

Геннадій Фердман

заступник начальника Науково-дослідного центру Збройних Сил України «Державний океанаріум» Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія» з наукової роботи, к.держ.упр., с.н.с.
ORCID ID 0000-0002-2023-1696

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Одним із найважливіших ознак технологічного прогресу й цивілізованості держави є рівень розвитку транспортної системи. Транспортна сфера може бути основою для відновлення та розвитку економіки України. Тому проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України повинні стати основою для відновлення та розвитку держави при інтеграції в європейську і світову економіку, стати базисом для ефективного входження України у світове співтовариство. За умов формування національної транспортної системи України та ефективного державного управління на транспорті транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний розвиток.

Ключові слова: транспорт; транспортна система; транспортний комплекс; транспортна безпека; транспортні коридори; економіка; державне управління; нормативно-правова база; розвиток; інтеграція.

Gennady Ferdman

Deputy Head of the Scientific Research Center of the Armed Forces of Ukraine «State Oceanarium» of the Institute of Naval Forces of the National University «Odessa Maritime Academy» for scientific work, PhD in Public Administration, Senior Researcher
ORCID ID 0000-0002-2023-1696

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

One of the most important signs of technological progress and civilization of the state is the transport system's development level. Without a reliable transport system, neither economic development nor preservation of political space can be realized. This is why the European location of Ukraine with its branched transport system and the transport sector, which can become the basis for Ukrainian economy recovery and development, gains exceptionally great political significance.

The problem of economic integration for Ukraine is one of the top priorities, and given that Ukraine is one of the largest European powers, integration with the countries of Europe and, first of all, with the European Union member states is especially important for it.

The main objective of the paper is to highlight the main issues that are pushing Ukrainian carriers out of the international transport services markets and identify the main range of problems that Ukraine will face as a full member of the EU.

The article presents the main features of the current state of the transport system of Ukraine by types of transport. Представлены the proposals on the main directions of development and formation of the national transport system of Ukraine, which requires effective public administration, the main priorities of the Ukrainian transport system restoration are its proper functioning and development.

Therefore, the problems and prospects of Ukraine's transport system development should become the basis for the restoration and development of the state in the process of integration into the European and world economies, and become the basis for the effective entry of Ukraine into the world community. In the conditions of the formation of the national transport system of Ukraine and effective state administration in transport, our state's transit capacities will be able to provide both economic and social development.

Key words: transport; transport system; transport complex; transport free; transport corridors; economy; state power; regulatory and legal framework; development; integration.

Історія багатьох країн світу є прикладом, коли транспорт «підіймав» зруйновану економіку та забезпечував цілеспрямований та інтенсивний розвиток її базових галузей. США долали кризу Великої депресії – будуючи автомобільні заводи. Німеччина і Японія відновлювались після другої світової війни завдяки розвитку транспорту на базі нових технологій та будівництва автодоріг.

Без надійного транспортного комплексу не можуть здійснюватись ні економічний розвиток, ні збереження політичного простору. Саме тому набирає виключно великого політичного значення європейське розташу-

вання України з її розгалуженою транспортною системою. Транспортна сфера може бути основою для відновлення та розвитку економіки України. Зокрема, її вигідне географічне розташування може бути перетворено на геополітичний капітал. Це узгоджується зі стратегічними цілями перетворення України на економічно розвинену державу, яка прагне забезпечити високий рівень розвитку своїм громадянам [1].

Однією із найважливіших ознак технологічного прогресу й цивілізованості держави є рівень розвитку

транспортної системи. Ще більше підсилюється потреба у високорозвиненій транспортній системі при інтеграції до європейської і світової економіки, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і заняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвиненої держави.

Проблема економічної інтеграції для України є однією з першочергових, а враховуючи те, що Україна – одна з найбільших європейських держав, то для неї особливо важливою є інтеграція саме з країнами Європи і, в першу чергу, з країнами-членами Європейського Союзу.

Унаслідок швидких і революційних змін, яких знає цивілізація, постійно зростають ризики виникнення катастроф, аварій, соціальних конфліктів тощо. Сьогодні накопичився цілий комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, соціального, інформаційного та науково-технічного характеру, яких вчасно не було розв'язано.

Основними характерними рисами теперішнього стану діяльності транспортної системи є наступні:

- 1) обсяги перевезень стрімко йдуть на спад;
- 2) критичного рівня досяг фінансовий стан галузі;
- 3) практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база;
- 4) реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування рухомого складу та матеріально-технічної бази фактично відсутні;
- 5) вкрай незадовільно вирішуються питання:
 - розвитку державно-приватного партнерства;
 - залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі;
- 6) не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі;
- 7) зруйнована система безпеки та контролю;
- 8) поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна;
- 9) вирішення міжнародних питань майже паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України [2].

Ситуація загострюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяють складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв'язків, що виникають між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних видів транспорту.

Сучасна вразливість національної економіки – результат власних, внутрішніх проблем функціонування економічної системи, виявлення яких і представляє основний інтерес в аспекті як розуміння причин економічної небезпеки, так і визначення шляхів її уникнення та набуття самодостатності. В силу значущості транспортно-комунікативної системи (ТКС) в економіці народного господарства, аналіз проведеної в Україні політики самодостатного розвитку ТКС має великий науковий та практичний інтерес. Для цього паралельно з визначенням головної мети самодостатного розвитку соціально-економічної системи має бути побудована ієрархічна сукупність цілей поетапного досягнення кінцевого результату. В цьому аспекті важливо забез-

печити правильний вибір черговості практичної реалізації зазначених цілей. На початку має бути сформоване так зване ядро національної самодостатності соціально-економічної системи, яке виступить у ролі додаткового стабілізатора її розвитку. До складу утворюючих ядро сфер і окремих видів діяльності доцільно ввести такі компоненти, які є стабільно затребуваними та необхідними, передусім, всередині країни. Найлогічніше відібрати їх із сфери продовольчого, енергетичного, транспортного забезпечення. У цих сферах слід виділити обмежену кількість найпріоритетніших напрямів розвитку і підтримати їх на державному рівні [3]. Одним з таких найпріоритетніших напрямів є розвиток транспортної системи держави.

Постановка проблеми

Загальна проблема статті полягає у тому, що на сучасному етапі становлення нової, демократичної держави відбуваються кардинальні зміни в усіх сферах людського буття. Проблеми сьогодення ставлять перед суспільством розв'язання питань суспільно-політичного життя нашої країни, її відродження, національної та транспортної безпеки, яке відбувається в сучасних суперечливих умовах, а транспортна сфера може бути основою для відновлення та розвитку економіки України. Тому проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України повинні стати основою для відновлення та розвитку держави при інтеграції в європейську і світову економіку, стати базисом для ефективного входження України у світове співтовариство.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Стан наукових розробок з питань перспектив розвитку транспортної системи України останнім часом набувають позитивної динаміки. Роботи в яких підіймаються питання забезпечення національних інтересів та національної безпеки, які стосуються інтеграційних проблем транспортного комплексу на пострадянському просторі, стану та перспектив розвитку міжнародних транспортних коридорів, регіональних транспортних магістралей мають важливе значення. До них відносяться наукові публікації С. А. Анісімова, В. В. Васильєва, Є. М. Васильєвої, С. С. Гончаренко, Ю. А. Євдокімова, К. Є. Каратаєвої, В. Н. Лівшиця, В. М. Пазовського, В. А. Персіанова, С. А. Проскуріна, О. І. Сиченкової, а автори В. Геккер, Д. Зеркалов, О. Крупіна, Ю. Некрасов, А. Ткаченко, О. Соколов, Д. Шамрай висвітлюють питання безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення.

Кожний з них по різному підходить до висвітлення питань перспектив розвитку транспортної системи України, аналізує різні рівні та аспекти цього явища. Це, в свою чергу, обумовлює необхідність переосмислення існуючих підходів до розуміння сучасних перспектив розвитку транспортного комплексу і розробки теоретичних аспектів дослідження.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Аналізуючи останні дослідження, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, можна зробити наступний висновок, якщо проблеми окремих видів транспорту достатньо розглянуті, то проблеми перспектив розвитку всієї транспортної системи держави в умовах глобалізації та єв-

роінтеграції майже не вивчені та потребують подальшого розгляду.

Мета

Висвітлити основні проблемні питання, які витісняють українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, та визначити основну низку проблем, вирішення яких дозволить Україні стати повноправним членом ЄС.

Виклад
основного
матеріалу

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам з виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Як заходи з підвищення ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей [4].

Проблеми розвитку морського транспорту пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Велика кількість українських судів ходить під чужим прапором. Через нестабільність праці та низьку вітчизняну заробітну плату українські моряки віддають перевагу іноземним перевізникам. Середній вік судів торгового значення більший за 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід судів із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), зв'язаних з обробкою вантажів.

Переважає частина судів торгового флоту – малотоннажні. Так, середня водотоннажність українських судів у 3–5 разів менше аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, ін. Відзначимо, що структурні зміни флоту убік збільшення середньої водотоннажності в перспективі обумовлять необхідність рішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень.

В даний час основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос судів, мала частка запечатаних вантажів у загальному їхньому обсязі, недостатні обсяги перевезень із використанням системи "буксир-штовхач (баржа)". Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може складати конкуренцію по тарифах і послугам із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижче (близько 20 %) у порівнянні з розвитими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту [5].

Проблеми, що очікують свого рішення у відношенні повітряного транспорту, стосуються, насамперед,

комплектації парку літаків їх конкурентоздатними типами (АН-70, АН-140, АН-228, ЯК-42, У-737/400, У-757 і ін.), будівництва і реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації керування авіаційним транспортом у напрямку створення конкурентного середовища усередині даної галузі, налагодження системи постачання, узгодження земельних тарифів і т.д. [6].

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема таким як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку й ін. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі [7].

Існує низка проблем на трубопровідному транспорті України, що обумовлено вирішенням питань всієї газотранспортної системи держави починаючи від її реконструкції, утримання, використання і закінчуючи формою власності.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Тільки в межах України дані проекти потребують уже на початковому етапі понад 2 млрд. доларів. Про масштабність цих завдань свідчить і той факт, що лише на труби зазначеного з'єднувального нафтопроводу необхідно більше 0,4 млн. тонн металу.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України [8].

Розвиток і формування національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими основними напрямками:

- вдосконалення нормативно-правового забезпечення та уніфікація транспортного законодавства у відповідність з міжнародним правом;
- створення системи інтермодульних перевезень (виробництво спеціалізованих технічних засобів - контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів);
- створення ринку транспортних послуг;
- поступове оновлення рухомого складу та виробничої бази;
- забезпечення транспортної безпеки;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

До пріоритетних напрямків з відновлення транспортної системи України на всіх видах транспорту, його належного функціонування та подальшого розвитку слід віднести:

- вдосконалення державного механізму прийняття управлінських рішень центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту та покращання оперативності цього процесу;
- призначення на посади керівників транспортно-дорожньої галузі виключно з професійних якостей фахівців, які мають досвід роботи у галузі;

створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;

- ефективне та економічно-обґрунтоване розпорядження державним майном, оптимізація приватизаційних процесів;
- гнучка конкурентноздатна тарифна політика в транспортній галузі;
- затвердження відповідним нормативним документом консолідованої відповідальності підприємця, банківської установи та Уряду за інфляційні процеси і збільшення кредитних ставок кредитів, які були залучені підприємцем під виробничі потреби;
- введення мораторію на збільшення фінансового навантаження на галузі транспортно-дорожнього комплексу;
- удосконалення нормативно-правової бази в галузі транспорту, її адаптація до вимог європейського законодавства, будівництво сучасної придорожньої інфраструктури винесення вантажно-митних терміналів за межі великих міст України та здійснення митного оформлення вантажів відповідно до європейських норм;
- у податковій сфері – чітке виконання існуючого законодавства та відповідальність винних за не своєчасне повернення ПДВ;
- реалізація державної програми реконструкції аеропортів;
- організація швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок її концентрації та маршрутизації, введення систем диспетчерського контролю;
- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, створення єдиних транспортних вузлів надання пасажирських послуг (хабів), розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

Об'єктивні умови процесів стабілізації та відновлення розвитку України зумовлюють її націленість на входження в світову економічну систему і насамперед – на економічну інтеграцію з провідними західно-європейськими державами. Цей процес, безумовно, призведе до зростання товарообмінних операцій між співпрацюючими країнами. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії та Близького Сходу. Однією з визначальних систем, які забезпечують вантажні та пасажирські перевезення на території України, є транспортно-комунікаційна система, до якої в ринкових умовах ставляться досить високі вимоги щодо

якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам європейської інтеграції [9].

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи необхідно виконати ряд вищепоставлених основних завдань.

Висновки

Таким чином, внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортної системи збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Вищезазначене, в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Перспектива інтеграції у ЄС України значною мірою залежить від вирішення ряду багатьох проблем, в тому числі проблем транспортної системи, безпеки та економіки.

Необхідно досягти таких високих макроекономічних стандартів, які склались в економіці країн Західної Європи. Тільки в результаті успішного здійснення ринкових реформ і досягнення високого рівня розвитку економіки Україна може претендувати на членство у Європейському Союзі.

За умов ефективного управління на транспорті, транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний її розвиток, так як транспортний комплекс України – це потужний потенціал, який має використовуватися в повному обсязі для добробуту українського народу.

Перспективами подальших розвідок у даному напрямку є ефективне управління на транспорті та інтеграція України у ЄС.

Література.

1. Сапронов О. Виклики, ризики та загрози національній безпеці в транспортній сфері. URL: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Dums/2010_3/10sovbt.pdf.
2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період.
3. Чернявська Т. А. Самодостатність транспортно-комунікаційної системи регіонів в системі національної безпеки / Становлення економіки України у післякризовий період / Під ред. д.е.н., професора О.О. Непочатенко (Частина 1). Умань: Видавець «Сочинський», 2012. С. 81–89.
4. Карпінський Б., Макух Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. *Економіка України*. №7 (440), 2003. 17–23 с.
5. Доронцов С.І. Україна: прогноз розвитку продуктивних сил. - К., 1999 - 206 с.
6. Економіка України. Київ: Преса України, 2005. 29–34 с.

7. Концепція реформування транспортного сектора України. Ю. М. Цвєтов, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин та ін.: зб. наук. праць. Київ, 1999. 67 с.

8. Ковалевського В. В., Михайлюк О. Л., Семенов В. Ф. та ін. Розміщення продуктивних сил України і регіональна економіка: підруч. Київ: Тов. «Знання», КОО, 1998. 546 с.

9. Поручник А. М. Національний інтерес України: економічна самодостатність у глобальному вимірі: монографія. Київ КНЕУ, 2008. 352 с.