

Мар'ян ТРИПАК, Ярослава ЛЕВЧЕНКО

ΑΙ ΑΕΨ ΕΙ Ι ΕΘΑΙ ΟΙ Ι ΝΟ² ΘΒΑΙ ΝΙ Ι ΔΟΙ Ι - ΑΑΕΟΨ ΟΕΒΑ Ι Ε
ΟΑ Ι ΔΑΕΘΕ×Ι² ΔΑΕΙ Ι ΑΙ ΑΑΟ²⁻ Ο Ι ΑΙ - Ι Ι ΕΨΙ ΟΑΙ Ι Β

Досліджено стан автотранспортної галузі України, проаналізовано поточну ситуацію, розглянуто основні проблеми й запропоновано конкретні заходи щодо поліпшення стану в галузі та подальшого її розвитку.

The condition of motor transportation branch of Ukraine is investigated, a line situation is analysed, the basic problems are considered and concrete actions for improvement of a condition of branch and its further development are offered.

Попит на автомобільні перевезення визначається динамікою і структурою зміни обсягів виробництва в державі, платоспроможністю підприємств та організацій всіх галузей економіки, а також рівнем благоустрою населення. Необхідно враховувати, що економіка та перевезення взаємно впливають один на одного. Як розвиток економіки впливає на ріст перевезень, так і високий рівень і можливість перевізних послуг позитивно впливають на рівень інвестицій та темпи зростання економіки в регіоні.

Питання розвитку конкурентності галузей вивчали такі науковці, як О. І. Амоша, А. Г. Кальченко, Є. В. Крикавський, А. Ф. Павленко, В. І. Павлов, В. П. Пилипчук, Є. В. Савельєв, А. О. Старостіна, Д. А. Штефаніч. Однак недостатньо уваги приділяється конкурентності транспортного комплексу.

Метою дослідження є вивчення сфери транспортного комплексу. Відповідно до зазначеної мети поставлено такі завдання: проаналізувати результати роботи транспортної галузі, окреслити основні фактори, що сприяють розвитку автотранспортної галузі, а також визначити її слабкі сторони й запропонувати заходи, щодо вирішення галузевих проблем.

Автомобільний транспорт (АТ) в Україні перевозить близько 80% загального обсягу вантажів, які переправляють усі види транспорту, тобто більша частина вантажів не може бути доставлена споживачам без АТ. Таким чином, основна сфера діяльності АТ – це доставка продукції в містах та підвіз-вивіз вантажів у транспортних вузлах залізничного і морського транспорту.

Автомобільний транспорт переважає у перевезенні пасажирів і вантажів на короткі дистанції – "від дверей до дверей". Автотранспорт має розвинену інфраструктуру й добру базу технічного забезпечення. Якщо брати до уваги лише географічне положення України, то обсяги транзитних перевезень мали б постійно зростати, але цього не відбувається. Можна окреслити кілька проблем, які перешкоджають розширенню розмірів транзиту, а саме: поганий стан доріг України, митна інфраструктура, тарифна політика, транспортні термінали, точніше їхня відсутність.

На даний час стан шляхового покриття доріг України можна вважати неналежним. Доволі часто воно не відповідає не лише міжнародним вимогам (ім воно завжди не відповідає), а й внутрішнім стандартам держави. Такий стан зумовлює потрійний негативний ефект: по-перше, збільшується час проходження транспорту територією країни; по-друге, пришвидшується знос автотранспорту, по-третє, збільшується використання пального на перевезення вантажу; по-четверте, посилюється ймовірність настання дорожньо-транспортних пригод. Все це підвищує собівартість транзитних перевезень територією України і робить українські автошляхи нерентабельними порівняно з європейськими. Крім цього, швидкість пересування шляхами України скорочують такі фактори, як відкритість шляхів для місцевого населення, проходження автомагістралей через населені пункти, недостатня пропускна спроможність вузлових споруд. Але з огляду на спільне минуле всіх країн колишнього Радянського Союзу, такі проблеми мали б спостерігатись і в інших державах пострадянського простору. Тим не менш, транзит територіями Білорусії та країн Балтії зростає, тобто відбувається перерозподіл транзитних потоків не на користь України. Тут значну роль відіграють вже інші чинники – політичні. Справа в тому, що структура тарифів цих країн побудована таким чином, щоб сприяти залученню транзитних перевезень. В Україні цього немає. Негативним фактором також є недостатньо розвинена митна інфраструктура.

Стосовно доріг, то можна або реконструювати наявні, або будувати нові. Є два шляхи фінансування поліпшення якості автошляхів – державне фінансування або укладання концесійних угод. Оскільки

якість шляхів в Україні не є фактором конкурентоспроможності галузі, то ним може стати ціна перевезень територією України, тобто належна структура митних тарифів. Підвищенню конкурентоспроможності сприятиме також розвинута митна інфраструктура й поліпшення якості послуг, що надаються при перетині державного кордону.

Поганий стан доріг, низька пропускна спроможність та відкритість шляхів – все це знижує конкурентоспроможність автошляхів України. Можливі альтернативи – ремонт наявних шляхів або побудова нових. Але проходження магістралей через населені пункти та погані транспортні розв'язки на існуючих шляхах роблять побудову нових шляхів більш доцільною і спрямованою на довгострокову перспективу. На жаль, держава не має достатньо коштів для здійснення необхідних інвестицій, тому доцільним може бути залучення інвестицій на основі концесійних угод на обслуговування автомагістралей. Проте вітчизняний інвестор не має достатньо коштів для подібних інвестицій, а механізм надання концесії іноземному інвестору законодавчо не розроблений. Як вже зазначалось, підвищити конкурентність автомобільних шляхів України може відповідна якість надання митних послуг і структура сприяння митним тарифам. Цей шлях підвищення конкурентоспроможності галузі є більш швидким і не потребує значних витрат, тому видається доцільнішим і більш здатним до швидкого реагування.

Український уряд має насамперед вирішити ступінь пріоритету розвитку України як транзитної держави. Якщо планується отримувати значні доходи від транзиту вантажів та пасажирів територією країни, то необхідно створити відповідну систему тарифів, яка б стимулювала перевезення вантажу саме територією України. Наступним кроком має стати поліпшення інфраструктури та якості супутніх послуг. Це можна здійснити шляхом створення конкурентного середовища всередині країни, через ліквідацію монополії в деяких галузях та зменшення державної підтримки. Оскільки транзит через територію України – сфера інтересу не лише України, а й європейських країн, які перевозять вантажі її територією, було прийнято ряд проектів, мета яких – розвиток та реконструкція основних транспортних коридорів. Однак поки що реалізовано лише найдешевші проекти з дослідження стану транспортних шляхів і транспортного комплексу. Що ж до проектів інвестицій у модернізування автошляхів та залізниць, то Світовий Банк відмовляється надати кредит, доки не отримає гарантії, що Україна спроможна виконати свої зобов'язання. Україна має необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка б відповідала європейським стандартам. Потрібно передусім вказати на вигідне геостратегічне розміщення території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом та між Півднем і Північчю, і наявність на території України МТК; також сприятливими факторами є достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки й технологій; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природнокліматичні й географічні характеристики території; конкурентоспроможні науково-технічні проекти, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі МТК.

Підсумовуючи результати аналізу конкурентоспроможності транспортної галузі України, слід зазначити, що її основний позитивний фактор – вигідне геостратегічне положення як необхідна й достатня умова для успішного розвитку транспортної галузі. Проте це значною мірою залежить від державної політики щодо розвитку транзиту. Галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості й відносно малий ступінь ризику через природний характер переваг України. Розвиток автотранспортного комплексу України має значення не лише для України, тому можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур, але реалізація таких проектів неможлива без державної підтримки.

Література

1. Бланк И. А. *Управление финансовой стабилизацией предприятия* / И. А. Бланк. – К. : Ника-Центр, Эльга, 2003. – 496 с.
2. *Режим доступу* : <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. *Фінансово-правові аспекти формування інвестиційної стратегії в Україні* // *Актуальні проблеми держави і права*. – Вип. 15. – Одеса : Юрид. літ-ра. – С. 331–335.
4. *Дмитрієв І. А. Організаційні проблеми ефективного функціонування та розвитку підприємницької діяльності (концептуальні та методологічні засади)* : моногр. / І. А. Дмитрієв. – Харків : Вид-во ХНАДУ, 2006. – 216 с.