,92	20,13	20,95
➤ водним	2,69	2,19	1,41	1,47
➤ трубопровідним	21,72	20,95	22,22	20,31
➤ авіаційним	0,01	0,01	0,01	0,01

Сьогодні можливі напрямки підвищення конкурентоспроможності вітчизняних автотранспортних підприємств необхідно розглядати крізь призму розкриття внутрішнього суперечливого характеру сучасних глобалізаційних процесів.

Вступ України до СОТ сприяє збільшенню обсягів експорту та імпорту, тобто мають збільшитися вантажопотоки як у локальному, так і в міжнародному сполученні. Цілком природним є той факт, що конкурен-

ція між фірмами-перевізниками буде невпинно зростати. Конкуренція суб'єктів, які пропонують на ринку однорідну продукцію чи послугу, є основою законів ринкової економіки, за якими діє й ринок транспортних послуг. З переходом країни до ринкової економіки суперництво між перевізниками за залучення вантажовідправників отримало подальший розвиток, а також виник факт допущення на вітчизняний ринок іноземних компаній-перевізників, які володіють сучасними ринковими інструментами для залучення клієнтів [3]. Тому вітчизняні автотранспортні підприємства мають постійно вдосконалювати процес надання власної послуги.

В Україні щорічно доходи транспортних підприємств становлять близько 11-12 млрд. дол. США, але потенціал ринку транспортних послуг оцінюється у 50-80 млрд. дол. США [4], отже, він використовується лише на 15%. Причинами такої низької ефективності автотранспортних підприємств є незадовільний технічний стан рухомого складу, рівень його зносу та відсутність коштів на його оновлення, що створює бар'єри для здійснення послуг з перевезення на міжнародному ринку. Недостатній розвиток законодавчої бази і низький інвестиційний потенціал автотранспортного комплексу України призводить до збільшення ступеню зношення технічних засобів та погіршення їх структури. Ситуація, що на сьогоднішній день склалася в галузі, характеризується потребою оновлення рухомого складу за рахунок придбання автотранспортних засобів іноземного виробництва за відсутності українського виробника, який би задовольнив потреби перевізників. Практично, більшість автомобілів, які працюють на міжнародних перевезеннях, отримані українськими перевізниками як іноземні інвестиції або в оренду (лізинг). Крім того, має місце неналежна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це за умов більш жорсткої конкуренції призводить до поступового витіснення українських перевізників з міжнародних ринків автотранспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення та створює загрозу економіці країни в цілому.

Основними стримуючими факторами покращання задоволення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги виступає слабке оновлення рухомого складу автотранспорту, невідповідність його технічного рівня світовим вимогам; слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України; неінтенсивне удосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями; занадто низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки; недостатні обсяги інвестиційних коштів в розвиток автотранспортної галузі [5]. Тому сьогодні конче необхідно впроваджувати заходи, що спрямовані на вирішення вищезазначених проблем та на посилення конкурентоспроможності вітчизняних автотранспортних підприємств. Ці заходи стосуються як технічної сторони проблеми (тобто технічного стану рухомого складу), так і економічної. Задоволення зростаючого попиту на вантажні перевезення не можливе без дотримання вітчизняними автотранспортними підприємствами сучасних вимог до процесу надання такої послуги. Зокрема, дотримання більш високих екологічних стандартів в Україні, ніж існуючі, створення такої структури рухомого складу, яка б відповідала стандартам Євро-3, Євро-4 та Євро-5.

Висновки. На підставі наведених міркувань ми вважаємо, що в найзагальнішому вигляді ринок транспортних послуг у господарсько-правовому контексті — це система відносин між перевізниками (експедиторами) та замовниками транспортних послуг, а також іншими учасниками та державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів і вантажів як на національному, так і на міжнародному рівні.

Для створення ефективної системи правового регулювання ринку транспортних послуг потрібно почати з формулювання і закріплення основних положень національної транспортної політики, а також на законодавчому рівні закріпити визначення основних понять «національна транспортна політика», «ринок транспортних послуг», «транспортні послуги» тощо.

Література

1. Князевська О.В., Корецька Г.В., Подвальний І.А. Підсумки та тенденції розвитку автомобільних перевезень в Україні // Науковий вісник НЛТУ України. — 2009. — Вип. 19.5 — С. 97 — 103.
2. <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю., Шраменко О.В. Аналіз рівня конкурентноздатності транспортного підприємства за допомогою комплексної оцінки якості обслуговування // Вісник Кременчуцького державного політехнічного університету, — Кременчук: КДПУ, 2006. — Вип. 2/2006 (37), ч. 1. — 172с.
4. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Л.М. Гурч, А.М. Ченчик // Вісник національного університету «Львівська політехніка». — Л.: Львівська політехніка, 2008. — №633. — С. 165-171.