

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

TRANSPORT DEVELOPMENT UNDER THE CONDITIONS OF MARKET TRANSFORMATION OF UKRAINIAN ECONOMY

Михайло ЦВЕТОВ,
кандидат економічних наук,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту, Київ



Mykhaylo TSVYETOV,
PhD in Economics,
State University for Transport Economy
and Technologies, Kyiv

Транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Але, на відміну від інших галузей економіки, транспорт відноситься до комунікаційних виробничих систем із великим рівнем технічного, технологічного, нормативно-правового та оперативно-управлінського поєднання всіх його виробничо-господарських об'єктів (підприємств та організацій). При цьому основна частина цих об'єктів має загальносистемні властивості, специфічні тільки для того чи іншого виду транспорту, й знаходиться в жорсткому багатосторонньому поєднанні з основним виробничим циклом – перевізним процесом. У результаті ці підрозділи є високоспеціалізованими та мають властивості **природної монополності й регіональності**. Це положення в першу чергу властиве залізничному транспорту.

Визначені вище загальносистемні спеціалізовані, монопольного типу структури окремих видів транспорту вимагають обов'язкового державного регулювання та відповідних організаційних форм управління на основі загальнодержавних нормативних актів, положень, кодексів та законів.

Але перший етап реформування економічних відносин у галузі транспорту при формуванні ринкових відносин здійснювався хаотично, в умовах фактичної відсутності загальнодержавних нормативних актів, які б регулювали увесь спектр форм власності та характер взаємовідносин між взаємодіючими видами транспорту та їх взаємовідносин із користувачами транспортних послуг.

При підготовці пропозицій і проведенні реформування різних видів транспорту не пророблялись основні принципи та механізм економічного, нормативно-правового та ресурсного забезпечення розвитку й функціонування всіх виробничо-господарських систем в умовах обмежень, які створювались економічною кризою, порушенням господарських зв'язків, станом виробничої бази, обмеженням фінансових і матеріальних ресурсів, формуванням ринкових відносин. Уряді випадків просто копіювались схеми управління транспортом в інших країнах з різними економічними умовами їх функціонування.

У період формування ринкової економіки фінансування транспортного сектора економіки відбувається на рівні 20-25% від потрібного обсягу, що негативно вплинуло на розвиток

транспортної інфраструктури й модернізацію рухомого складу для впровадження нових технологій та підвищення якості транспортного обслуговування на рівні європейських стандартів. Україна втрачає свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг, висока транспортна складова у ціні продукції знижує можливості експорту товарів, посилюються тенденції експансії іноземних транспортних компаній на внутрішній ринок України.

Основними причинами такого стану транспорту України є:

- ❑ старіння основних фондів, їх фізичний та моральний знос;
- ❑ незадовільний рівень технології організації перевізного процесу;
- ❑ низький рівень транспортного сервісу;
- ❑ наявність численних технологічних бар'єрів при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України;
- ❑ правова неврегульованість ряду питань транспортної діяльності, нестабільність законодавчої бази, відсутність майнових гарантій зарубіжним вантажовласникам та перевізникам;
- ❑ недостатні темпи інтеграції ТДК України з європейською та світовою транспортними системами;
- ❑ повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями;
- ❑ неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- ❑ недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- ❑ відставання в реалізації державних і галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Таким чином, сучасний стан транспортної інфраструктури та економічних відносин, що склалися, **не забезпечує комплексний розвиток різних видів транспорту та їх єдність у складі транспортної системи**, що є однією з головних причин низької якості транспортних послуг. У зв'язку з цим виникає практична потреба вирішення великого кола нових наукових завдань, таких як формування організаційних структур управління, економічне, нормативно-правове та технічне забезпечення розвитку регіональних транспортно-логістичних центрів, які на сьогодні в Україні мають і різний

В умовах ринкової економіки в якості базового системоутворюючого компонента життєво важливих сфер держав (економічної, соціальної, територіальної, зовнішньоекономічної) виступає транспорт, що обумовлює необхідність формування відповідної державної транспортної політики. Так, високий рівень зовнішньої орієнтації економіки України корінним чином змінив характер транспортно-економічних зв'язків, перетворивши їх основну частину в категорію міжнародних: експортних, імпорتنих та транзитних, що робить її залежною від діяльності вітчизняного транспорту у взаємодії з міжнародним транспортом у відповідних центрах регіонів (пунктах пропуску через митний кордон) і насамперед із морським, який фактично повністю зайнятий на обслуговуванні зовнішньоекономічних зв'язків держави.

Under the conditions of market economy as the basic component of system-creating component of important state's fields, namely economic, social, territorial, foreign economic is transport, which prearrange the need of a proper public transport policy. So, high external orientation of the Ukrainian economy radically changed the nature of transport and economic relations, having made them the bulk of them to the international category: export, import and transit, making it dependent on the domestic transport in interaction with international transport centers in appropriate regions (checkpoints across the customs border) and, primarily by sea, which is actually quite busy in the service of foreign economic relations of the state.



Таблиця 1. Переробка вантажів морськими і річковими портами (торговельними та рибними)

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Морські порти							
Питома вага у загальному обсязі вантажів, %	100	100	100	100	100	100	100
Експортних	46	51	48	40	45	56	57
Імпортних	7	10	11	12	13	8	12
Транзитних	41	36	38	44	39	33	30
внутрішніх	6	3	3	4	3	3	1
Річкові порти							
Питома вага у загальному обсязі вантажів, %	100	100	100	100	100	100	100
Експортних	25	16	14	14	14	29	22
Імпортних	11	5	5	5	7	4	4
Транзитних	1	1	1	1	1	3	0
внутрішніх	63	78	80	80	78	64	74

Таблиця 2. Основні засоби видів економічної діяльності «Транспорт»

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Основні засоби за первісною (переоціненою) вартістю, млн.грн. транспорту	102758	157251	272285	410509	1152920	1304857	3748867
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною (переоціненою) вартістю, відсотків транспорту	12,4	12,3	17,4	20,1	36,6	33,4	56,4
Основні засоби за залишковою вартістю, млн.грн. транспорту	49801	7790	99012	123007	180241	186824	180932
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю, відсотків транспорту	10,7	11,8	12,8	12,4	14,4	11,7	10,5
Введення в дію нових основних засобів, млн.грн. транспорту	3069	9202	7451	15004	15058	9384	12579
Ступінь зносу основних засобів, відсотків транспорту	51,5	50,5	63,6	70,0	84,4	85,7	95,2

рівень розвитку, і різні перспективи майбутнього використання. Це стосується також формування інвестиційної, науково-технічної та кадрової політики, розвитку інформаційних логістичних технологій та вдосконалення державної політики в галузі транспорту.

Проведені системні дослідження й комплексний аналіз функціонування різних видів транспорту в умовах ринкової трансформації економіки України висвітлили певні особливості й основні проблеми розвитку транспортного комплексу, головними з яких є такі.

До 1991 року розвиток і функціонування різних видів магістрального транспорту здійснювались в єдиному комплексі на основі системної організації. Основою такої єдності вважалась суспільна (державна) форма власності на транспортні ресурси, єдина система планування їх комплексного розвитку й централізована система регулювання та управління й економічного стимулювання.

Головною причиною порушення системної організації транспорту стало проведення (починаючи з 1991 року) ринкових реформ і зміна форм власності, внаслідок чого забезпечення єдності піддається серйозному випробуванню. Унаслідок реформ понад 85% від загального обсягу реалізованої промислової продукції виробляється недержавними підприємствами. На транспорті 64% перевезень обсягів вантажів здійснюється підприємствами приватної форми власності.

Характерною рисою розвитку України після проголошення її незалежності була тривала економічна криза (1991-1999), в результаті чого обсяг ВВП зменшився на 59,2%. Найбільш руйнівно вона

вплинула на транспортний сектор економіки. Обсяг транспортної роботи за цей період скоротився більш ніж у 4 рази з великими негативними наслідками – технічними, технологічними, організаційними, економічними й соціальними. Фактично за цей період був ліквідований вітчизняний морський та річковий транспорт (табл. 1).

Характерною особливістю розвитку України після проголошення незалежності є високий рівень зовнішньої орієнтації економіки, що робить її залежною від кон'юнктури світового ринку. Так, рівень експорту становить понад 50% ВВП, тоді як більш ніж 50% ВВП припадає на імпорт.

Високий рівень зовнішньої орієнтації економіки України корінним чином змінив характер транспортно-економічних зв'язків, перетворивши їх основну частину в категорію **міжнародних: експортних, імпортних та транзитних**, що робить її залежною від діяльності транспорту у взаємодії з міжнародним транспортом у відповідних центрах регіонів (пунктах пропуску через митний кордон) і насамперед від морського, який фактично повністю зайнятий на обслуговуванні зовнішньоекономічних зв'язків (табл. 2). Крім того, наявність транзитних потоків вантажів значною мірою залежить саме від цієї взаємодії. На морському транспорті питома вага міжнародних перевезень становить близько 100%, на річковому – 26%, на залізничному транспорті – майже 40%, а у вантажообігу – близько 60%.

Виконання міжнародних перевезень в умовах конкуренції потребує від вітчизняного транспорту забезпечення міжнародних стандартів якості транспортних послуг, відповідного його розвитку та системної організації перевезень «від дверей до дверей».

Головною причиною виникнення кризового стану транспорту України є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних фондів, що у свою чергу стримує інноваційно-інвестиційний процес його розширеного розвитку. Унаслідок цього сучасний технічний стан транспортної інфраструктури та економічних відносин не забезпечують єдність транспортної системи сфери обігу, а сучасний її стан на дозволяє залучати зовнішні кошти для розвитку транспортного комплексу окремих регіонів, що є однією з головних причин низької якості транспортних послуг. Проведена переоцінка вартості основних засобів транспорту у 2006-2010 роках збільшила їх вартість з 102,8 млрд. грн. у 2000 році до 3748,9 млрд. грн. у 2010, тобто у 36,5 рази, а їх питома вага у загальному обсязі основних засобів економіки держави збільшилась із 12,4% у 2000 році до 56,4% у 2010 (табл. 2)

Встановлено, що на рівні необхідності забезпечення конкурентоспроможності транспорту України позначається відставання в розвитку бази інформатики та впровадження інформаційних технологій, сучасних логістичних систем організації перевезень, надання транспортного сервісу. У цих умовах фактично неможлива реалізація важливих економічних та інноваційно-технологічних завдань, які стоять перед транспортом на сучасному етапі при формуванні ринкових відносин, а саме:

- підвищення стійкості роботи різних видів транспорту, забезпечення безпеки і якості послуг, наданих ними, формування єдиного економічного простору країни й забезпечення загальнонаціонального економічного розвитку;
 - формування єдиної гармонійної транспортної системи;
 - інтеграція з європейською та світовою транспортними системами з наданням транспортних послуг на рівні світових стандартів;
 - зниження сукупних витрат економіки країни на транспортні послуги;
 - задоволення зростаючого попиту на транспортні послуги.
- Наслідком критичного стану транспорту є формування загроз національній, економічній та соціальній безпеці України, що потребує прийняття невідкладних термінових заходів з боку держави щодо їх усунення.

Встановлено, що на сучасному етапі трансформації економіки виникла нова сукупність взаємопов'язаних проблем щодо

забезпечення комплексного розвитку й раціонального функціонування різних видів транспорту України на основі системної організації та впровадження стратегії їх розвитку на інноваційній основі. Основними з них є:

□ створення високоефективної регіональної організаційної структури та системи управління транспортним комплексом України, яка повинна забезпечувати:

- формування й реалізацію основних напрямів економічної, науково-технічної та соціальної політики на транспорті;
- організацію роботи з побудови єдиної національної транспортної системи як необхідної умови її інтеграції до європейської та світової транспортних систем;
- розробку й реалізацію заходів, спрямованих на ефективний розвиток, функціонування та раціональну взаємодію всіх видів транспорту на базі регіональних логістичних центрів, для забезпечення стійких регіональних, міжрегіональних та міжнародних зв'язків;

□ розробка комплексу заходів з удосконалення економічної та фінансової системи транспорту, в тому числі підготовка проектів законів щодо умов фінансування та фінансової діяльності транспортних підприємств і організацій шляхом проведення ефективної амортизаційної політики, державних дотацій та бюджетних асигнувань для реалізації найважливіших напрямів науково-технічного процесу;

□ розробка комплексу економіко-правових та організаційних заходів з розвитку міжнародних (експортних, імпортних та транзитних) перевезень, що відображають структурні принципи їх організації, включаючи облік, контроль, взаєморозрахунки, створення та експлуатацію міжнародних транспортних коридорів з урахуванням внутрішніх потреб як регіонів, так і економіки країни, а також отримання валюти за міжнародні перевезення, організацію комплексного сервісного обслуговування іноземного транспорту та екіпажів в Україні;

□ створення системи нормативно-правового забезпечення розвитку й функціонування транспорту в умовах самостійності України та формування ринкових відносин тощо.

Висновки комплексного аналізу та пропонувані заходи щодо вирішення основних проблем формування стратегії системної організації транспорту стосуються насамперед питань економіки й управління транспортом, які повинні виконувати інтегруючу роль у створенні та функціонуванні ефективної транспортної системи. У першу чергу це стосується формування логістичної технології організації перевезень і надання транспортного сервісу на основі розвитку транспортної та інформаційної інфраструктури. Вирішення цих та інших питань системної організації транспорту потребує формування й впровадження в державі відповідної інвестиційної та транспортної політики.

Встановлено, що теоретичною та технологічною **основою системної організації функціонування різних видів транспорту в ринкових умовах є транспортна логістика** як сфера діяльності, що реалізується через систему регіональних логістичних товаророзподільчих центрів (ЛТЦ), головною функцією яких є забезпечення планування, контролю та організації здійснення раціональної доставки товарів «від дверей до дверей», виконання погодженого графіка перевезення й надання відповідної інформації вантажовласникам та іншим споживачам транспортних послуг. Це обумовлює роль і призначення щодо необхідності першочергового створення ЛТЦ, які з урахуванням особливості структури транспортно-економічних зв'язків України пропонується розділити за функціональним призначенням на **міжрегіональні, регіональні та загальнотранспортні**.

Як свідчить аналіз, основою впровадження логістичних технологій на транспорті на базі сформованих ЛТЦ є інформатизація всіх процесів, пов'язаних з організацією перевезення вантажів.

Аналіз процесу перевезення вантажів свідчить про те, що в умовах дефіциту інвестицій інформатизації насамперед підлягає мережа міжнародних транспортних коридорів (МТК). Це обумовлює

склад програми щодо організації та розміщення першочергових ЛТЦ в межах МТК з розподілом їх щодо розміщення та спеціалізації на три категорії – **прикордонні, внутрішні й водні**. Цей підхід знайшов відповідне відображення в «Концепції програми формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України», розробленій згідно із Законом України «Про комплексну програму затвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр.» від 07.02.2002 р. № 3022.

Впровадження логістичних технологій у межах МТК потребує відповідної інвестиційної політики. Встановлено, що в умовах дефіциту інвестиційних ресурсів одним із діючих джерел інвестування розвитку транспорту і в першу чергу МТК є залучення іноземних інвестицій на основі формування й організації в межах МТК України спеціальних (вільних) економічних зон (СЕЗ).

Формування в мережах МТК системи регіональних логістичних центрів як у теоретичному, так і в практичному плані розглядається як основний напрям забезпечення інтеграції транспорту України до європейської транспортної системи на основі впровадження логістичних технологій, базою для впровадження яких є системоутворюючі господарські об'єкти – регіональні зовнішньоторговельні СЕЗ.

СЕЗ являє собою складне територіально-господарське формування, яке за логікою функціонування має бути провідником державної, регіональної та внутрішньої економічної політики, головною метою його створення є залучення іноземних інвестицій, активізація спільно з іноземними інвесторами підприємницької діяльності для нарощування експорту товарів і послуг, залучення нових технологій, ринкових методів господарювання, розвитку інфраструктури ринку, поліпшення використання природних і трудових ресурсів, прискорення соціально-економічного розвитку України. Надзвичайно важливе значення мають СЕЗ зовнішньоекономічної орієнтації, для яких визначальною є регіональна транспортно-складська складова, що забезпечує накопичувально-розподільчі функції товароруку, стимулюючи розвиток зовнішньоекономічних зв'язків.

Ключовою проблемою транспортного сектору економіки **і в першу чергу залізничного транспорту** України на сучасному етапі є прогалина між проголошеними державою стратегічними цілями його розвитку й фактичними заходами з їх реалізації у період 2000-2012 років.

Наслідком такої «цільової» державної політики з постійними змінами організаційних структур та невиконаннями проголошених у програмах заходів в умовах дефіциту інвестиційних ресурсів є критичний стан транспорту України. Все це створює загрозу національній та економічній безпеці країни, що вимагає вжиття термінових заходів у державному масштабі та насамперед у галузі залізничного транспорту як головного системоутворюючого компонента транспортної системи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цветов М. Ю. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю. М. Цветов, Ю. М. Федюшин, М. Ю. Цветов та ін. – К.: ІКТП-Центр, 1999. – 67 с.
2. Цветов М. Ю. Трансформація економіки та транспорт України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 180 с.: іл.; бібліограф.: с. 49-56.
3. Цветов М. Ю. Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2006. – 428 с.: іл.