

УДК 339.168.6:338.47(447)

В.Г. Кухарчик

**СТАН ТА НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

В роботі розглянуті актуальні питання розвитку транспортного комплексу України. Надано пропозиції щодо входження транспортного комплексу України в Європейську транспортну систему.

Ключові слова: транспортна система, стратегія розвитку транспорту, транспортна логістика.

В работе рассмотрены актуальные вопросы развития транспортного комплекса Украины. Даны предложения по вхождению транспортного комплекса Украины в Европейскую транспортную систему.

Ключевые слова: транспортная система, стратегия развития транспорта, транспортная логистика.

On the new stage of the transport strategy should define an active position of the State in business improvement Ukraine's transport system as a key factor for socio-economic development of the country. It concerns first of all improve the quality of transport services, reducing the total cost of society that depend on transportation, increasing the competitiveness of the domestic transport system, strengthen innovation, social and ecological orientation of the development of the transport industry.

In accordance with the development of rail, water, air, road transport and road economy of Ukraine is largely due to inertia and not aimed at achieving specific and legitimate purposes. Structural forms in the transport sector are extremely slow, and in some transport subdivisions is actually blocked. In railway transport, prevents

vents the delineation of functions of the State and economic governance, hinders the formation of the progressive industrial-technological system of railway transport, structured by type of activity, does not allow demonopolization transportation process and ensure market access of private companies.

– At the State level has not formulated a strategic vision for the competitive advantages of the transport complex of Ukraine in comparison with other countries. In our opinion it is necessary:

– Adoption of the strategy for the development of transit potential of Ukraine before 2020 based on the forecast volumes, structure and dynamics of transit freight traffic, a qualitatively new approach to organization management of transit potential of the country based on the TTS, which instead of industry-specific functional design principle of State regulation.

– the adoption of the law on road transport in the new version, taking into account EU practices;

– adoption of the law of Ukraine «On an internal water transport», which will set the order of operation of inland waterways;

– the development and adoption of the strategy for the development of maritime ports of Ukraine by 2020, the upgrading of infrastructure facilities, able to provide a full range of quality services for consumers on an equal basis;

– to ensure the implementation of the International Convention on international civil aviation and the norms of the new Air Code of Ukraine;

– to develop a «roadmap» of civil aviation in Ukraine for the midterm period, agreed with the main provisions of the Agreement between Ukraine and the EU Common Aviation space and with the concept of the State target program development for the period till 2020;

– to develop the legal and economic mechanisms of State support for domestic airlines of Ukraine;

- *develop measures for deregulation in the field of the supply of services to airlines in airports of Ukraine;*
- *develop mechanisms to stimulate the renovation of aircraft of domestic airlines;*
- *develop measures to improve the mechanism of State regulation of tariffs for rail transport that need on the one hand the State production support through direct funding and the development and implementation of new technologies and equipment, and on the other hand, the optimal regulation of tariffs for rail transport.*

Keywords: *transport system, transport development strategy, transport logistics.*

Постанова проблеми. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української політики. З метою утворення сприятливих умов для інтеграції України до ЄС випереджаючими темпами має розвиватися транспортна галузь, а транспортна політика України має бути приведена до вимог ЄС.

Вступ до Світової організації торгівлі (СОТ) та набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає на якісно новій основі розвитку транспортного комплексу України. Це вже здійснили країни Східної Європи – нові члени ЄС, тепер черга за Україною.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питання удосконалення функціонування національної транспортної системи розглядаються в наукових працях вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Смелянова О.Ю., Кутаха Л.А., Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., Лившица В.М., Макаренко М.В., Міташвілі А.А., Морозової І.В., Михайличенко К.М., Персіанова В.О., Петрова О.П., Примачова М.Т., Роздобудько Н.К., Сича Е.М., Собкевич О.В., Хачатурова Т.С., Цветова Ю.М., Чекаловця В.Г., Шафіркіна Б.І., Шинкаренко В.Г. та інших [1, 2, 3, 4].

Постановка завдання. Проаналізувати стратегію розвитку транспортного комплексу України до 2020 року.

Основний матеріал дослідження. В Україні транспортна галузь переживає період нестабільності і демонструє негативну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень (таблиця). Порівняно з 2007 докризовим роком загальні обсяги перевезень вантажів та переробки вантажів всіма видами транспорту, зокрема автомобільного, зменшилися.

Автомобільний транспорт – єдиний вид транспорту, за яким у 2013 р. досягнуто зростання обсягів перевезень вантажів як порівняно з 2012 р. (на 2,8 %), так і порівняно з 2007 р. (на 8,2 %) при обсязі перевезень 184 млн. т вантажів. Обсяги переробки вантажів морськими та річковими портами зменшились у 2013 р. на 13 % порівняно з 2007 р. Вантажні перевезення цивільною авіацією в Україні практично не здійснюються, за обсягами традиційно не перевищують 0,1 млн. т на рік і становлять менше ніж 0,1 % від загальних обсягів перевезень вантажів. Через нестачу рухомого складу практично вичерпано технічні можливості залізниць із збільшення перевезень. У 2013 р. порівняно з 2007 р. обсяг перевезень пасажирів залізничним транспортом скоротився на 5 %, автомобільним – на 20 %, водним – на 23 %, міським електротранспортом – на 21 %. Послугами авіаційного транспорту у 2013 р. скористалося на 60 % більше пасажирів, ніж у 2007 р.

Наразі Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень. Між тим, показники динаміки роботи транспортної галузі свідчать про загострення проблем, що накопичувались у ній протягом останніх 20 років, які не дозволяють швидко і з мінімальними втратами вийти з кризового стану.

Досвід країн Східної Європи – нових членів ЄС є основою базою для утворення сприятливих умов інтеграції транспортного комплексу України у світову транспортну систему.

Таблиця

Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів
та переробки вантажів в Україні [1]

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезено вантажів – всього млн. т. *	708	705	541	602	657	644	632
залізничний	514	499	391	433	469	458	442
водний	24	19	10	11	10	8	6
автомобільний**	170	187	140	158	178	179	184
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Перероблено вантажів морськими і річковими портами	177	184	162	154	162	161	154
у т.ч.: морськими торговельними портами	158	170	157	148	155	154	150
річковими портами	19	14	5	6	7	7	4
Перевезено пасажирів – всього млн. пас.	8214	8331	7275	6845	6980	6812	6620
залізничний	447	445	426	427	430	429	425
водний	9,5	8,9	7,8	7,6	8,0	6,6	7,3
автомобільний	4173	4369	4014	3726	3612	3449	3341
авіаційний	5	6	5	6	8	8	8

Складено і розраховано за даними Держстату України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm

** без трубопровідного транспорту;

*** автомобільний транспорт – без урахування перевезень, виконаних для власних потреб.

Стратегія розвитку транспортного комплексу Євро-союзу передбачає:

- виключити використання в містах машин з бензиновим двигуном;

- довести до 40 % частину низьковуглецевого палива в авіації;

- знизити до 40 % вихлопи парникових газів на морському транспорті;

- перевести половину автомобільних і пасажирських перевезень на залізничний і водний транспорт.

Ця програма на 60 % зменшить викиди вуглецю в атмосферу. На реалізацію програми направлено 1,5 трлн. Євро.

Міністерство інфраструктури України впроваджує проект технічної допомоги Twinning: «Підтримка імплементації транспортної стратегії України», спрямований на сприяння досягненню цілей і пріоритетів національної транспортної стратегії в Україні. Проект спрямований на інтеграцію транспортної мережі України до транспортної мережі Європейського Союзу та зміцнення співробітництва між Україною та ЄС.

У транспортному секторі вже реалізовано багато проектів з фінансування Європейського Союзу. Проект технічної допомоги «Підтримка імплементації транспортної стратегії України» є одним з наймасштабніших проектів ЄС.

Мета проекту – розвиток транспортного сектора України за рахунок надання допомоги українським фахівцям в імплементації програми бюджетної підтримки транспортного сектора: регулярному моніторингу та звітності, плануванні та реалізації заходів тощо.

У рамках проекту фахівці ЄС допоможуть у здійсненні прогнозуванні транспортних потоків, на основі яких формуватимуться проекти розвитку транспортної інфраструктури [4].

Це ще один з напрямків допомоги – зміцнення адміністративної спроможності: він полягатиме в поліпшенні адміністративної спроможності та введення ноу-хау в роботу українських органів влади.

Практично цей проект реалізовуватиметься таким чином: протягом двох років і дев'яти місяців (саме стільки триватиме проект) консультанти Євросоюзу допомагатимуть Мінінфраструктурі в досягненні цілей і пріоритетів національної транспортної стратегії в Україні, підвищувати рівень кваліфікації персоналу Міністерства.

Проект технічної допомоги «Підтримка імплементації транспортної стратегії України» за своєю суттю – гранд Євросоюзу, Україна – країна – одержувач цього проекту. Заява про прийняття технічного завдання щодо проекту технічної допомоги «Підтримка імплементації транспортної стратегії України» між Україною (бенефіціар) та ЄС (замовник, представлений Європейською комісією від імені та за дорученням Уряду України) була підписана 19 серпня 2011 року. Сам проект розпочато в квітні 2012 року.

Транспортну стратегію України до 2020 року Кабмін України затвердив 20 жовтня 2011 р.

Транспортна стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський і річковий, авіаційний транспорт та міський пасажирський транспорт загального користування.

Вона визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі. Її реалізація створить умови для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

Основні напрямки розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 року згідно до Транспортної стратегії:

Модернізація транспортної системи та підвищення ефективності її функціонування;

Задоволення потреби національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості та доступності транспортних послуг;

Забезпечення своєчасності доставки вантажів;

Удосконалення системи управління галуззю транспорту;
Збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;

Підвищення рівня безпеки на транспорті;

Зменшення на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу;

Зменшення на 15-20 % енергоємності транспорту, зокрема автомобільного – з 43,6 до 34,8 грама умовного палива на 1 тонно-кілометр, залізничного – з 10,32 до 8,75 грама умовного палива на 1 тонно-кілометр;

На наш погляд Концепція стратегії розвитку транспортного комплексу України до 2020 року повинна розвиватися в інноваційному напрямку.

Інноваційний варіант передбачає прискорений і збалансований розвиток транспортної системи країни, який поряд з досягненням цілей дозволить забезпечити транспортні умови для розвитку інноваційної складової економіки, підвищення якості життя населення.

Для інноваційного варіанту зберігається ряд особливостей, характерних зокрема:

розвиток транспортної інфраструктури, що забезпечує реалізацію транзитного потенціалу країни;

значне збільшення експортних перевезень товарів високого ступеня обробки;

підвищення ролі транспортно-логістичної інфраструктури в організації руху товару;

зростання обсягів перевезень пасажирів транспортом загального користування;

виникнення необхідності будівництва та реконструкції автодорожньої мережі;

підвищення потреби економіки та населення в послугах з високошвидкісним перевезенням (із забезпеченням заздалегідь обумовленого терміну доставки) і пасажирів (з максимальним забезпеченням свободи пересування та можливості планування особистого часу).

Розвиток залізничного та морського транспорту поряд із завданнями забезпечення перевезень масових вантажів, у тому числі експортних, буде все більшою мірою орієнтуватися на підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників і посилення взаємодії в рамках забезпечення ефективних логістичних ланцюжків руху товару.

Заходи, спрямовані на розвиток перевезень повітряним транспортом і використання значущих переваг (насамперед екологічних) внутрішнього водного транспорту, дозволять істотно збільшити їх питому вагу в транспортному балансі країни.

Вирішальне значення для формування сучасної товаро-провідної мережі на території України матиме створення інтегрованої мережі транспортно-логістичних комплексів, що забезпечують надання широкого спектру конкурентоспроможних послуг, прискорений розвиток інтермодальних перевезень і формування територіально-виробничих кластерів.

Значний імпульс повинен отримати розвиток пасажирського транспорту загального користування. Перш за все це відноситься до розвитку швидкісних і високошвидкісних залізничних перевезень, всіх видів авіаперевезень, міського та приміського транспорту.

При реалізації даного варіанту транспортна система країни повинна розвиватися випереджаючими темпами порівняно з галузями економіки і соціальною сферою, для того щоб зняти інфраструктурні обмеження перспективного соціально-економічного розвитку країни, які залежать від транспорту.

Реалізація інноваційного варіанту розвитку транспортної системи дозволить вирішити основні завдання, що стоять перед країною, а саме:

показники мобільності населення наблизяться до рівня розвинених країн, що буде одним з найважливіших факторів підвищення якості людського капіталу в країні;

знизиться диференціація в забезпеченні доступності транспортних послуг для різних регіонів і соціальних груп суспільства;

підвищиться конкурентоспроможність вітчизняних товарів і послуг на світових ринках внаслідок збалансованого розвитку транспортної системи країни;

зростання економічної ефективності пасажирських і вантажних перевезень дозволить оптимізувати транспортні витрати економіки і підвищити доступність транспортних послуг для населення.

При переході до інноваційного варіанту вимоги до характеру і напрямів розвитку транспортної системи найбільшою мірою визначають наступні фундаментальні фактори:

посилення глобальної конкуренції, що охоплює ринки товарів, послуг, капіталу, та інших факторів економічного зростання. Структурна перебудова світового господарства, пов'язана із зміною балансу між економічними центрами. Це потягне за собою зміну національних і світових вантажо- і пасажиропотоків, підвищення вимог до якості транспортного обслуговування.

Постає питання про перехід від переважно екстенсивної до інтенсивної моделі розвитку транспортної системи на основі інноваційних проривних технологій, що забезпечують підвищення якості транспортних послуг.

Друга важлива тенденція – глобалізація економіки і вступ України до Світової організації торгівлі.

Цей фактор викликає посилення міжнародної та внутрішньогалузевої конкуренції, що вимагає підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі.

Враховуючи ці фактори і сучасний стан української транспортної системи, можна зробити висновок, що транспорт є пріоритетною точкою зростання національної економіки.

Висновки. На новому етапі транспортна стратегія повинна визначати активну позицію держави у справі вдосконалення транспортної системи України як ключового фактора соціально-економічного розвитку країни. Це стосується насамперед підвищення якості транспортних послуг, зниження сукупних витрат суспільства, що залежать від транспорту, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи, посилення

інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі.

Відповідно розвиток залізничного, водного, авіаційного, автомобільного транспорту та дорожнього господарства України відбувається значною мірою за інерцією і не спрямований на досягнення конкретних і обґрунтованих цілей. Структурні реформи в транспортному секторі відбуваються вкрай повільно, а в окремих транспортних підгалузях фактично заблоковані. На залізничному транспорті унеможлиблює розмежування функцій державного і господарського управління, гальмує процеси формування прогресивної виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, не дозволяє монополізувати перевізний процес та забезпечити доступ до ринку перевезень приватних компаній.

На державному рівні наразі не сформульовано стратегічне бачення конкурентних переваг транспортного комплексу України порівняно з іншими країнами. На наш погляд необхідно:

- прийняття «Стратегії розвитку транзитного потенціалу України до 2020 р.» на основі прогнозування обсягів, структури і динаміки транзитних вантажопотоків, якісно новий підхід до організації управління транзитним потенціалом країни на основі ТТС, який передбачає замість галузево-функціонального проектний принцип державного регулювання;

- прийняття Закону України «Про автомобільний транспорт» у новій редакції, з урахуванням практики ЄС;

- прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», яким буде встановлено порядок експлуатації внутрішніх водних шляхів;

- розробки та прийняття «Стратегії розвитку морських портів України до 2020 р.», модернізації інфраструктурних об'єктів, здатних надавати повний комплекс якісних послуг для споживачів на рівних засадах;

- забезпечення реалізації міжнародних вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та норм нового Повітряного кодексу України;

- розробки «дорожньої карти» розвитку цивільної авіації в Україні на середньостроковий період, узгодженої з основними положеннями Угоди України та ЄС про Спільний авіаційний простір та з Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.;

- розробки правових та економічних механізмів державної підтримки вітчизняних авіакомпаній України;

- розробки заходів щодо демонополізації у сфері поставок послуг для авіакомпаній в аеропортах України;

- розробки механізмів стимулювання оновлення парку літаків вітчизняними авіакомпаніями;

- розробки заходів удосконалення механізму державного регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту, які потребують з одного боку державної підтримки виробництва шляхом прямого субсидування та розроблення і впровадження нових технологій та устаткування, а з другого боку – оптимального регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Собкевич О.В. *Щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України. Аналітична доповідь* / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1510>
2. Собкевич О.В. *Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: Аналітична доповідь* / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1288>.

3. *Постанова КМУ від 8.08.2012 р. № 771 «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/771-012-%D0%BF>*
4. *Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.undp.org.ua/files/en_76033 Transport_System_Reform_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033_Transport_System_Reform_Jun2010.pdf)*

Стаття надійшла до редакції 20.10.2014

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економіка підприємства та підприємництво на морському транспорті» Одеського національного морського університету
В.В. Жихарєва

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті» Одеської національної морської академії **М.Т. Примачов**