Транспортна галузь

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 галузі, забезпечила її конкурентоспроможність*.*

Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

На жаль, характерними рисами сьогоднішнього стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу (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, недосконале та вкрай непрозоре відомче законодавство з питань контролю вантажів, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 9%, вартість основних виробничих фондів – 8%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

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.

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 виваженої державної політики.

На жаль, розвиток ТДК у 2010-2011 рр. призупинився.

Робота підприємств та усіх суб’єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2011 році порівняно з 2010 роком відзначається негативними тенденціями (рис. 1.1) падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

Рис 1.1 Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту, тис.тонн

За січень-жовтень 2011р. підприємствами галузі **перевезено 563,9** млн.т **вантажів**, що становить 73,4% від обсягу перевезень вантажів за аналогічний період 2010р.

**Вантажообіг** становив 305,2 млрд.ткм, що склало 72,4% від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 29,0%. На Львівській залізниці вантажообіг зменшився на 36,5%, Південно-Західній – на 32,8%, Південній – на 32,3%, Донецькій – на 28,1%, Придніпровській – на 27,5%, Одеській – на 21,3%.

Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті (на 11,0%), авіаційному (на 12,4%), трубопровідному (на 26,7%), річковому (на 46,4%), морському (на 56,0%).

 Перевезення вантажів **залізницями** порівняно з січнем–жовтнем 2010р. зменшилися на 27,0%, у т.ч. відправлення вантажів – на 24,8%. Відправлення вантажів зменшилися на Одеській залізниці на 37,8%, Львівській – на 31,8%, Південно-Західній – на 30,2%, Придніпровській – на 23,8%, Донецькій – на 22,7%, Південній – на 13,6%.

Відправлення цементу знизилося на 43,3%, будівельних матеріалів – на 43,0%, хімічних і мінеральних добрив – на 37,5%, чорних металів – на 32,2%, лісових вантажів – на 30,5%, нафти і нафтопродуктів – на 22,7%, брухту чорних металів – на 22,1%, коксу – на 20,4%, залізної та марганцевої руди – на 20,1%, кам’яного вугілля – на 13,6%. Відправлення зерна та продуктів перемелу зросло на 31,9%.

Вітчизняний **морський та річковий** торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 8,1 млн.т, що на 52,9% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту зменшилися на 58,5% від обсягів січня-жовтня 2010р., морського транспорту – на 45,1%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 52,6%, річковим – на 42,4%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 15,1% і становив 133,0 млн.т. Переробка імпортних вантажів зменшилася на 49,1%, транзитних вантажів – на 22,0% та внутрішнього сполучення – на 59,6%. Переробка експортних вантажів зросла на 11,1%. Кількість оброблених суден – закордонних та іноземний фрахт – скоротилася на 22,5% і склала 13,9 тис. одиниць.

Підприємствами **автомобільного транспорту** (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за січень-жовтень 2011р. перевезено 114,8 млн.т вантажів, що на 27,4% менше від обсягу перевезень вантажів у січні–жовтні 2010р., та виконано вантажообіг у обсязі 27,5 млрд.ткм, який скоротився на 11,0%.

За 10 місяців 2011р. **авіаційним** транспортом перевезено 69,7 тис.т вантажів, що на 20,7% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг авіаційного транспорту склав 283,7 млн.ткм, що на 12,4% менше порівняно з січнем–жовтнем 2010р.

За січень-жовтень 2011р. **пасажирським транспортом** перевезено 6,1 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 111,3 млрд.пас.км, що становить відповідно 87,9% та 89,2% від обсягів січня–жовтня 2010р.

**Залізничним** транспортом за січень-жовтень 2011р. відправлено 362,5 млн. пасажирів, що на 3,8% менше, ніж у січні–жовтні 2010р. Відправлення пасажирів зменшилися на Донецькій залізниці – на 7,3%, Південній – на 4,5%, Одеській – на 4,0%, Південно-Західній – на 3,6%, Львівській – на 2,3% та Придніпровській – на 2,1%.

Послугами **автомобільного** транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,4 млрд. пасажирів, що на 7,4% менше від обсягів перевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,7%.

Перевезення пасажирів **морським** транспортом скоротилися на 15,8% від обсягів січня–жовтня 2010р. Підприємства м. Севастополя, які виконали 81,5% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, зменшили перевезення пасажирів на 15,6%.

Закордонні морські перевезення пасажирів зменшилися на 3,5% порівняно з січнем–жовтнем 2010р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (94,8%), зменшили перевезення пасажирів у січні–жовтні 2011р. на 3,0%. **авіаційним** транспортом перевезено 4,5 млн. пасажирів, що на 16,4% менше від обсягів авіаперевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р.

Відповідно, паралельно із досить значним падінням показників галузі, за прогнозами очікується щорічне зростання попиту на транспорті 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.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких 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.

Враховуючи це, слід відзначити основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, серед яких:

* нерегулярне та неефективне оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ТДК;
* недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності ТДК, високий рівень заполітизованості та корумпованості по всій вертикалі;
* недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
* низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
* слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
* повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
* недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
* відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону;
* низький рівень кадрової політики в галузі;
* неефективна та непрозора тарифна політика в галузі транспорту;
* неефективне використання державного майна в транспортній сфері.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Таким чином, прискорення вирішення цих проблем має важливе значення не тільки для транспортної галузі, але і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Крім того, збільшується роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Транзитні можливості України визначаються, перш за все, як певна частка загальних пропускних спроможностей транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т. вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т. вуглеводнів (Рис. 1.2). З цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Наявний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується на 70%, а на транспорті загального користування – на 50%.

Рис. 1.2 Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн за 2011р.

Наявні транспортні потоки оминають Україну на користь більш сприятливих умов перетинання кордонів та митного оформлення вантажів. Виграє той, хто проводить активну транзитну політику, що спрямована на розвиток потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, впорядкування процедури переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та інформаційного забезпечення.

У більш загальному плані всі причини, що призводять до зменшення транзитного потенціалу України та погіршення використання наявного, можна умовно класифікувати як причини техніко-економічного характеру і причини політичного та правового характеру.

До перших з них належать:

* відставання у темпах розбудови української частини мережі міжнародних транспортних коридорів;
* довготривала невизначеність з відновленням судноплавства між Дунаєм та Чорним морем в українській частині дельти цієї річки;
* низька якість транспортної мережі, перш за все - автомобільних доріг та обмежена швидкість транзитних перевезень, технічна недосконалість більшості елементів рухомого складу;
* відсутність комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;
* численні перепони при виконанні міжнародних транзитних перевезень;
* недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів, криміногенна обстановка на дорогах, інші.

До другої категорії причин належать:

* невизначеність і недостатня послідовність чинного Уряду України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних об’єднаннях;
* недостатня активність у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних перевезень;
* недосконалість і низька ефективність існуючих заходів з державної підтримки вітчизняних перевізників, особливо на морському та авіаційному транспорті, інші.

Ситуація з транзитом вантажів у контейнерах через територію України сьогодні загрозливо складна. Повністю втрачені такі колись стабільні вантажопотоки як індійський та алжирський імпорт на Росію. Вантажопотоки товарів широкого вжитку й електроніки з Кореї Росія переорієнтувала на Транссиб, зробивши цей залізничний маршрут більш привабливим за колишній варіант - морем і через Україну. Також втрачено і багато інших вантажопотоків.

Отже, одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартості фактичних витрат на його проведення.

Потенційно, транспортна система країни спроможна забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

З метою подолання зазначених проблем, державна політика у сфері міжнародного транзиту повинна ґрунтуватися на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг та забезпечення ефективної організації логістичних процесів на транспорті.

 Транзитний потенціал сприймається фахівцями як один із основних факторів забезпечення економічного суверенітету держави, інструментом гарантування її безпеки.

Для залучення додаткових транзитних потоків необхідно запровадити стандарти якості, сервісу та часу транзитних перевезень, провести інвентаризацію транзитних маршрутів, розробити їхні паспорти та визначити "вузькі місця", ранжувати проекти розбудови міжнародних транспортних коридорів за ступенем їх готовності.

Підсумовуючи, можна сказати, що непрозора система прикордонного контролю, високі ставки зборів за проведення контролю та пов’язаних з ним операцій, існуюча процедура контрольно-перевірочних операцій та механізми оформлення документів на транзитні вантажі є одними з основних причин, що призвели до скорочення транзиту вантажів через Україну і продовжують стримувати його розвиток. Особливо це стосується автомобільних та контейнерних перевезень.

Крім того, потребує удосконалення робота з аналізу тенденцій на світових ринках транспортних послуг.

З огляду на це, підвищення ефективності і якості роботи будь-якого транспорту вимагає широкого використання досягнень науково-технічного прогресу, упровадження передових і вишукування нових, більш прогресивних форм і методів організації транспортного процесу і розробки інформаційних систем керування транспортом.

Отже, за умов ефективного управління на транспорті транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний її розвиток, так як транспортний комплекс України - це потужний потенціал, який має використовуватися в повному обсязі для добробуту нашого народу.

**Перспективи розвитку транспортної галузі України**

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.

Загальний рівень розвитку транспортної інфраструктури України дозволяє внести у вирішення цієї проблеми суттєвий внесок. Однак, при цьому слід враховувати, що розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

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.

До ***пріоритетних напрямків з відновлення ТДК України***, його ***належного функціонування та подальшого розвитку*** слід віднести:

*На усіх видах транспорту:*

* створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;
* ефективне та економічно-обґрунтоване розпорядження державним майном, оптимізація приватизаційних процесів;
* гнучка конкурентноздатна тарифна політика в транспортній галузі;
* введення мораторію на збільшення фінансового навантаження на галузі транспортно-дорожнього комплексу;
* удосконалення нормативно-правової бази в галузі транспорту, її адаптація до вимог європейського законодавства, зокрема, прийняття Законів України.
* будівництво сучасної придорожньої інфраструктури винесення вантажно-митних терміналів за межі великих міст України та здійснення митного оформлення вантажів протягом не більше 4-х годин;
	+ у податковій сфері – чітке виконання існуючого законодавства та відповідальність винних за несвоєчасне повернення ПДВ;
	+ вирішення питання в Уряді щодо відміни регулювання тарифів облдержадміністраціями на перевезення пасажирів у приміському та внутрішньо обласному сполученні;
	+ реалізація державної програми реконструкції аеропортів;
	+ організація швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок її концентрації та маршрутизації, введення систем диспетчерського контролю;
	+ поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, створення єдиних транспортних вузлів надання пасажирських послуг (хабів), розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
	+ створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.