

УДК 332

С. О. Тхор,
к. е. н., доцент кафедри економіки підприємства,
Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У статті проведено аналіз діючої системи управління транспортним комплексом України. Також зазначено фактори, які стримують процес реструктуризації транспортного комплексу держави та її регіонів, визначено умови формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідала б європейським вимогам і стандартам.

The paper analyzed the existing system of transport complex of Ukraine. Also noted factors that hinder the process of restructuring of the transport complex state and its regions. Conditions develop modern transportation routes that would meet European requirements and standards.

Ключові слова: регіон, транспортний комплекс, критерій ефективності, конкурентоспроможність, інтеграція.

Key words: region, vehicle range, the criterion efficiency, competitiveness, in-tegration.

АКТУАЛЬНІСТЬ ТЕМИ

Вирішення проблеми забезпечення збалансованого розвитку інженерно-транспортної інфраструктури як системоутворюючого елемента сталого функціонування виробничої і соціальної сфер регіонів України має велике значення. Аналіз діючої системи управління транспортним комплексом дає підстави стверджувати про наявність значних резервів щодо її удосконалення.

Пасажирська транспортна системи характеризуються неоднорідністю і неповнотою інформації про процеси, що в них протікають. Фактори, що визначають попит на послуги громадського пасажирського транспорту, структуру переміщень населення у приміському сполученні й економічні наслідки зміни цієї структури, на сьогоднішній день досліджені недостатньо. Відсутні кількісні оцінки впливу керуючих факторів на результати функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення, що ускладнює ефективне управління в даній галузі. При цьому прийняття рішень про зміну маршрутних систем являє собою складне науково-практичне завдання, що зачіпає інтереси значної частини населення і впливає на соціально-економічний стан регіону.

На даний час існує складність оцінки ефективності функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення, яка викликана тим, що немає єдності в розумінні та визначенні критерію її ефективності. Під критерієм ефективності системи можна розуміти її вартісні показники, однак для пасажирського громадського транспорту потрібні додаткові показники співвідношення витрат і результатів, оскільки ефективність його функціонування має чітко виражений соціальний характер і не є однозначною.

Показники ефективності повинні бути орієнтовані на вирішення більш широкого кола соціально-економічних задач і, відображаючи мету транспортного обслуговування, формувати узагальнений критерій ефективності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблемам управління економічним розвитком транспортної системи України та реструктуризації

підприємств транспортної галузі присвячено праці Л.Г. Зайончика, Ю.Ф. Кулаєва, В.Г. Сєдого, С.О. Дико-го, Т.О. Дяченко, В.Г. Кравченка, О.М. Ложачевської, М.Н. Бідняка, В.М. Бобровника, В.П. Левковця, О.П. Левченко, В.Г. Шинкаренка, Т.І. Єфименко, М.В. Макаренка, Г.Ю. Олійника, М.О. Славова, В.І. Чекаловця, які досліджували та визначали перспективи розвитку транспортної системи України, але вони постійно змінюються та потребують уточнення.

Метою дослідження є визначення закономірностей ефективного розвитку транспортного комплексу України (регіонів) та перспектив розвитку.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

У функціонуванні транспортної системи дотепер немає чіткого визначення критерію їх ефективності, а відомі критерії відображаються вартісними показниками: доходами, витратами, прибутком. Однак функціонування пасажирського громадського транспорту має чітко виражений соціальний характер, а тому економічні показники співвідношення витрат і результатів не є однозначними для оцінки соціальної складової ефективності транспортної системи приміського сполучення.

Критерієм загальної ефективності функціонування пасажирської транспортної системи може бути рентабельність перевезень, а одним із критеріїв, що враховує соціальне значення результатів функціонування транспорту, може бути зекономлений за поїздки час.

Проте Україна має всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідала б європейським вимогам і стандартам. На наш погляд, до них слід віднести наступні [1]: наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проєктів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів; достатня ресурсна

база і рівень розвитку техніки і технологій. Проте, варто зазначити фактори, які стримують процес реструктуризації транспортного комплексу:

1) необхідність повного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту. Парк транспортних засобів є застарілим і зношеним, деякі об'єкти інфраструктури знаходяться в аварійному стані і потребують заміни;

2) відсутність зацікавленості закордонних інвесторів у розміщенні капіталу в транспортні підприємства України. Головною проблемою розвитку міжнародних транспортних коридорів залишаються відсутність і неспроможність залучення інвестицій. Потреба в інвестиціях для реконструкції міжнародних транспортних коридорів оцінюється в 100 млрд грн. [2]. В Україні не створено належних умов для залучення іноземних інвесторів, без допомоги яких неможливо вирішувати таку глобальну проблему;

3) відсутність надійного та стабільного інформаційного забезпечення на базі сучасних засобів зв'язку і комп'ютерної техніки у безпосередньому поєднанні з системою міжнародного зв'язку, міжнародними транспортними органами (комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, міжнародним союзом автотранспортників та асоціаціями міжнародних автомобільних перевізників суміжних з Україною країн Європи й Азії) [3];

4) невизнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій довгостроковій основі і яка, в перспективі, буде впливати на ключові проблеми європейської політики. Це зумовлено економічною та політичною ситуацією в Україні.

Новим чинником, що впливатиме на конкурентоспроможність українських перевізників, слід вважати прийняття Європарламентом 7 червня 2011 р. у м. Страсбург рішення щодо стягнення з вантажівок на дорогах країн ЄС додаткових зборів за забруднення довкілля та шум, від яких звільняють до 1 січня 2014 р. вантажівки стандарту EURO V і до 1 січня 2018 р. вантажівки стандарту EURO VI. Таким чином, у подальшому посилюватиметься конкуренція між українськими та європейськими перевізниками.

Вагомою проблемою, яка стримує державне регулювання транспортного комплексу, на наш погляд, є незбалансованість транспортного комплексу України як єдиного механізму, що зображено на рис. 1.

Роль транспортного комплексу в євроінтеграційних процесах має два аспекти. З одного боку, розвиток транспортної сфери розглядається як необхідна умова, що сприяє інтеграції вітчизняної економіки у регіональні і світові економічні союзи, причому транспортне забезпечення економіки України повинно відповідати стандартам, прийнятим в ЄС. З іншого боку, участь транспортного комплексу в інтеграційному процесі розглядається з точки зору розвитку самостійної галузі, аналогічно до інших галузей економіки, що вільно експортують свою продукцію або співпрацюють з транснаціональними компаніями.



Рис. 1. Проблеми збалансованості транспортного комплексу України [3; 4]

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. У цьому контексті великого значення набуває розбудова сучасних вітчизняних автомобільних шляхів, особливо на напрямках, що сполучаються міжнародними транспортними коридорами.

Характерними формами зовнішньої участі транспортного комплексу в інтеграційних процесах є організація транзитних перевезень, транспортно-експедиційне обслуговування закордонних фірм, оренда транспортної техніки закордонними фірмами, участь у міжнародних транспортно-логістичних схемах та інші форми, які відносяться до експорту транспортних послуг.

Функціонування потужностей транспортної галузі в регіонах недостатньою мірою відповідає вимогам комплексного територіального планування. За рахунок введення показників ефективності та інтенсивності використання транспорту стає можливим раціональне розміщення і розвиток транспорту по регіонах відповідно до потреби в перевезеннях, здійснення оцінки ефективності та виявлення недоліків у використанні основних фондів і трудових ресурсів транспорту. Міжрегіональні зіставлення показників транспортної забезпеченості дозволяють зробити порівняльний аналіз рівня розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України. Порівняння аналогічних показників між країнами дає змогу визначити ступінь підготовленості транспортного комплексу до рівноправної участі в регіональних та глобальних союзах [5].

Останнім часом Україна демонструє перші ознаки виходу із кризового стану основних галузей реального сектору економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку національної економіки та, зокрема, дорожньо-транспортної інфраструктури.

Завдання прискорення економічного зростання України можливо виконати лише шляхом ефективного ви-

користання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед МВФ, Світовим банком та ЄБРР, а також підготовки Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ) [6].

Питання реформування транспортної галузі стоїть на порядку денному українського уряду вже понад десять років. На жаль, прийняті до виконання завдання практично ніколи повністю не виконувалися, а проблема залишається гострою до цього часу.

Тому необхідно здійснити пошук інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це, на наш погляд, може бути здійснено завдяки реалізації наступних заходів: реалізації потенціалу транспортної галузі шляхом модернізації рухомого складу; оновлення та зміцнення парку повітряного флоту, у тому числі за рахунок залучення літаків вітчизняного виробництва; розгалуження автомобільних та залізничних мереж; відновлення судноплавства національним морським та річковим флотом; усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних мереж; усунення перепон і бар'єрів на шляху переміщення транснаціональних вантажних потоків; розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень.

Транспортні комплекси наземного, водного та повітряного транспорту мають значний нереалізований потенціал. Його втіленню сприятиме укріплення і оновлення матеріально-технічної бази за умови, що її доведення до європейських і світових стандартів має супроводжуватися модернізацією нормативно-правової бази, адаптацією законів та підзаконних актів до вимог ЄС, що сприятиме не лише подальшому зростанню обсягів вантажних і пасажирських перевезень, але й поступовій інтеграції транспортної системи України до міжнародних мереж. При цьому, слід враховувати досить високі темпи автомобілізації спроможних верств населення України, з чим пов'язані також зміни у структурі пасажирських перевезень та їх масштабів.

Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають бути наступні [6]:

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

2) зміцнювати міжнародне співробітництво і посилити процес інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж;

3) реалізувати комплекс заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі. Майбутня Угода про асоціацію України з Європейським Союзом може забезпечити Україні наступні переваги: удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з ЄС пунктів пропуску через спільний кордон; підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співпрацю щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною; співпраця з метою розвитку зазначених транс'європейських транспортних мереж; приєднання до відповідних

міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання; можливість укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та державами-членами ЄС. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою ЄС сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної інфраструктури України; забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж тощо.

ВИСНОВКИ

Розвиток транспортного комплексу України залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як усередині країни, так і на міждержавному рівні, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Тому розвиток транспортних мереж та реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки.

Важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є удосконалення законодавчого та організаційного базису реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів. У той час, як очікуване створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС створить нові можливості для торгівлі, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура може призвести до суттєвих економічних втрат і перешкодити економічному розвитку України.

Література:

1. Новак В.О. Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm
2. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. — К.: Економіка України. — № 7. — 2008. — 13 с.
3. Новікова А.М. Шляхи розвитку транспортно-дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків // Автошляховик України. — 2008. — 10 с.
4. Мандзюк Т. Транспорт. Україна і світове господарство [Електронний ресурс] / Мандзюк Т. // Географія. — Режим доступу: http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe
5. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів: дис. д-ра екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. — К., 2008. — 470 с.
6. Прейгер Д. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. — К.: НІСД, 2011. — 36 с.
Стаття надійшла до редакції 31.10.2012 р.