

**О. М. ВОВК**, канд. екон. наук, доцент  
Національний авіаційний університет

**І. М. АВЕРГІЧЕВ**, старший викладач  
Київська державна академія водного транспорту  
ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

## СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

*Розглянуто стратегічні напрями розвитку ринку транспортних послуг в Україні. Визначено євроінтеграційні тенденції щодо їх ефективного функціонування.*

**Постановка проблеми.** Проблема розвитку сфери транспортних послуг набуває особливого значення для України, оскільки її економіка значною мірою залежить від ефективної участі у міжнародному поділі праці. Аналіз літератури свідчить, що стан транспортної інфраструктури не забезпечує єдності транспортної системи, яка є однією з головних причин низької якості транспортних послуг, наданих під час транспортування пасажирів і вантажів.

**Аналіз попередніх досліджень.** Проблема створення стратегії міжнародної торгівлі транспортними послугами з метою інтеграції країни в міжнародну транспортну систему не є новою. Економічні проблеми розвитку ринку транспортних послуг були висвітлені в працях багатьох вчених, зокрема І. М. Аксьонова, А. Е. Горсва, А. М. Редзюка, Е. А. Сафронова, А. А. Смахова, Р. Єлсопа, С. Пиражкова, Д. Прейгера, І. Малярчука, В. Г. Галабурди та ін.

Проте питання розвитку сфери транспортних послуг з метою інтеграції України в економіку ЄС потребує уваги та залишається недостатньо вивченим.

Метою статті є здійснення аналізу ринку транспортних послуг в Україні, відображення його реального стану на сьогоднішній день та встановлення основних напрямків та стратегій розвитку транспортних послуг.

**Виклад основного матеріалу.** На міжнародному ринку транспортних послуг спостерігається потенційна загроза втрати Україною певної частки ринку та перетворення її з провідного експортера на імпортера зазначених послуг. Україна нині на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись країнам Західної Європи як за якістю, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортними компаніями. Подальший розвиток українського ринку транспортних послуг, зміна конкурентних умов на ринку будуть безпосередньо залежати від факторів зовнішнього та внутрішнього порядку. В економічному житті країни транспорт посідає особливе місце. По-перше, він забезпечує зв'язок між різними галузями економіки. По-друге, здійснюється рух продукції зі сфери виробництва до сфери обігу, а тим самим транспорт на діяльність виступає продовженням процесу виробництва в межах обігу.

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди і тим самим не тільки обумовлюють практичну реалізацію договору купівлі-продажу, але і помітно впливають на контракти) ціну товару. Зусилля підприємства навіть за високої якості експортної продукції можуть бути зведені нанівець незадовільною організацією транспортного обслуговування і помилками при виборі базисних умов постачання товарів, транспортних умов у договорах купівлі-продажу.

У структурі експортованих послуг наземного транспорту (без трубопровідного) пріоритет належить залізничному транспорту, частка якого становить понад 82%. Залізничний транспорт України залишиться на тривалу перспективу головним видом транспорту, зокрема на європейському напрямку для перевезень вантажів. Актуальним у впровадженні євроінтеграційної моделі залишається доведення якості транспортних послуг на залізниці до вимог європейських стандартів, формування дієвої транспортно-логістичної системи як на східному, так і на західному напрямках, у т.ч. для забезпечення транзитних перевезень на значну відстань у змішаному сполученні (інтермодальні перевезення).

Експерти доводять, що використання логістичних систем на транспорті дозволяє зменшувати загальні витрати, транспортні витрати, витрати на навантажувально-розвантажувальні операції та збереження матеріального потоку, пришвидшувати обіг матеріальних ресурсів та скорочувати їх запаси.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг та формування його стратегій, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є створення міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Розробки вітчизняних вантажоперевізників свідчать про доцільність створення у вузлі Чоп - Захонь міжнародного логістичного центру (де зосереджені потужні термінали, склади, перевантажувальні комплекси та інша транспортна інфраструктура для комплексної обробки значних обсягів експортно-імпорتنих і транзитних вантажів), що можна оцінювати як новий реальний механізм інтеграції транспортних послуг української залізниці на ринку послуг залізничного транспорту країн Європи. Створення єдиного комплексу з обслуговування вантажопотоку, в т.ч. контейнерного, в напрямку «захід - схід - захід» за участю транспортних компаній української, угорської, словацької та російської сторін дасть можливість суттєво скоротити час доставки вантажів, підвищити ефективність використання потенціалу залізниць, зокрема в системі МТК-5, до якого тяжіють країни - відправники вантажів - Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія та країн-одержувачів, серед яких лідирує РФ, далі - Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Дієвим механізмом євроінтеграційного стратегічного розвитку ринку послуг автомобільного транспорту є розширення участі України в обміні дозволами на перевезення вантажу автомобільними шляхами європейських країн призначення. Україна є активним учасником міжнародного ринку автотранспортних послуг: у 2013 р. вона експортувала послуги вантажного автотранспорту до 69 країн на загальну суму 151,1 млн дол. США (імпорт аналогічних послуг з 47 країн оцінюється у 37,3 млн дол.) [10].

В Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т.ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів. Так, у 2012 р. послугами українських авіакомпаній скористалось 6106,5 тис. осіб, темп зростання порівняно з 2009 р. склав 19% [7].

Дослідники з аналітичною метою виділяють морський транспорт, який відіграє основну роль у перевезенні зовнішньоторгових вантажів, повітряний транспорт, який відіграє основну роль у міжнародному перевезенні людей, та інші види транспорту.

Розвиток транспортного ринку стикається з великою кількістю проблем, пов'язаних із тарифами, митами, протекціоністською політикою щодо деяких країн. У зв'язку із цим вже з кінця 80-х років багато країн стали проводити політику, що сприяє лібералізації перевезень. При цьому в основу покладені приватизація та комерціалізація державних підприємств, розширення сфери діяльності приватного сектора в рамках функціонування як національних транспортних підприємств, так і за участю іноземців. На сучасному етапі більшою мірою для міжнародного регулювання торгівлі транспортними послугами характерні двосторонні угоди з окремих видів транспорту, в них часто використовують принцип «вільної конкуренції» на комерційній основі. Такий режим забезпечує свободу перевезень, захищає від дискримінації щодо іноземного перевізника, від несправедливої цінової політики та преференційного режиму для національних перевізників.

Підготовка і реалізація поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію передбачає протягом 10-15 років перехідного періоду здійснити укладання угод між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво у сфері транспорту, які мають готуватися із врахуванням умов формації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного та інтенсивного розвитку світової торгівлі [1]. Зокрема, до пріоритетних заходів України та ЄС у галузі транспорту належать:

- ◆ розвиток транспортної інфраструктури України та її європейської транспортної системи;
- ◆ підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація законодавства;
- ◆ модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- ◆ створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Поглиблення міжнародного співробітництва України в транспортній сфері та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу передбачають уніфікацію вимог не тільки до рухомого складу шляхів сполучення, але і до організації транспортного процесу та встановлення єдиних вимог до його якості. Відпрацьовуються ці питання насамперед через спільний розвиток існуючих та розбудову нових міжнародних транспортних коридорів.

Тому передбачалось:

- ◆ демонополізувати окремі види транспорту та види їх діяльності;
- ◆ забезпечити розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;
- ◆ впровадити державне регулювання та контроль за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, не допускати зловживання монополієм становити на ринку транспортних послуг;
- ◆ створити економічний механізм для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;
- ◆ забезпечувати цілісність розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;
- ◆ створити умови для модернізації та розвитку транспортного сектора переважно на підставі самофінансування.

Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бути такі:

1. Вирішити проблему збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг як за галузевою (за видами транспорту), так і регіональною ознакою.

Для цього необхідно:

а) на залізничному транспорті:

- ◆ на законодавчому рівні підвищити відповідальність вантажоодержувачів за пошкодження вагонного парку, що включатиме поряд з відшкодуванням витрат на ремонт компенсацію не отриманого прибутку залізниць внаслідок вилучення вагонів з обороту;

- ◆ впровадити нормативні документи, які регулюватимуть залучення до вантажних перевезень приватних вагонів (включаючи економічний механізм, за яким встановлювалась би відповідальність орендаря за збереження та своєчасне повернення транспортних засобів). Функції з регулювання процесу залучення приватних вагонів до вантажних перевезень доцільно делегувати державному органу з регулювання тарифів на транспорті, необхідність створення якого в Україні обговорюється вже протягом багатьох років;

- ◆ вдосконалити діючу нормативно-правову базу, що регулює процес фінансового забезпечення оновлення локомотивного парку (тільки у 2011 р. з експлуатації було знято майже 100 електровозів серії ВЛ8, у наступні 3 роки - ще 300 машин цього типу, а також багато електровозів інших моделей і тепловозів) з тим, щоб поряд з державними коштами, що можуть залучатися через впровадження лізингової форми придбання техніки, придбання машин здійснювалось також приватними інвесторами за умов встановлення їх власності на придбані локомотиви;

- ◆ продовжити розробку проекту Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», спрямованого на модернізацію, оновлення рухомого складу залізниць; поетапне розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху; підвищення якості та швидкості перевезень, рівня комфорту обслуговування пасажирів; покращення умов економічної безпеки і захисту довкілля;

- ◆ поступово продовжувати (там, де це економічно доцільно) впровадження денних перевезень пасажирів швидкісними потягами;

- ◆ з метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) у рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю.

б) на автомобільному транспорті:

- ◆ забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг. Забезпечити повне виконання прийнятих зобов'язань з розширення нового будівництва та облаштування (з урахуванням вимог євростандартів) автошляхів (зокрема - по 2-4 тис. км щорічно);

- ◆ розробити і прийняти Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», у якому передбачити необхідні умови та дієві механізми взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами (можливо шляхом випуску цінних паперів, акцій, облігацій) для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг;

- ◆ прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту, у якій, на підставі схваленої КМУ у серпні 2011 р. (Розпорядження №732-р) Концепції, зосередити увагу на прискоренні процесу оновлення автотранспортного парку шляхом нарощування

обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для вантажних і пасажирські перевезень з урахуванням європейських вимог до їх економічності й екологічності та шляхом лізингу;

♦ вирішити управлінсько-організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних автодоріг.

в) на авіаційному транспорті:

♦ забезпечити повне виконання завдань з розбудови сучасного аеропортового господарства;

♦ вивчити питання щодо доцільності впровадження вертикально-інтегрованих структур, посилення міждержавної співпраці при створенні нових моделей літаків серії «Антонов», формування потужностей з виробництва вітчизняного вертольота; реалізувати положення Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 р. (після її схвалення);

♦ здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, впровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіа компаніями.

г) на морському транспорті:

♦ розробити і реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2020 р.;

♦ для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту розробити та ухвалити закон «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України», (Держави) програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму «Безпека судноплавства в Україні» (Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства затверджено постановою Кабінет} Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1137);

♦ удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства, забезпечити виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року (схвалена розпорядженням КМУ від 16.07.2008 № 1051-р), насамперед щодо розвитку потужностей з переробки контейнерних вантажів в морських торговельних портах та розширення географії функціонування морських поромних ліній між портами України, РФ, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії;

♦ завершити будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай - Чорне море в українській частині дельти Дунаю;

♦ розробити і реалізувати окрему національну програму з розвитку інфраструктури для прийому круїзних суден нового покоління, покращення обслуговування пасажирів у приймаючих портах (світовий ринок морських круїзів у 2011 р. оцінювався у 16 млн осіб).

Висновки. Незважаючи на значимість транспортних послуг у зовнішньоторговельному балансі країни, позиції України на міжнародних ринках транспортних послуг багато в чому втрачені. Стратегіям міжнародної торгівлі транспортними послугами не приділяється гідної уваги з боку зовнішньоекономічного відомства. Транспортні послуги зовнішньоторговельного характеру відійшли у ведення транспортних міністерств і перестали бути складовою частиною зовнішньоекономічної стратегії держави.

Дослідження ринку транспортних послуг України та розробка рекомендацій, щодо розвитку ринку транспортних послуг на практиці дозволить підвищити ефективність, гнучкість та адаптивність позиції держави в системі міжнародної та зовнішньої торгівлі.

#### Список використаних джерел

1. Пиражков, С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті ЄС і формування ЄЕП / Пиражков С., ПрейгерД., Малярчук І. І/ Економіка України. — 2005. — № 3.

2. Галабурда, В. Г. Единая транспортная система [Текст] / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин, С. В. Милославская, Н. А. Троицкая. — М.: Транспорт, 2001.

3. Резер, С. М. Логистика экспедирования грузовых перевозок [Текст] / С. М. Резер. — М.: РАНВИНИТИ, 2003. — 472 с.

4. Економіка залізничного транспорту: Учеб. для вузов ж.-д. транспорту [Текст] / И. П. Терёшина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н. П. Терёшиной. Б. М. Ланидуса, М. Ф. Трихункова. — М.: УМЦ ЖДТ. 2006.

5. Кривопішин О. М. Організаційно-економічна взаємодія міських та приміських транспортних сполучень: умови і перспективи: монографія - Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. — 240 с.

6. **Кривопішин, О. М., Ейтуніс Г. Д.** *Господарська діяльність залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку.* — Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2011. — 2480 с.

7. **Джерело-**, розраховано за даними Державної служби статистики України: Зовнішня торгівля України транспортними послугами у 2008–2013 рр.

**Волк Ольга, Аверичев Игорь.** *Стратегические направления развития рынка транспортных услуг в Украине.* Рассмотрены стратегические направления развития рынка транспортных услуг в Украине. Определены евроинтеграционные тенденции их эффективного функционирования.

**Walk Olga, Igor Averychev.** *Strategic directions of market development transport services in Ukraine.* The strategic directions of development of the market of transport services in Ukraine are considered. European integration tendencies of their effective functioning are determined.