

УДК 338.47

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТУ

Чернявська Т.А., к.е.н., доцент
Новокаховський гуманітарний інститут

В статті проаналізовано текущее состояние и выявлены тенденции развития транспортно-дорожного комплекса Украины. Выделены «сильные и слабые места» функционирования транспортно-дорожного комплекса страны, а также обоснованы пути повышения его конкурентоспособности.

Ключевые слова: транспортно-дорожный комплекс, конкурентоспособность, конкурентные преимущества.

In the article current state of transport-road complex of Ukraine is analyzed and tendencies of its development are revealed. «Strong and weak points» of the functioning of transport-road complex of the country are singled out and the ways of enhancing its competitiveness are substantiated.

Key words: transport-road complex, competitiveness, competitive advantages.

Постановка проблеми. Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю визначають велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв'язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо [6].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як Бідняк М.Н., Зайончик Л.Г., Малєєва А.В., Мова В.В., Сич Є.М., Шинкаренко В.Г., Ященко Л.А. та багатьох інших.

Реструктуризація економічної системи нашого суспільства з метою адаптування підприємств до ринкових відносин підняло на перше місце проблему визначення конкурентоспроможності підприємств. Питанням оцінювання конкурентоспроможності країни, галузі, підприємства й товару присвячені роботи Г. Азоєва, І. Ансоффа, В. Диканя, М. Портера та інших. Але сьогодні лишається не обгрунтованою сутність поняття «конкурентоспроможність» щодо транспортно-дорожного комплексу.

Мета статті – дати оцінку сучасному стану транспортно-дорожного комплексу України і обгрунтувати напрями підвищення його конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу. В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку транспортної системи, забезпечила її конкурентоспроможність.

На жаль, характерними рисами сьогоднішнього стану діяльності транспортно-дорожного комплексу (далі – ТДК) є наступне. Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках вираженої державної політики.

На жаль, розвиток ТДК у 2008-2009 рр. призупинився. Робота підприємств та усіх суб'єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2009 році відзначається негативними тенденціями падіння обсягів

транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

За 2009 р. підприємствами транспорту перевезено 540,5 млн. т вантажів, що становило 76,7 % від обсягу перевезень вантажів за 2008 р. Вантажообіг становив 238,1 млрд. т/км, що склало 76,7 % від обсягу 2008 р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 23,7 %, що має місце на всіх залізницях. Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті на 9,5 %, авіаційному на 7,5 %, річковому на 39,9 %, морському на 53,9 %.

Перевезення вантажів залізничним транспортом порівняно з 2008 р. зменшилися на 21,5 %, у т.ч. відправлення вантажів – на 19,4 %, що має місце на усіх залізницях.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 9,8 млн. т, що на 50,0 % менше від обсягу 2008 р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту зменшилися на 54,8 % від обсягів 2008 р., морського транспорту – на 43,4 %. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 50,2 %, річковим – на 35,3 %. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 12,1 % і становив 161,9 млн. т. Переробка імпортних вантажів зменшилася на 41,1 %, транзитних вантажів – на 21,3 % та внутрішнього сполучення – на 58,6 %.

Підприємствами автомобільного транспорту за 2009 р. перевезено 140,0 млн. т вантажів, що на 24,8 % менше від обсягу перевезень вантажів у 2008 р., вантажообіг склав 33,9 млрд. ткм, що менше, ніж у 2008 році на 9,5 %.

За 2009 р. авіаційним транспортом перевезено 84,8 тис. т вантажів, що на 16,9 % менше від обсягу 2008 р. Вантажообіг авіаційного транспорту склав 350,3 млн. ткм, що на 7,5 % менше порівняно з 2008 р.

За 2009 р. пасажирським транспортом перевезено 4,5 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 112,7 млрд. пас. км, що становить відповідно 92,2 % та 89,8 % від обсягів 2008 р.

Залізничним транспортом за 2009 р. відправлено 425,9 млн. пасажирів, що на 4,4 % менше, ніж у 2008 р.

Послугами автомобільного транспорту скористалися 4,0 млрд. пасажирів, що на 8,2 % менше від обсягів перевезень пасажирів у 2008 р. Перевезення пасажирів морським транспортом скоротилися на 15,5 % від обсягів 2008 р [1].

Відповідно, водночас із досить значним падінням показників галузі, за прогнозами можливе щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5 %, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі до 2020 року можуть зрости у 1,5-2 рази, пасажирів – у 1,3-1,5 рази. Все це свідчить про те, що на даний час транспортна система України не в повній мірі використовує наявні можливості забезпечення перевезень у необхідних обсягах.

Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це 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. Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Для України розвиток зовнішньої торгівлі – одна з найважливіших умов подолання кризових явищ в економіці, її стабілізації та структурної перебудови, рівноправного входження країни в систему міжнародного поділу праці. Важливу роль у цьому процесі покликаний зіграти транспорт, який не тільки є засобом забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, але і виконує самостійну функцію експортера транспортних послуг.

Однак експортний потенціал транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України використовується ще далеко не повною мірою. Більш того, за останні роки Україна втратила ряд важливих позицій на світових ринках транспортних послуг. Один з основних факторів такого стану – недостатня конкурентоспроможність вітчизняного транспорту, її прогресуюче зниження за останні роки.

До основних причин низької конкурентоспроможності вітчизняного транспорту відносяться:

- старіння основних фондів, їх фізичний і моральний знос;
- незадовільний рівень технології організації перевізного процесу;
- низький рівень транспортного сервісу;
- недостатня інформаційне забезпечення;
- наявність численних технологічних бар'єрів при переміщенні вантажів через державні і митну межі України;
- несприятлива криміногенна ситуація у сфері зовнішньоекономічної діяльності, у тому числі при міжнародних перевезеннях;

- правова неврегульованість багатьох питань транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, нестабільність законодавчої бази, відсутність необхідних майнових гарантій для зарубіжних вантажовласників і перевізників;

- недостатні темпи інтеграції ТДК України з європейською та світовою транспортними системами.

Забезпечення конкурентоспроможності по окремих видах транспорту характеризується наступним чином [2-5].

Морський транспорт. Український торговий флот на ринку зовнішньоторговельних перевезень працює в умовах жорсткої конкуренції з іноземними судновласницькими компаніями, яка ускладнюється триваючим старінням флоту України: середній вік суден – більше 20 років при середньосвітовому віці 17,3 року. При цьому по основним іноземним судовласницьким компаніям, контролюючим фрахтовий ринок, середній вік суден значно менший. Зокрема, по країнах «великої сімки» та іншим (всього 25 держав) він складає 15,6 року. Вік більший, ніж в Україні, за окремими винятками, мають лише судна торгового флоту країн, що розвиваються.

Внаслідок цього виникають великі труднощі з відфрахтуванням флоту на перевезення високотарифікованих вантажів, старі судна мають обмеження, що стосуються заходу в деякі порти. Значно збільшуються і витрати, у тому числі валютні, на ремонт і утримання судів (у порівнянні з новими суднами наполовину збільшуються витрати на паливо, у два-три рази – на страхування, утримання великих за чисельністю екіпажів). Це призводить до істотного зниження валютної ефективності перевезень. Необхідно відзначити також прогресуюче зниження загального дедевіту флоту. При цьому, значну частину суден вітчизняного флоту передано в комерційний менеджмент інших держав.

Не в повній мірі відповідає існуючому попиту на ринках транспортних послуг та структура торговельного морського флоту України, в якій переважають судна для перевезень генеральних вантажів і недостатній питома вага контейнеровозів, ролкерів, танкерів. Негативно позначається на конкурентоспроможності морського транспорту України теперішній стан портового господарства. Понад третини причального фронту потребує реконструкції та капітального ремонту. Докорінного поліпшення вимагає транспортна інфраструктура портів, особливо застаріле та технічне зношене обладнання, вантажно-розвантажувальна техніка, складське господарство. Відсутні термінали для переробки цементу і мінеральних добрив, потужності з переробки значних обсягів імпортової нафти, зріджених газів, хімічних і зернових вантажів, що відповідають екологічним вимогам. Інтенсивність вантажних робіт на універсальних причалах українських портів істотно відстає від європейського рівня.

Необхідно відзначити також, що вітчизняний морський транспорт несе значні витрати, пов'язаний з придбанням палива за світовими цінами, ремонтом флоту за кордоном. Майже 100 % всіх змінно-запасних частин для портової перевантажувальної техніки і малої механізації закуповуються за кордоном і обкладається високим митом. Це, природно, впливає на конкурентоспроможність вітчизняних перевізників і терміналів.

Річковий транспорт. На конкурентні позиції річкового транспорту України, як і морського, істотно впливає недолік судів та їх старіння. Тільки 30 % внутрішніх водних шляхів України мають європейський клас «Е» і відповідають стандартам по глибині, обладнання, судноплавної обстановці. Через скорочення бюджетного фінансування майже повністю припинився ремонт шлюзів, технічного флоту, що створює загрозу значного обмеження судноплавства по Дніпру.

Автомобільний транспорт і автошляхи. Головна причина, що стримує розвиток міжнародних автомобільних перевезень за участю вітчизняних автотранспортних підприємств і компаній – недостатня забезпеченість національних автоперевізників конкурентоспроможним рухомим складом для роботи на зовнішньому ринку. З наявного парку автотранспортних засобів, призначених для перевезень вантажів у міжнародному сполученні, майже половина малопридатна для роботи в країнах Західної Європи.

Не відповідає сучасним вимогам сучасний стан автомобільних доріг. Аналіз показує, що в Україні лише 1 % доріг відноситься до першої категорії і 8 % – до другої. Навіть на державних дорогах окремі ділянки загальною протяжністю 3,7 тис. км (12 %) мають четверту категорію і допускають пропуск автомобілів з осьовим навантаженням лише до 6 т.

Середня категорійність автомобільних доріг України складає 3,73, тобто рівень, що наближається до четвертої категорії.

Не є винятком і більшість магістральних автодоріг, за якими здійснюється близько 80 % усіх перевезень, у тому числі міжнародних. Стан багатьох автомагістралей не забезпечує реалізацію транспортно-експлуатаційних якостей сучасних автомобілів, більше третини з них потребують реконструкції за нормативами вищих категорій, половина вимагає посилення дорожнього покриття, у багатьох випадках недостатні рівність покриття та коефіцієнтами зчеплення.

Авіаційний транспорт. Належна конкурентоздатність цього виду транспорту на світовому авіа-ринку в даний час не може бути забезпечена через експлуатацію в основному застарілої авіаційної техніки і браку літаків, придатних для роботи на міжнародних лініях, зокрема північноамериканських. Наявний парк літаків українських авіапідприємств значно поступається авіаційної техніки розвинених країн за рівнем сервісу та паливної економічності. Практично починаючи з 1991 р. будь-яких істотних якісних і кількісних змін у складі парку повітряних суден державних авіапідприємств України не сталося. Аналіз на перспективу показує, що без оновлення та поповнення літакового парку вже незабаром може початися процес різкого скорочення кількості літаків, що знаходяться в експлуатації у зв'язку з відпрацюванням ресурсу. Відзначається недостатня присутність авіакомпаній України і на міжнародних ринках вантажних авіап перевезень, які, за даними міжнародної організації цивільної авіації, зростають у світі щорічно на 6-7 %. Причини такого становища криються в нестачі сучасної авіатехніки, пристосованих до застосування при міжнародних перевезеннях методів завантаження і розвантаження вантажів у контейнерах і на піддонах.

Залізничний транспорт. В останні роки на залізницях України істотно погіршився стан основних фондів, особливо їх активної частини. Практично припинено оновлення рухомого складу, його ремонт здійснюється на рівні 60-70 % потреби. У незадовільному стані перебуває колійне господарство, вимагають невідкладної заміни понад 10 тис. стрілочних переводів, 11 млн. дерев'яних шпал (25 % їх кількості). Це не дозволяє гарантувати безпеку руху, збереженість вантажів, викликає зниження швидкості руху та уповільнення доставки вантажів, позначається на рівні транспортного сервісу.

Інтермодальні перевезення. В Україні не створена сучасна система інтермодальних (змішаних) перевезень, що інтенсивно розвиваються в країнах Західної Європи на базі логістичних засад, що забезпечує доставку вантажів «від дверей до дверей» і точно в строк. Основні причини цього полягають у відсутності спеціального рухомого складу (контейнери, знімні кузови, вагони для перевезення автопоїздів тощо) і термінальної інфраструктури, засобів інформації та заснованій на них сучасної технології інтермодальних перевезень.

Спад обсягів перевезень, подорожчання рухомого складу, обладнання, палива, що поставляються для потреб транспорту, в умовах державного регулювання тарифів на перевезення вкрай ускладнили фінансове становище підприємств ТДК. Особливі сподівання здійснити модернізацію транспортної системи держави до рівня сучасних вимог пов'язані з проведенням в Україні Євро-2012.

Слід зазначити, що з фінансовими труднощами стикається транспорт більшості країн світу, хоча і знаходиться в більш сприятливих умовах. При цьому в законодавствах багатьох країн передбачаються і реалізуються на практиці низка заходів державної підтримки транспортних галузей економіки. Вони включають в себе:

- пряме і непряме державне фінансування інвестицій за рахунок державного, регіональних та місцевих бюджетів;
- державні дотації для фінансової підтримки нерентабельних, але соціально необхідних пасажирських перевезень;
- субвенції окремим регіонам на розвиток транспортної інфраструктури;
- пільгове оподаткування доходів (прибутку) експортоорієнтованих транспортних підприємств у разі їх направлення у вигляді реінвестицій на підвищення експортного потенціалу;
- пільгове митне оподаткування при закупівлі транспортних засобів, запасних частин до них, обладнання для об'єктів транспортної інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності;
- державне кредитування, кредитні пільги, надання урядових гарантій під іноземні та приватні кредити для розвитку транспорту;
- введення особливих амортизаційних режимів та ін.

Висновки. Економічний стан України на сучасному етапі не дозволяє повною мірою використовувати всі ці та інші методи державного регулювання та підтримки транспорту. Однак без вирішення цих питань транспорт країни як цілісний комплекс буде в прогресуючих темпах йти до свого спаду.

Тому вже зараз необхідно здійснювати поетапне та адресне розв'язання «вузьких» місць на транспорті, перш за все пов'язаних з транспортним забезпеченням зовнішньоекономічних зв'язків, включаючи закупівлю транспортних засобів для міжнародних перевезень, оновлення торгового флоту, розвиток імпортозамінних виробництв. Для цих цілей слід вишукати можливості залучення позабюджетних коштів, кредитні джерела фінансування під урядові гарантії.

Отже, розвиток ТДК повинен бути політикою сталого економічного зростання замість діючої політики руйнування. Основними принципами нової політики діяльності ТДК мають стати: демонополізація, розвиток конкурентного середовища, створення інноваційних кластерів, спрощення процедур перетину кордонів та інші важливі заходи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Міністерство транспорту і зв'язку України. <http://mtu.gov.ua/ru/category/euro.html>.
2. Соколов Л.Н., Лысенко Ю.Я., Павленко Е.Н., Тертышник Ю.И. Проблемы повышения конкурентоспособности транспортно-дорожного комплекса Украины на мировых рынках транспортных услуг // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов ИКТП-Центра. – 1998. – Вып. 6. – С. 72-83.
3. Економіка транспорту / Під ред. Коби В.Г. – К: КДАВТ, 1999. – 254 с.
4. Пашенко Ю.С., Давиденко А.М., Чернюк Л.Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. – К.: Либідь, 1998. – 40 с.
5. <http://100pudov.com.ua/manual/ukr/5/51/2224/>
6. Юрій Приходько. Першочергові умови для відродження транзитного потенціалу України // Інформаційний портал «Транспортний бізнес»: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.tbu.com.ua.
7. <http://tourbusiness.com.ua/news/7880/>

УДК 338.58:378.3:355.58 (477)

ДО ПИТАННЯ ПЛАНУВАННЯ ПІДГОТОВКИ КАДРІВ ДЛЯ СИСТЕМИ МНС УКРАЇНИ

Куценко М.А., к.е.н., заступник начальника фінансово-економічного відділу
Академія пожежної безпеки ім. Героїв Чорнобиля МНС України

В статье рассмотрены вопросы планирования подготовки кадров для системы МЧС Украины, исследованы факторы и исходные данные, которые необходимы для оптимального планирования количества и качества подготовки кадров в области гражданской защиты.

Ключевые слова: планирование, подготовка кадров, оптимальная численность, чрезвычайные ситуации.

The problems of personnel training planning for the system of the Ministry of Emergencies of Ukraine are considered in the article. The author investigates factors and initial data which are necessary for optimum planning of personnel training quantity and quality in the sphere of civil protection.

Key words: planning, personnel training, optimum quantity, emergency situations.

Актуальність теми. У 2010 році був встановлений сумний рекорд за кількістю і масштабами природних катастроф. Про це заявила комісар ЄС з питань гуманітарної допомоги Крістіліна Георгієва в інтерв'ю агентству «єрд». За інформацією «Deutsche Welle», К. Георгієва повідомила, що жертвами стихійних лих по всьому світу стали понад 300 тис. осіб, економіці завдано збитків на 180 млрд. євро, тоді як у попередні роки збиток обчислювався сумами в 70-80 млрд. євро [1].

У зв'язку з цим треба зазначити, що система цивільного захисту відіграє все більшу роль у забезпеченні національної безпеки європейських країн і стає предметом зростаючої уваги у рамках міжнародних структур європейської безпеки. Однією з найважливіших складових забезпечення ефективного виконання завдань, пов'язаних із попередженням та ліквідацією наслідків надзвичайних ситуацій, є професійна готовність спеціалістів підрозділів МНС України. Тому питання оптимізації та планування підготовки кадрів для оперативно-рятувальної служби є актуальним. Важливими у цьому напрямі є дослідження вчених: М.М. Брушлинського, Ю.М. Глуховенка, О.В. Матюшина, А.К. Мікєєва, М.Г. Чумаченка. Проте ряд питань залишаються маловивченими. Недостатньо вивчені такі проблеми, як визначення оптимальної кількості випускників для вирішення питань забезпечення безпеки від надзвичайних ситуацій на державному рівні, вплив якості підготовки студентів на зниження ризику виникнення надзвичайних ситуацій та розмірів збитків, вплив матеріального та фінансового забезпечення навчального закладу на якість підготовки кадрів тощо.

Мета статті. Дослідити фактори та вихідні дані, які необхідні для планування обсягу та якості підготовки кадрів в галузі цивільного захисту.