

## **СЕКЦІЯ «УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ В УМОВАХ РИЗИКІВ»**

### **ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

*Степанова Л.Б., аспірант кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом», УкрДАЗТ, м. Харків, Україна*

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [1].

Якщо розглядати стан транспортної системи на сьогоднішній день, а саме червень 2014 року здається, що криза прийшла у транспортну галузь на тривалий час.

В Україні триває падіння вантажоперевезень. Причому за підсумками 2013 року в цілому результати виглядають навіть гірше, ніж в попередні роки, які прийнято називати кризовими. Це може пояснюватися тим, що на несприятливу в цілому економічну ситуацію, яка вилілася в скорочення обсягів промислового виробництва, з'явилась також тенденція до стрімкого скорочення транзиту вантажів по території України. Держкомстат доки не опублікував результатів по транзиту за увесь 2013 рік, але останні наявні дані - за 9 місяців року - говорять про те, що транзит вантажів усіма видами транспорту за цей період скоротився на 7,7%. Боротьбу за транзит програно, і, схоже, вже безповоротно. Головною причиною падіння транзиту експерти називають переорієнтацію вантажів РФ з українських на російські порти.

За даними Держкомстату, за 11 місяців 2013 року сталося скорочення обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту на 3,6% - до 689,2 млн. тонн (включаючи трубопровідний). Якщо останній місяць року істотно не вплинув на статистику, то скорочення вантажопотоків відбувається другий рік підряд (останній раз зростання спостерігалось в 2011 - 7,4%). Минулого року зменшення обсягів перевезень вантажів сталося практично в усіх галузях, окрім автомобільного транспорту: там перевезення за 11 місяців виростили на незначні 1,1%.

«Укрзалізниця» в 2013 р. зберегла динаміку падіння, задану минулого року. За рік було перевезено 443,5 млн. тонн вантажів, що на 3% менше, ніж роком раніше (у 2012 падіння склало 2,9 %). Останній раз зростання у вантажоперевезеннях на залізничному транспорті сталося в 2011 році, коли "Укрзалізниця" поліпшила свій результат на 8,6%, в 2010 він був ще більше - 10,6%. Створюється враження, що криза

в залізничних вантажоперевезеннях тільки почалася, і ще не факт, що падіння досягло своєї межі. Правда, в найважчий за останній час 2009 рік залізниця перевезла 391 млн. тонн вантажів.

Результат морських грузоперевезень - скорочення обсягів перевалки на 1,9%. Цей підсумок також закріплює повільну, але стійку негативну динаміку в морських гаванях: минулого року падіння грузоперевалки склало 0,7%. За останні 5 років, починаючи з 2009, цей низхідний тренд був перерваний тільки в 2011, коли портам вдалося наростити вантажопотік на 4,7% (в основному за рахунок зростання експорту навалювальних вантажів, зокрема руди і вугілля, а також приросту транзиту). Тоді обсяг перевалки портів і терміналів усіх форм власності склав 162,26 млн. тонн. Цього року морські порти обробили 148,1 млн. тонн вантажів.

Зрозуміло, що такий сумний аналіз транспортної галузі на сьогоднішній день в більшій частині зв'язаний з політичною ситуацією в Україні, також важливу роль відіграє занепад економіки в країні, який в свою чергу зв'язаний з повним хаосом у владі. Як ми бачимо транспортна галузь України дуже тісно переплітається транспортною галуззю Росії, це також пов'язано з тим що основний ринок збуту продукції виробленої в Україні знаходиться в Росії. Якщо казати насамперед про розширення транспортних послуг, то в першу чергу для цього повинна відбутися інтеграція транспортної системи України в європейську і світову транспортні системи.

Особливу увагу варто приділити тарифній політиці, правилам перетину державних кордонів і транспортному законодавству. Однак в Україні існуючі тарифні правила та умови, система зборів і платежів за міжнародні перевезення не відповідають міжнародним вимогам. Незважаючи на те, що тарифи на перевезення досить низькі, кінцеві транспортні витрати виявляються високими завдяки додатковим платежам, тому вантажовласники надають перевагу іноземним перевізникам. З метою стимулювання розвитку міжнародних транспортних зв'язків, доцільно провести диференціацію тарифів за класами якості перевезень та інших транспортних послуг. Що стосується нормативно-правових питань, то в міжнародній практиці функціонування транспортних мереж регулюється кількома сотнями технічних документів, нормативно-правових актів, стандартів і конвенцій. В Україні поки що погоджено лише 25 із 50 таких основних документів [2].

Важливим питанням є прискорення проходження транспорту через пропускні пункти на державному кордоні. Сьогодні в нашій державі на маршрутах міжнародних транспортних коридорів розміщено 11 залізничних, 12 автомобільних і 3 пропускні пункти в морських і річкових портах, при цьому з автомобільних лише пункт Краковець відповідає міжнародним стандартам для полегшення доступу українських перевізників до міжнародного ринку транспортних послуг.

Щодо залізничного транспорту, то перспективи його розвитку пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їхнього вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему. Треба прокладати

швидкісну магістраль над землею. Без будь-яких перетинів та перехресть. Зазвичай, на висоті 15-20 м. Крім того, відкривається можливість втілення давньої мрії усіх залізничників – вантажі та пасажери мають перевозитися окремими коліями. Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/г).

Основною проблемою морського транспорту є зростання питомої ваги суден, технічний стан яких не відповідає сучасним вимогам, що призводить до конфліктів, катастроф, загострення екологічної ситуації в морській акваторії і портових містах. Найбільшим морським портом в Україні є Одеса, яка має регулярне сполучення більш ніж зі ста країнами світу.

У перспективі, в процесі тіснішої інтеграції України в європейські і світові соціально-економічні структури, роль авіатранспорту буде зростати. У цьому плані необхідною є реконструкція міжнародних аеропортів, розширення рухомого складу, створення нових міжнародних аеропортів.

Від реалізації проекту створення на своїй території міжнародних транспортних коридорів Україна одержить дуже значний саме транзитний вантажопотік з потенційним обсягом у десятки мільйонів тонн на рік. Звідси, зрозуміло, - і відповідні прибутки.

Посилаючись на досвід розвинутих країн використання логістичних систем в якості ефективного інструменту планування, організації та управління рухом матеріального потоку та потоків, що його супроводжують, дозволяє зменшити загальні логістичні витрати на 12-35%, транспортні витрати на 7-20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку на 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%.

В Україні мають бути необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає б європейським стандартам. До них насамперед відносяться: необхідність корінного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з яким бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої

концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

**Список літератури:**

1. Чернюк Л.Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України / Л.Г. Чернюк, Т.В. Пепа, О.М. Ярош: - К.: Нічлава, 2003. – 215 с.
2. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом / Г.А. Левиков. – М.: Р.Консульт, 2004. – 141 с.
3. Фришев С.Г. Загальний курс транспорту: навч. посібн. / С.Г. Фришев, І.І. Мельник, С.М. Бондар. – К.: Вища освіта, 2006. - 162 с.
4. Агєєв О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи / О. Агєєв // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С. 14.