УДК 339.13.025 (477)

**Хрустальова В. В.**

*к.е.н., доц. кафедри економ. теорії та конкурентної політики*

*КНТЕУ*

# ТРАНСПОРТНА СФЕРА УКРАЇНИ: АНАЛІЗ СТАНУ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

*Здійснено комплексний аналіз стану та проблем розвитку транспортного сектору. Значну увагу приділено питанням стабілізації та оптимізації функціонування транспортного комплексу за рахунок конкурентних переваг і потенційних можливостей.*

*Ключові слова: транспортний комплекс, транспортна мережа, транзитний потенціал, транспортно-експлуатаційний стан*

Постановка проблеми. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України станом на 2010 рік становила 9,3%. Чисельність працівників галузі становить майже 7% від загальної чисельності зайнятого населення [1].

За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Але щоб скористатися з цього ресурсу потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної мережі, високу якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товару та впровадити відповідну державну політику. Прикладом того, яку вагу можуть мати

доходи від транзиту є той факт, що біля ¼ ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Слід зазначити, що проблеми конкурентоспроможності транспортної галузі отримують широке відображення у працях як іноземних так і вітчизняних вчених-економістів. Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені як О. П. Голиков, В. Г. Шинкаренко, А. І. Абрамов, А. В. Вельможин, А. І. Воркут, Б. Л. Геронімус, Є. А. Жуков, В. Н. Іванов, В. Є. Канарчук, Л. В. Канторович та інші. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери народно-господарського комплексу країни.

Метою статті є розгляд створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення, завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних потреб суспільства, а також узагальнення та систематизація напрямів державної підтримки розвитку транспортної галузі як базової галузі економіки.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, яка повинна підтримуватися державою, фінансуватися і розвиватися, щоб відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні, існує ряд проблем, які гальмують розвиток транспортної галузі, зростання її конкурентоспроможності та процес євроінтеграції.

Оцінюючи стан функціонування транспортної галузі, слід зазначити, що країна генерує набагато більші транспортні перевезення і обсяги порівняно зі своїм ВВП, ніж будь-яка інша країна в Європі, через велику частку продукції сільського господарства і важкої індустрії в перевезеннях

країни. Це означає, що транспортні витрати складають набагато більшу частку остаточної ціни багатьох товарів. Тому транспортна система має значний потенціал для поліпшення сукупної продуктивності і регіональної конкурентоспроможності.

Менше ніж 10% вантажних перевезень (в тонно-км) здійснюється автомагістралями, тоді як на залізничний і трубопровідний транспорт припадає майже така сама частка найбільших вантажних перевезень. Однак ця ситуація швидко змінюється. Внаслідок постійно зростаючих комерційних і пасажирських перевезень деякі стратегічні ділянки мережі автомобільних доріг функціонують на максимумі своїх можливостей. Значні частини мережі потребують модернізації згідно з вимогами європейських технічних стандартів і стандартів безпеки. Статистка безпеки руху в Україні залишається однією з найгірших в Європі за кількістю ДТП і нещасних випадків зі смертельним наслідком [2, с. 8].

Суттєво зменшуються обсяги транспортних перевезень. За січень-вересень 2012р. підприємствами транспорту перевезено 574,4 млн.т вантажів, що становило 96,6% від обсягу перевезень вантажів у січні-вересні 2011р. [1].

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років їх протяжність практично не збільшувалася, у той час як за цей самий період у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі. У результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 раз менше, ніж у Франції (відповідно

0,28 та 1,65 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині - 10,9 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5 – 6 разів менше, ніж у зазначених країнах [1].

Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема такими як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами, через відносно невелику густоту населення (78 чоловік на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів та значну територію країни. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2 – 3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах;

На європейських залізницях впроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200 – 250 і більше кілометрів на годину та високу частоту руху. На залізничному транспорті України також впроваджується рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 кілометрів на годину, однак при цьому необхідно вирішити достатньо складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно вантажним та переважно пасажирським рухом та підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Водночас пропускну спроможність залізниць на Кримському напрямку вичерпано. Нагально потребує реформації залізничний транспорт. Слід зазначити, що шляхи та напрямки корпоратизації залізничного транспорту визначені, але реформи гальмуються. Морські порти України за якісними, технічними характеристиками, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття. Аеропорти потребують суттєвої модернізації.

Незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється низьким рівнем тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам.

Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції.

На транспорті склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого ще на початку 90-х років XX століття автомобільного та річкового транспорту до стопроцентної державної власності на залізничному транспорті та в морських портах. Країни Європи та більшість країн СНД вже провели реформування залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних, природно монопольну інфраструктуру від потенційно конкурентного ринку операторських компаній. Потребує реформування система управління й у морських та річкових портах щодо розподілу регуляторних та господарських функцій.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це

стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90% [5].

Висновки. Хоча сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях, рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі та транспортних технологій від європейського рівня.

Для підвищення ефективності транспортної системи та зростання конкурентоспроможності транспортної галузі України необхідно:

1. Реалізація програми комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Складність проблеми полягає в тому, що об’єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності, потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. Враховуючи недостатність фінансових засобів бюджету, необхідна взаємодія державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Необхідно активно впроваджувати державно-приватне партнерство як один з основних інструментів фінансування транспортної галузі.

2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки. Створення стабільної, економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та

ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

3. Підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування. Враховуючи стійку тенденцію до урбанізації країни й особливо інтенсивний розвиток великих міст, транспорт загального користування має стати альтернативою індивідуальному автомобільному транспорту.

4. Лібералізації ціноутворення на потенційно конкурентних ринках послуг транспортних послуг. Впровадження прозорих механізмів тарифного регулювання, шляхом розробки та затвердження порядків (методик) зміни та формування тарифів; запровадження єдиної системи державного регулювання та контролю діяльності транспортної галузі.

5. Європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг. Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в Транс'європейську мережу (ТЄМ-Т), гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм і стандартів.

6. Підвищення ефективності державного управління. Державне регулювання має спрямовуватися на захист інтересів держави та суспільства за умови збереження господарської самостійності підприємств транспортного сектору. Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму

та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; здійснення заходів щодо покращення конкурентоспроможності транспортних послуг на національному і міжнародному ринку.

7. Реалізація структурних реформ на транспорті, які повинні бути спрямовані на розвиток та вдосконалення ринкових відносин та скорочення монопольного сектору. Це повинно відбуватися шляхом: розмежування господарських функцій і функцій державного управління залізничним транспортом та транспортною інфраструктурою шляхом розподілу природно-монопольного та конкурентного секторів, забезпечення рівноправного доступу до інфраструктури суб'єктів господарювання різних форм власності, створення операторських компаній за видами діяльності; реформування системи управління морськими торговельними портами; збереження в державній власності стратегічних аеропортів України та закріплення функції управління ними центральним органом виконавчої влади з питань транспорту та зв’язку; реформування міського громадського транспорту.

8. Підвищення рівня безпеки транспортних процесів та енергоефективності.

На наш погляд, основними конкурентними перевагами будь-якої транспортної системи в довгостроковій перспективі є ефективно реалізована стратегія зростання, збільшення парку техніки та подальший розвиток бренду, успішні бізнес-проекти, злиття і альянси, програми реструктуризації.

## Список використаної літератури

1. Інформація Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua.

2. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2011. Назустріч економічному зростанню та процвітанню // Фонд "Ефективне управління". – 198 с.

3. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Гудима Р. Р. // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В. В. Прядко – Чернівці, 2009. – С. 238–239.

4. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mtu.gov.ua

5. Світовий банк – Україна: огляд, квітень, 2012. – 23 с.

6. Урядовий портал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:/кmu.gov.ua

7. Антимонопольний комітет України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:/amc.gov.ua

8. Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:/mtu.gov.ua

**ХРУСТАЛЕВА В. В. ТРАНСПОРТНАЯ СФЕРА УКРАИНЫ: АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**

*Осуществлен комплексный анализ состояния и проблем развития транспортного сектора Украины. Значительное внимание уделено вопросам стабилизации и оптимизации функционирования транспортного комплекса за счет конкурентных преимуществ и потенциальных возможностей.*

**Ключевые слова*:* транспортный комплекс, транспортная сеть, транзитный потенциал, транспортно-эксплуатационное состояние**

**KHRUSTALYOVA V. V. TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE AND ANALYSIS OF WAYS TO INCREASE COMPETITIVENESS**

*The comprehensive analysis of state and problems of develop the transport sector of Ukraine. Special attention is paid to achieve stabilization and optimization of functioning transport sector due to competitive advantages and potential opportunities.*

**Keywords: transport complex transport network, the transit potential of transportation operational condition.**