

УДК 339.13.025 (477)

НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

ОЛЕНА БАБИНА,*кандидат економічних наук, доцент, професор кафедри економіки менеджменту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного***ОКСАНА КАРПЕНКО,***кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки менеджменту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

У статті проаналізовано стан розвитку транспортної системи України, систематизовано проблеми транспортного комплексу та узагальнено основні напрямки державної політики в транспортній галузі України. Зроблено висновок, що сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. Необхідне створення нової системи швидкісних автомобільних доріг, магістральних транспортних коридорів (МТК), оновленої залізниці, сучасних авіаційних літаків та аеропортів.

Ключові слова: транспортна система, проблеми транспортного комплексу, державна підтримка транспортної галузі.

Постановка проблеми. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання й норм діяльності [1].

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації в разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка діяльності транспорту та зв'язку в структурі валової доданої вартості України становила в 2009 р. 13 % [2].

Розвиток транспортного потенціалу держави неможливий без системної державної підтримки.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Питання розвитку транспортної системи висвітлені в працях багатьох учених. Зокрема, А. М. Ткаченко досліджував засади державного регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України [3], Я. В. Шевчук займався питаннями регіональної політики розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні [4], М. Б. Ярчук розглядав напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектора України в систему транс'європейських транспортних мереж [5]. Віддаючи належне їхнім розробкам, слід зазначити, що постійна зміна економічної ситуації в країні та умов функціонування транспортної системи вимагає корегування окремих напрямків розвитку економіки країни в цілому й транспорту зокрема.

Нині Україна демонструє перші ознаки виходу з кризового стану основних галузей реального секто-

ра економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку економіки. Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури. Для цього потрібно систематизувати та привести у відповідність до потреб сьогоденної ситуації напрямки державної політики щодо розвитку транспортного потенціалу.

Метою статті є узагальнення та систематизація напрямів державної підтримки розвитку транспортної галузі як базової галузі економіки.

Виклад основного матеріалу. Транспортний сектор України сьогодні - це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектора у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10 % (9,3 % у 2008 р.). Чисельність зайнятих працівників у цій галузі становить майже 7 % від загальної кількості зайнятого населення. Україна володіє 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими та 10 річковими портами, 36 аеропортами [1].

За роки незалежності України транспортна галузь зазнала суттєвих змін. Сьогодні в ній господарську діяльність здійснює майже 33 тисячі зареєстрованих суб'єктів підприємництва всіх форм власності та господарювання, більше 90 % із яких є суб'єктами приватної форми власності. Частка обсягів перевезень вантажів суб'єктами приватної форми власності складає 56,1 %. У 2010 році транспортна система України забезпечила перевезення 1717 млн т вантажів (табл. 1) [6].

Результати роботи підприємств транспортної сфери України у 2010 р. свідчать про поступовий вихід із кризового стану (у цілому по галузі отримано приріст обсягів перевезень вантажів на 6 %). Динаміку вантажоперевезень за видами транспорту характеризує рис. 1.

Таблиця 1. - Обсяги перевезень вантажів усіма видами транспорту

Перевезення вантажів, млн тонн	2008	2009	2010	Темп росту, %
Усі види транспорту, у т.ч.	1972	1625	1717	1,06
<i>Наземний:</i>	1953	1615	1706	1,06
- залізничний	499	391	433	1,11
- автомобільний	1267	1069	1120	1,05
- трубопровідний	187	155	153	0,99
<i>Водний:</i>	19	10	11	1,10
- морський	8	5	4	0,80
- річковий	11	5	7	1,40
<i>Авіаційний</i>	0,1	0,1	0,1	1,00

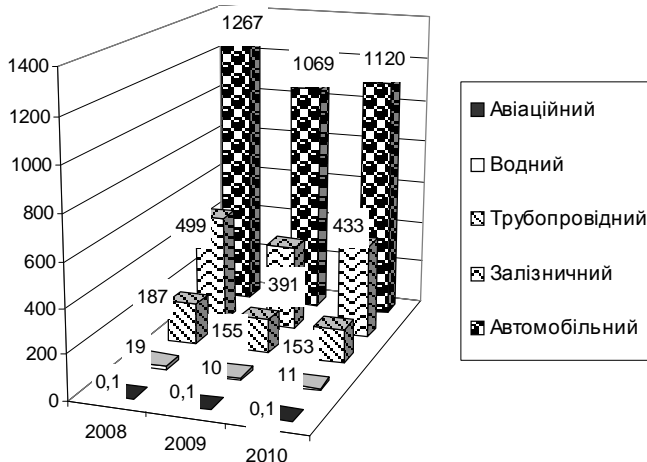


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень в Україні за видами транспорту за 2008-2010 рр.

Найбільші темпи росту у 2010 році порівняно з 2009 роком досягнуто на залізничному транспорті (11%). Найгірша ситуація спостерігається на морському транспорті, де відбулося зниження обсягів перевезень на 20%.

Структура перевезень вантажів за видами транспорту у 2010 році наведена на рис. 2.

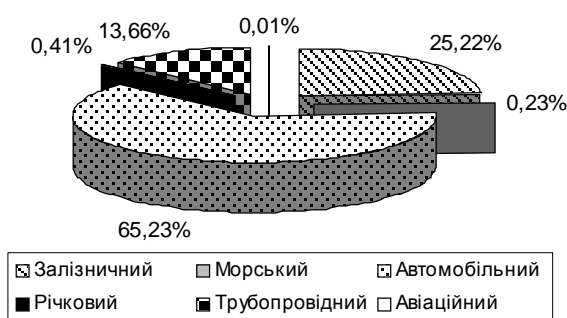


Рис. 2. Структура вантажних перевезень в Україні за видами транспорту у 2010 році.

У структурі вантажних перевезень в Україні за видами транспорту у 2010 році переважає автомобільний транспорт.

Вантажооборот транспорту України за 2008-2010 роки наведено на рис. 3 [6].

Активізація виробничої діяльності внутрішньоорієнтованих галузей промислового комплексу та динамічний розвиток зовнішньоторговельної діяльності забезпечили зростання попиту на послуги вантажного транспорту. Як наслідок, вантажооборот зріс на 5,4% й у 2010 році становив 417,0 млрд ткм.

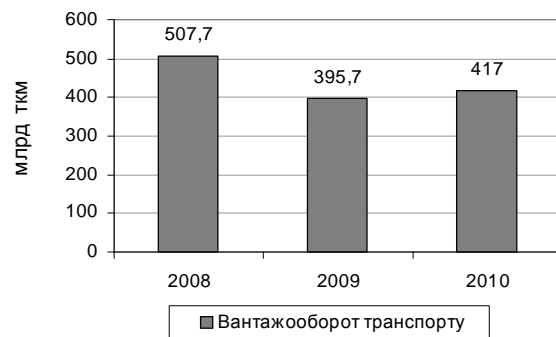


Рис. 3. Вантажооборот транспорту України за 2008-2010 роки.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створюють усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів. За 2010 рік через територію України пройшло 152,3 млн тонн транзитних вантажів, серед яких переважають енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки, руди, шлаки й зола (85,2% у загальному обсязі транспортування). Структура транзиту вантажів за видами транспорту у 2010 році наведена на рис. 4 [6].

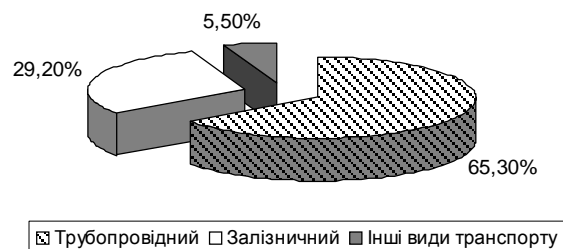


Рис. 4. Структура транзиту вантажів за видами транспорту у 2010 році.

Серед видів транспорту провідну роль відіграє трубопровідний і залізничний транспорт.

Незважаючи на позитивні зрушення, транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання й вимог.

Основні проблеми транспортної галузі можна систематизувати таким чином.

1. У галузі автомобільного транспорту:

- відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все, у розвитку автомобільних доріг загального користування, від темпів автомобілізації країни.

Це пояснюється великими витратами на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб на 1 кв. кілометр) та низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян Єврозони) [2];

- незадовільний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд грн, або 3 % ВВП [7];

- повільні темпи оновлення рухомого складу - майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатується понад 10 років [8].

2. У галузі залізничного транспорту:

- незадовільний стан рухомого складу та інфраструктури. Рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %, у пасажирських вагонах із 7,2 тис. лише у 2,2 тис. є кондиціонування повітря. Значна частина колійних шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, із яких 15-17 % не придатні для подальшого використання. Застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо) [2];

- не вирішена проблема компенсації неотриманого доходу від здійснення соціально необхідних пасажирських перевезень у приміському та регіональному сполученнях. Укрзалізниця наводить такі дані: збиток від некомпенсованого перевезення пасажирів пільгових категорій (їх нараховується 26) у відомстві становив у 2004 р. 1,8 млрд грн; у 2005 р. - майже 2,2 млрд грн; 2006 р. - 2,8 млрд грн; 2007 р. - 4 млрд грн, а у 2008 р. - 4,3 млрд грн, хоча тарифи на перевезення як вантажів, так і пасажирів за цей час суттєво зросли [9];

- безвідповідальне ставлення до вимог нормативів щодо термінів навантаження та розвантаження вагонів на державних підприємствах вугільної та енергетичної галузей. Так, із 38 вугільних об'єднань 36 не виконують встановлених норм на вантажні операції. Замість передбачених 5-16 годин, кожний вагон простоє майже добу, у зв'язку із чим втрати вантажних ресурсів сягають понад 570 вагонів щодобово [2].

3. У галузі водного транспорту:

- невідповідність рівня розвитку портів, ефективності і якості їх управління й функціонування сучасним міжнародним вимогам, попиту на їхні послуги;

- низькі темпи оновлення флоту та інфраструктури на морському транспорті. Це призвело до старіння основних засобів виробництва: середній вік вітчизняних суден становить понад 20 років, що не дозволяє багатьом суднам заходити до закордонних портів;

- вітчизняне суднобудування працює переважно на виконання експортних поставок, хоча іноземні замовники доручають заводам здійснювати лише екологічно брудні та металомісткі операції. Обладнання на ці судна встановлюється, як правило, самими замовниками, оскільки в Україні його не виробляють, а ввезення обкладається високими ставками мита. У той же час замовлення на будівництво суден для вітчизняних перевізників (користувачів) практично не надходять;

- лише 5-7 % вантажів, що переробляються в морських торговельних портах (причалах), транспортуються вітчизняними суднами. За техніко-техноло-

гічними даними, морські порти зі своєю інфраструктурою потенційно можуть переробляти до 160 млн т вантажів на рік, проте реально цей потенціал використовується не більше ніж на 50-60 %, у т. ч. унаслідок відсутності власного флоту [2];

- рівень ефективності управління діяльністю морських торговельних портів (вони всі є державними підприємствами) не відповідає сучасним міжнародним вимогам і попиту на портові послуги. Темпи оновлення основних фондів морських торговельних портів за рахунок як власних, так і залучених коштів занадто низькі;

- незадовільні технічні характеристики портів: глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації й комп'ютеризації залишаються на рівні 90-х років минулого століття;

- повільно вирішуються проблеми вдосконалення та пришвидшення руху контейнерів через морські торговельні порти. Невирішеними є питання облаштування митних постів сучасною контрольно-діагностичною апаратурою, не врегульовані проблеми контролю контейнерів відповідно до встановлених міжнародних норм;

- недосконалість митного законодавства, яке потребує опрацювання з урахуванням міжнародних стандартів. В Україні необхідно впровадити стандарти з логістики (так званих логістичних модулів), а також автоматизовані системи документального супроводження клієнтів із використанням сучасних систем управління контейнерними терміналами (TOS) на основі інформаційних технологій [10].

4. У галузі авіаційного транспорту:

- старіння парку літаків: нині не більше 6 % їх загальної чисельності експлуатуються менш ніж 5 років, але авіаційні підприємства через брак коштів практично не мають змоги безпосередньо закупувати нові літаки. У країні занадто повільно реалізуються програми лізингового придбання літаків, а кошти, що виділяються на це державою, витрачаються неефективно. Відсутня державна програма оновлення рухомого складу вітчизняних авіакомпаній, хоча про необхідність її розроблення йшлося ще у 2008 р. у відповідному Рішенні РНБОУ [2];

- незадовільний стан матеріально-технічної бази вітчизняних аеропортів. Спостерігається технічна невідповідність більшості аеропортів України вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА);

- серед інших проблем аеропортів слід зазначити: застарілість основних засобів виробництва, зменшення ресурсу аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання, недостатні геометричні розміри, несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів тощо.

Наведені вище проблеми транспортної галузі не дозволяють забезпечувати якісне транспортне обслуговування суб'єктів господарювання й населення, розвивати експортний потенціал транспортної галузі, покращувати імідж України як транзитної держави. Тому розвиток транспортної галузі й реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки.

Основні напрямки державної політики в транспортній галузі, що дозволять забезпечити підвищення ефективності транспортної системи та України в цілому можна узагальнити таким чином:

1. Модернізація транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг. Для цього необхідно:

- здійснити розбудову й модернізацію транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів, перш за все контейнерних у морських портах, створити сприятливі технічні, правові, організаційні й фінансово-економічні умови розвитку інтермодальних перевезень, стратегічну мережу інтермодальних перевантажувальних пунктів, визначити інтермодальні контейнерні й контрейлерні маршрути в рамках МТК;

- створити законодавчо закріплені умови, що стимулюють інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури (шляхи сполучення, термінали, порти, аеропорти, мости); Міністерством інфраструктури України вже сформовано на найближчу перспективу перелік із 17 першочергових інвестиційних пропозицій на загальну суму 2,24 млрд дол. США [2];

- створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, що може здійснюватися за рахунок інвестування підприємств секторів вітчизняної економіки, які споживають транспортні послуги, у розвиток останніх;

- спираючись на Податковий кодекс України, зокрема щодо амортизаційної політики, забезпечити пришвидшене оновлення активної частини основних виробничих фондів транспортних галузей, у тому числі активніше застосовувати виправдані нелінійні схеми нарахування амортизації;

- удосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху, підконтрольної центральному органу виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, з метою розмежування функцій управління діяльністю та контролю;

- розширити масштаби використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів шляхом упровадження систем супутникової радіонавігації;

- налагодити ефективну співпрацю на регіональному рівні державних органів управління транспортними галузями з місцевими органами влади й приватним сектором з метою визначення оптимальних місць розташування складських приміщень мережі стратегічних логістичних центрів поблизу транспортних вузлів;

- забезпечити виконання завдань Транспортної стратегії в частині захисту довкілля та зростання енергоефективності.

2. Зміцнення міжнародного співробітництва й посилення процесу інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж. Для цього необхідно:

- гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу (*acquis communautaire*), щоби повністю використати транзитний потенціал та вигідне географічне розташування країни;

- активізувати дії (організаційні, техніко-технологічні, юридичні), спрямовані на інтенсифікацію мультимодальних перевезень із використанням автомобільного, залізничного та морського транспорту (контрейлерні та спеціалізовані контейнерні рейси) із залученням поромних переправ до портів РФ, Грузії, Болгарії, Туреччини, Румунії (у Європі останніми роками 2/3 міжнародних перевезень вантажів здійснюється в змішаному сполученні) [11];

- підготувати, затвердити та реалізувати Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 рр., де серед іншого врахувати питання щодо утворення в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень із перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу;

- забезпечити введення "єдиного вікна" для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів, розробити разом із сусідніми державами спільні технології транзитних перевезень та механізми встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення вантажів на напрямках МТК;

- узяти участь у розбудові нового міжконтинентального проекту "Євразія", що з'єднає країни Європи з азіяськими державами;

- налагодити ефективне партнерство з країнами "п'яти морів" (Балтійського, Чорного, Середземного, Червоного та Перської затоки);

- сформувати дієву транспортно-логістичну систему на східному та особливо західному напрямках (насамперед, у районі Чоп-Захонь);

- підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого впровадження принципу "єдиного вікна" при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, застосування електронного цифрового підпису відповідальних за вантаж;

- реалізувати всі можливості, що надає Україні її співробітництво з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) та нових транснаціональних транспортних осей на території України;

- підготувати Угоду про асоціацію між Україною та ЄС, що дозволить приєднатися до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, а також забезпечити експлуатаційну сумісність (інтероперабельність) транспортних мереж;

- розвивати співробітництво з НАТО в галузі обміну даними про повітряну обстановку.

3. Реалізація комплексу заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі. Для цього, спираючись на Закон України "Про державно-приватне партнерство" від 01.07.2010 № 2404-УІ та нові можливості, що надає Податковий кодекс України, необхідно:

- розробити "Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі", у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектора до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; визначення шляхів та напрямків удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства в транспортній галузі;

- упровадити систему страхування інвестиційних ризиків; гарантувати додержання прав і законних інтересів приватних партнерів шляхом внесення змін до Закону України "Про інвестиційну діяльність" № 1560-XII від 18.09.1991 р. у частині забезпечення надання державних гарантій прав інвесторів та захисту інвестицій стосовно визначення органів державної влади, які відповідатимуть за виплати компенсацій та відшкодування збитків інвесторам, а також стосовно конкретизації джерел та строків цих виплат;

- створити спеціальний центр розвитку державно-приватного партнерства в Україні як методологічну й координаційну установу, що опікуватиметься про-

блемами розвитку економічних, правових та організаційних засад реалізації ДПП у транспортній галузі;

- формувати та оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури, у т. ч. на умовах державно-приватного партнерства;
- широко розповсюджувати інформацію про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку ДПП у транспортній галузі в Україні під час проведення міжнародних заходів, міжнародних бізнес-форумів та конференцій, а також через ЗМІ з метою пошуку потенційних інвесторів та кредиторів;

- визначити моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проектів, у т.ч. у дорожньо-транспортній галузі (у морських, річкових портах, аеропортах, на залізниці та на інших об'єктах транспортної інфраструктури); запровадити механізми заохочення розвитку ринку для ДПП та схеми фінансування проектів; забезпечити механізми комплексного розподілу ризиків відповідно до обраних моделей ДПП.

Основні напрямки державної політики, систематизовані за видами транспорту, наведено на рис. 5 [11].

Основні напрямки державної політики	
<p style="text-align: center;">На залізничному транспорті</p> <ul style="list-style-type: none"> - на законодавчому рівні підвищити відповідальність вантажодержувачів за пошкодження вагонного парку; - впровадити нормативні документи, які регулюватимуть залучення до вантажних перевезень приватних вагонів (включаючи економічний механізм, за яким встановлювалась би відповідальність орендаря за збереження та своєчасне повернення транспортних засобів); - удосконалити чинну нормативно-правову базу, що регулює процес фінансового забезпечення оновлення локомотивного парку з тим, щоби поряд із державними коштами, що можуть залучатися через запровадження лізингової форми придбання техніки, придбання машин здійснювалось також приватними інвесторами за умов установаження їх власності на придбані локомотиви; - розробити проект Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту»; - поступово здійснити впровадження денних перевезень пасажирів швидкісними потягами; - з метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг ЄС у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) у рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ); - на урядовому рівні активізувати процес щодо отримання Укрзалізницею статусу митного перевізника з наданням відповідних ліцензійних умов. 	<p style="text-align: center;">На морському транспорті</p> <ul style="list-style-type: none"> - розробити й реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2020 р.; - для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту розробити та ухвалити закон "Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України", Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму "Безпека судноплавства в Україні"; - удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства, забезпечити виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015; - завершити будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай-Чорне море в українській частині дельти Дунаю; - створити необхідні умови та сприяти відстоюванню національних інтересів України в Дунайському регіоні, налагодженню рівноправних відносин із країнами регіону, відродженню дієздатності Дунайського пароплавства та соціально-економічного розвитку українського Придунав'я; - розробити й реалізувати окрему національну програму з розвитку інфраструктури для прийому круїзних суден нового покоління, покращення обслуговування пасажирів у приймаючих портах (світовий ринок морських круїзів у 2011 р. оцінюється у 16 млн осіб).
<p style="text-align: center;">На авіаційному транспорті</p> <ul style="list-style-type: none"> - забезпечити повне виконання завдань із розбудови сучасного аеропортового господарства, насамперед у містах, що залучаються до проведення фінальної частини змагань із футболу Євро-2012; - вивчити питання щодо доцільності впровадження вертикально-інтегрованих структур, посилення міждержавної співпраці при створенні нових моделей літаків серії "Антонов", формування потужностей із виробництва вітчизняного вертольота; реалізувати положення Програми розвитку авіаційної галузі України до 2020 року (після її схвалення); - у містах, що не задіяні в програмах до Євро-2012, здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, запровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіакомпаніями; - відкрити нові транспортні пасажирські лінії між містами України та іншими регіонами світу; - оновити аеропортове господарство та склад авіасуден. 	<p style="text-align: center;">На автомобільному транспорті</p> <ul style="list-style-type: none"> - забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг, насамперед, у рамках підготовки до фінальної частини змагань із футболу "Євро-2012"; - розробити і прийняти Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», у якому передбачити необхідні умови та дієві механізми взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг; - прийняти Державну цільову економічну програму розвитку автомобільного транспорту; - вирішити управлінсько-організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних автодоріг; - вирішити неузгоджені проблеми щодо спрощення процедури доступу українських автоперевізників на європейські ринки, у тому числі на базі зміцнення технічної бази вітчизняних автоперевізників, підвищення рівня екологічності транспортних засобів, установаження ідентичних європейським вимог до кваліфікації вітчизняних водіїв.

Рис. 5. Основні напрямки державної політики.

Висновки

Сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі та транспортних технологій від європейського рівня.

Важливою складовою відновлення динаміки економічного зростання транспортної галузі України є забезпечення галузей економіки в повному обсязі послугами транспортно-дорожнього комплексу для безперешкодного перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні з використанням нової системи швидкісних автомобільних доріг, МТК, оновленої залізниці, сучасних авіаційних літаків та аеропортів.

Важливими завданнями державної політики в транспортній сфері є вдосконалення законодавчого та організаційного підґрунтя реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі МТК та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів. У той час як очікуване створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС надасть нові можливості для торгівлі, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура може призвести до суттєвих економічних втрат і перешкодити економічному розвитку України. Крім цього, доцільно підготувати загальний план розвитку (Генеральний план) транспорту України, ґрунтуючись на прогнозах обсягу руху, досвіді інших країн та науково-дослідній роботі, проведеній власними науковими установами країни.

Реалізація зазначених у статті напрямків державної політики в транспортній галузі дозволить модернізувати інфраструктуру (транспортну, митну, інформаційну тощо), посилити взаємодію транспортних систем, сприятиме доступності транспортної професії та ринків перевезень, відкритості політики конкурентоспроможності, упровадженню єдиних екологічних та соціальних вимог при реалізації потенціалу транспортної системи України.

O. Babyna, O. Karpenko

DIRECTIONS OF STATE POLICY IN THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

In the article the state of development of the transport system of Ukraine, transport complex problems systematically and summarized the main directions of state policy in the transport industry of Ukraine.

Key words: *transportation system, problems of transport complex, state support for the transport industry.*

© О. Бабина, О. Карпенко
Надійшла до редакції 12.12.2011

ЛІТЕРАТУРА:

1. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М. та ін. ; [за ред. М. Свенціці]. - К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. - 102 с.
2. Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. - К. : НІСД, 2011. - 37 с.
3. Ткаченко А. М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра наук з держ. управління : спец. 25.00.02 / А. М. Ткаченко ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. - К., 2005. - 32 с.
4. Шевчук Я. В. Регіональна політика розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні / Я. В. Шевчук // Всеукраїнський науково-виробничий журнал [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/sre/2011_1/108.pdf.
5. Ярчук М. Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему транс'європейських транспортних мереж / М. Б. Ярчук // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2010. - № 30. - С. 145-148.
6. Державний комітет статистики України. Україна 2010. Статистичний збірник / Н.П. Павленко. - К., 2011. - 27 с.
7. Демішкан В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства / В. Демішкан [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://Investukr.com.ua/get-news/485/>.
8. Проект Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://avtorada.org>.
9. Менжуліна Л. Вище-вище, нижче-нижче / Л. Менжуліна // Голос України. - 12 лютого 2009. - № 25. - С. 18.
10. Троцкий О. Интегрированные системы "Солво" / О. Троцкий // Порты Украины. - 2010. - № 9 [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=2477>.
11. Прейгер Д. К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова ; [за ред. Я. А. Жаліла]. - К. : НІСД, 2011. - 48 с.