### Реферат

**на тему**

# “Транспортна галузь України:

# проблеми і перспективи”

ПЛАН.

1. Мета роботи
2. Постановка проблеми
3. Аналіз проблеми
4. Пропозиції до розв’язання проблеми
5. Обґрунтування пропозицій та вибір альтернатив
6. Здійснення пропозицій урядовими та неурядовими організаціями
7. Необхідні ресурси та умови
8. Мета роботи

За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Але щоб скористатися з цього ресурсу потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної мережі, висока якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товару та провадити відповідну державну політику. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля ¼ ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту.

Метою моєї роботи був саме аналіз транспортної системи України з точки зору її розвитку та збільшення обсягів транзиту через територію України. Обсяг транзитну я визначила як показник конкурентноздатності галузі у міжнародному масштабі. Я намагалась проаналізувати сучасний стан транспортного комплексу України, проблеми, які існують зараз в галузі та можливі шляхи їх вирішення.

Постановка проблеми

Починаючи з 1990 року обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту (без трубопровідного) зменшились у 3-5 разів. Це пов’язано з глибокою економічною кризою в усіх країнах СНД та безпосередньо в Україні –обсяги відправлення вантажів у 1999 році порівняно з 1991р становили 25,4%[[1]](#footnote-1). Темпи скорочення внутрішніх перевезень були значно більшими. Зменшення обсягів перевезень призвело до значного скорочення доходів та відповідного занепаду інфраструктури транспортної галузі.

Розглянемо стан та проблеми, що існують в цій галузі більш детально. Транспортний комплекс України , як і майже будь – якої країни, скрадається з залізничного, автомобільного, морського, річкового, повітряного, космічного та трубопровідного транспорту.

Залізничний транспорт

Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні. Залізницею здійснюється 46% від загальних перевезень, але закордонних перевезень – лише 14%. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід — Захід, Балтика — Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що бере початок в Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська — Львів — Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається з швидкісними магістралями Е-59 та Е-65 і створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи.

Проблемами галузі є:

* застарілість основних засобів
* невідповідність ширини колії європейським стандартам
* значна частина колій є не електрифікованою (більше 70%)
* середня швидкість пересування становить 20 км/год.
* Неможливість встановлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини.

Автомобільний транспорт

Автомобільний транспорт переважає у перевезенні пасажирів та перевезенні вантажів на короткі дистанції “від дверей до дверей”. Автотранспорт має розвинену інфраструктуру та непогану базу технічного забезпечення. Якщо брати до уваги лише географічне положення України, то обсяги транзитних перевезень мали б постійно зростати, але цього не відбувається. Можна виділити декілька проблем, які перешкоджають розширенню розмірів транзиту:

* поганий стан доріг України
* митна інфраструктура
* тарифна політика
* транспортні термінали, точніше їх відсутність

Морський транспорт

Морський транспорт займає незначне місце в структурі внутрішніх перевезень але має великий транзитний потенціал. У 1999 році 95% товаропотоку через порти України становили транзитні перевезення. Через морські порти відбувається експорт російської нафти до Європи, а також контейнерні перевезення.

Комплекс морського транспорту складається з кораблів та морських портів.

Зараз морський флот України нараховує близько 240 суден, але всі вони є морально та фізично застарілими, потребують значних капіталовкладень.

Морських портів в Україні налічується 18, але прибутково з них діють не більше п’яти. Інші змушені майже щорічно скорочувати обсяги основних засобів виробництва. Проблеми цієї галузі:

* відсутність в Україні портів третього покоління
* не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики
* порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика “навішування” соціальних об’єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.
* скорочення обсягів контейнерних перевезень.
* відсутність молодого менеджментського складу.

Річковий транспорт

Річковий транспорт, як це не дивно є найприбутковішим та постійно нарощує обсяги перевезень. Зараз компанія “Укрічфлот” здійснює перевезення по басейнах річок Дніпро та Дунай а також вздовж берегів Чорного моря. Серед транзитних вантажів переважають вугілля та руда.

До проблем річкового виду транспорту належать:

* застарілість флоту
* застарілі навантажувально- розвантажувальне обланання
* сезонність перевезень
* недостатість гарантованих проектованих глибин на ділянці Дніпродзержинськ – Запоріжжя через відпрацьованість Запорізького водосховища
* обміління каналу Прірва, через що виникають проблеми з перевезенням вантажів з гирла Дніпра до Дунаю по території України.
* недостатні обсяги перевезень з використанням системи «буксир-штовхач/баржа».

Авіатранспорт

Сьогодні в Україні налічується понад 1,5 тис повітряних суден, які об’єднано в 67 авіакомпаній. Літаки українських авіакомпаній виконують польоти до 35 країн світу за 105 маршрутами. 28 іноземних компаній здійснюють регулярні перевезення до 9 міст України. На території України функціонують 36 аеропортів в 17 з яких відкрито міжнародні пункти перепуску.

Перевагою авіатранспорту

Проблемами галузі зараз є

* в останні роки експлуатаційна діяльність була збитковою
* парк літаків морально та фізично застарів
* погіршення стану аеродромної сітки
* світова криза авіатранспорту
* вартість перевезення літаками є дорожчою порівняно з іншими видами транспорту

Трубопровідний транспорт

Трубопровідний транспорт в Україні є одним з найрозвинутішим і складається з двох частин – газопроводу та нафтопроводу. Зараз потужності мережі газопроводів становлять 170 млрд. метрів кубічних газу на рік. Україна є найбільшим постачальником російського газу в Європу, але з іншого боку – вся трубопровідна система України є залежною від одного замовника.

Зараз можливості системи на вході перевищують можливості на виході, тому планується розширення сітки трубопроводів, побудова нових ниток, побудова нових компресорних станцій на вже існуючих нитках. Таке розширення має повністю задовольнити потреби Росії у збільшенні обсягів експорту газу. Нафтопровідна система України представлена нафтопроводом “Дружба”, довжина якого становить 4 тис км. Він дозволяє не лише перекачувати російську нафту до Європи, а й створює унікальну систему подачі нафти до Кременчуцького, Одеського. Херсонського та Аксичанського нафтопереробних заводів.

Зараз в цій галузі існують певні проблеми:

* фізичне старіння трубопроводів та великі фіксовані витрати, зокрема на підтримку системи в належному стані. Саме через фіксовані витрати загроза зменшення обсягів експорту майже рівнозначна загрозі припинення транзиту.
* плани Росії щодо скорочення обсягів транзиту газу через територію України. Причиною таких планів є постійні крадіжки газу на території України. Зараз Росією розглядаються два альтернативні маршрути транзиту – через Прибалтику і далі по дну Балтійського моря та до Туреччини по дну Чорного моря.

Аналіз проблеми

Залізничний транспорт

*Застарілість основних засобів, значна частина колій є не електрифікованою (більше 70%), середня швидкість пересування становить 20 км/год.*

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони). Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок. Що рідко використовуються. Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів.

Для залізниці перевезення пасажирів є збитковою діяльністю, яка має фінансуватись за рахунок вантажоперевезень, але рентабельності вантажоперевезень донедавна заважав високий рівень бартеру у розрахунках, тому залізниця весь час відчувала брак “живих” коштів. За останній рік було зроблено багато для вирішення цієї проблеми. Так обсяг бартерних розрахунків скоротився з 85% до 8,7%[[2]](#footnote-2), що дозволило погасити заборгованість перед бюджетом та працівниками та розпочати оновлення основних засобів.

Хоча є ділянки залізниці, де швидкість пересування потягів становить 160 км/год. Але середня швидкість пересування становить 20 км/год. Причинами цього є низький ступінь електифікованості шляхів; великий відсоток двоколійних шляхів, що робить вимушеними довгі стояння на станціях та пропускання більш термінових потягів; часом причиною є незахищеність колій від впливу природних катаклізмів.

*Невідповідність ширини українських колій ширині європейських колій*

Від Радянського Союзу Україні у спадок серед всього іншого залишилась система залізничних колій, ширина яких не відповідає ширині європейських. Це наносить відчутний удар по транзитним перевезенням, оскільки на кордоні вагони потрібно або перевантажувати, або міняти колеса. Це створює додаткові труднощі та затримку в часі.

Автомобільний транспорт

*Поганий стан доріг України*

Зараз стан шляхового покриття доріг України залишає бажати багато кращого. Досить часто воно не відповідає не лише міжнародним вимогам (їм воно не відповідає завжди), але й внутрішнім стандартам держави. Такий стан шляхового покриття спричиняє потрійний ефект: по-перше, це збільшує час проходження транспорту по території країни, по-друге, призводить до більшого зносу автотранспорту, і по-третє, збільшує використання пального на провезення вантажу. Все це збільшує собівартість транзитних перевезень по території України та робить українські автошляхи нерентабельними порівняно з європейськими.

Крім того, скорочують швидкість пересування шляхами України такі фактори як відкритість шляхів для місцевого населення, проходження автомагістралей через населені пункти, недостатня пропускна спроможність вузлових споруд.

*Митна інфраструктура, тарифна політика, транспортні термінали, точніше їх відсутність.*

Але, беручи до уваги спільне минуле усіх країн колишнього Радянського Союзу, такі проблеми мають спостерігатись і в інших країнах пострадянського світу. Тим не менш, транзит територіями Бєларусі 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.

Морський транспорт

*Відсутність в Україні портів третього покоління, не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики.*

Значною проблемою портів в Україні є невикористання нових логістичних схем, що робить завантаження та розвантаження кораблів більш тривалим та складним процесом, зменшує обсяги товарів, які може пропустити порт за одиницю часу, знижує якість та швидкість доставки вантажу з місця на місце.

Іншою проблемою є те, що порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика “навішування” соціальних об’єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.

*Скорочення обсягів контейнерних перевезень.*

Це пояснюється найбільшою складовою фіскальних зборів у цій групі вантажів, що призводить до втрати контейнерних потоків, тоді як середньорічні темпи приросту світових контейнерних перевезень становлять 5-11%.

Річковий транспорт

*Застарілість флоту, застарілі навантажувально- розвантажувальне обланання*

Проблема застарілості основних засобів є спільною для всієї транспортної галузі України, тому річковий транспорт не є оригінальним у цьому плані. Але оскільки річкові перевезення є прибутковою справою, не повинно виникати великих складнощів з залученням інвестицій.

*Сезонність перевезень*

Ця проблема є природною специфікою річкового транспорту, оскільки взимку частина річок є недоступними для суден. Це зменшує прибутковий період компанії та змушує її підвищувати рентабельність діяльності в теплу пору року.

*Недостатність гарантованих проектованих глибин на ділянці Дніпродзержинськ – Запоріжжя через відпрацьованість Запорізького водосховища.*

Недостатність глибини ускладнює питання доставки вантажів через цю ділянку, змушує або розбивати вантаж малими партіями та використання суден що потребують меншої глибини або часткове транспортування вантажу сушею.

*Обміління каналу Прірва, через що виникають проблеми з перевезенням вантажів з гирла Дніпра до Дунаю по території України.*

Неможливість переходу до русла Дунаю через територію України змушує використовувати для цього території інших країн, що потребує додаткових видатків та підвищує мінімальну вартість грузу, який прибутково провозити руслом Дунаю.

Авіатранспорт

*В останні роки експлуатаційна діяльність була збитковою*

Авіаперевезення мають великі фіксовані витрати, особливо це стосується українських авіакомпаній, оскільки фізична зношеність робить затрати на обслуговування літаків ще більш високими. Це робить межу безпеки компанії досить високою, а за наявності великої кількості конкурентів лише великі компанії можуть досягти цієї межі безпеки.

*Парк літаків морально та фізично застарів*

Як вже казалось, фізичне зношення літаків збільшує фіксовані витрати на їх обслуговування. Щодо морального застаріння, то для людей, які обирають літаки поміж інших видів транспорту, комфорт та сервіс мають не останнє значення.

*Погіршення стану аеродромної сітки* – зношення основних засобів

*Світова криза авіатранспорту.*

Цікавим є питання як відіб’ється на стані авіаперевезень та українських авіакомпаніях ситуація загальної кризи в галузі авіаперевезень, причиною якої терористичні акти 11 вересня. Але поки що важко сказати чи вплинуть ці події на український ринок авіаперевезень і якщо вплинуть, то яким чином. Але поки що іноземні компанії не збираються скорочувати свою присутність в Україні, вважаючи ринок перспективним.[[3]](#footnote-3)

*Вартість перевезення літаками є дорожчою порівняно з іншими видами транспорту*

Останнім часом кількість пасажирів, які обирають літаки постійно зростає, оскільки зростає платежеспроможність населення. Але щодо перевезення вантажів, то через вартість авіаперевезень користуватись літаками має сенс лише для перевезення коштовних грузів, тому зараз літаки не мають великих перспектив в Україні як засіб перевезення вантажу.

Трубопровідний транспорт

*фізичне старіння трубопроводів та великі фіксовані витрати.*

Зокрема на підтримку системи в належному стані. Саме через фіксовані витрати загроза зменшення обсягів експорту майже рівнозначна загрозі припинення транзиту.

*Плани Росії щодо скорочення обсягів транзиту газу через територію України*.

Причиною таких планів є постійні крадіжки газу на території України. Зараз Росією розглядаються два альтернативні маршрути транзиту – через Прибалтику і далі по дну Балтійського моря та до Туреччини по дну Чорного моря. Проблема крадіжок російського газу є більш болючою і загрожує існуванню трубопровідного транспорту як такого

Пропозиції щодо розв’язання проблеми

Залізничний транспорт

*Застарілість основних засобів*

Фактично зараз відбувається покращення стану залізничного транспорту, оновлення основних засобів, а саме ремонт колій, вокзалів, закупівля нових составів. Але поки що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається лише ключових напрямків. Для більш широкого оновлення потрібно знайти вільні кошти. Це можуть бути іноземні або вітчизняні інвестиції або кошти вивільнені з структури самої залізниці. Так, виглядає доцільним проведення ранжування колій та вокзалів за ступенем рентабельності та прийняття рішень про поступову ліквідацію нерентабельних шляхів. Це звільнить кошти, які йшли на підтримку цих частин залізниці у робочому стані. Залізниця підтримує низькі тарифи на перевезення пасажирів частково з соціальних міркувань, тому може бути доцільним надання залізниці певних податкових пільг. Можливим є заключення прибуткових контрактів з комерційними структурами щодо надання послуг.

*Невідповідність ширини колії європейським стандартам*

Звичайно, що одночасна заміна колій є неможливою, тому в цьому випадку можна запропонувати наступні можливі часткові рішення. Або якомога покращити систему перевантаження вагонів на кордоні, або прокласти колії європейської ширини по стратегічно найважливіших напрямках, але це лише перемістить проблему на кордон з Росією.

Автомобільний транспорт

*Поганий стан доріг України*

Щодо доріг, то можливо або реконструювати існуючі шляхи, або будувати нові дороги. Є два шляхи фінансування покращення якості автошляхів – державне фінансування або укладання концесійних угод.

*Митна інфраструктура, тарифна політика*

Оскільки якість шляхів в Україні не є фактором конкурентноздатності галузі, то таким фактором може стати ціна перевезень по території України, тобто сприяюча структура митних тарифів. Також підвищенню конкурентноздатності сприятиме розвинута митна інфраструктура та поліпшення якості надаваних послуг при перетині державного кордону.

Морський транспорт

*Відсутність в Україні портів третього покоління, не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики*

Ця проблема є суто управлінською, оскільки не потребує великих капіталовкладень, а лише перегляду традиційного способу діяльності портів. Необхідне перш за все залучення управлінського складу, який зміг би конкурентно діяти в умовах ринкової економіки.

Порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика “навішування” соціальних об’єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність. Відповідно, має бути або реструктуризована структура портів, або розроблений механізм надання податкових пільг тим портам, які перебирають на себе соціальні зобов’язання держави.

*Скорочення обсягів контейнерних перевезень.*

Оскільки обсяги контейнерних перевезень в світі постійно зростають, цей вид транспортування вантажу є досить перспективним. Тому необхідно створити таку структуру зборів, яка б якщо не сприяла, то принаймні не заважала б розвитку цього напряму діяльності морського транспорту України.

Річковий транспорт

*Застарілість флоту, застарілі навантажувально- розвантажувальне обладнання*

Оскільки зараз “Укррічфлот” є приватною компанією, то оновлення основних фондів стає її внутрішньою проблемою, на вирішення якої впливають лише фактори прибутковості та окупності. Якщо є зважити, що діяльність річкового транспорту є найприбутковішою з усіх видів транспорту, то я вважаю що оновлення основних засобів поступово відбуватиметься.

*Сезонність перевезень*

Зменшення впливу сезонності на прибутки компанії можливе якщо на невиробничий період частина обладнання консервуватиметься.

*Недостатність гарантованих проектованих глибин на ділянці Дніпродзержинськ – Запоріжжя через відпрацьованість Запорізького водосховища, обміління каналу Прірва, через що виникають проблеми з перевезенням вантажів з гирла Дніпра до Дунаю по території України.*

Зараз планується будівництво переходу Чорне море –Дунай, який має зняти проблему обміління каналу Прірва.

Авіатранспорт

*Високі фіксовані витрати, в останні роки експлуатаційна діяльність деяких компаній була збитковою*

Оскільки моральна застарілість літаків не дозволяє збільшувати вартість перельоту, інакше українські компанії втрачають конкурентноздатність перед іноземними, то можливим виходом є використання ефекту економі ї на масштабах виробництва, тобто укрупнення компаній

*Парк літаків морально та фізично застарів*

Необхідно оновлювати парк літаків. Варіантами є залучення інвестицій на придбання нових літаків або використання лізингової схеми оренди літаків.

Трубопровідний транспорт

*Фізичне старіння трубопроводів та великі фіксовані витрати*

Щодо першої проблеми, то можливим рішенням є залишати частково кошти отримані за транзит на оновлення трубопроводів та поточний ремонт. Також можливим варіантом є надання податкових пільг, зокрема позбавлення від сплати ПДВ. Щодо фіксованих витрат, то тут єдиним рішенням є збільшення обсягів транзиту газу та нафти. Засобом зменшення ризику є підписання угод на міждержавному рівні щодо обсягів транзиту.

*Плани Росії щодо скорочення обсягів транзиту газу через територію України*

Проблема крадіжок російського газу є більш болючою і загрожує існуванню трубопровідного транспорту як такого. Тут можливі два варіанти - або уряд вживає заходів, які припиняють розкрадання, або проводить приватизацію об’єкту та, відповідно, перекладає проблему на нового власника. Зараз все більш детально розглядається саме другий варіант, але тут вступають в дію вагомі політичні чинники. Питання про те, хто контролюватиме українську трубопровідну систему перетворюється на питання хто контролюватиме процес експорту російсько газу до Європи. З одного боку, Росія, отримавши контроль над процесом транзиту, припинить пошук нових експортних можливостей. З іншого боку, на думку аналітиків “Атланта Капітал”, США можуть зняти частину економічних санкцій проти України в обмін на умови приватизації, що будуть вигідні саме американським інвесторам.[[4]](#footnote-4) Тому питання про власника переміщується з економічної площини до політичної. Можливим рішенням щодо послаблення впливу Росії на трубопровідну галузь України є пошук інших замовників – експортерів нафти та газу до Європи серед країн Близького Сходу, Південної Азії, Закавказзя та Південного Середземномор’я.

Обґрунтування пропозицій та вибір альтернативи

Залізничний транспорт

Пошук вільних коштів на оновлення залізничних потужностей буде йти значно більш ефективно якщо створити конкурентне середовище у цій галузі. Тобто напрямом діяльності держави має бути поступове скасування державної підтримки та створення ринкових умов. Кроком у цьому напрямі була ліквідація монополії у діяльності залізниці.

Щодо ширини колії, то доцільними виглядають обидва варіанти –покращення системи перевантаження вагонів на кордоні, та прокладання колії європейської ширини по стратегічно найважливіших напрямках.

Автомобільний транспорт

Поганий стан доріг, низька пропускна спроможність та відкритість шляхів – все це понижує конкурентноздатність автошляхів України. Можливі альтернативи –ремонт існуючих шляхів або побудова нових. Але проходження магістралей через населенні пункти та погані транспортні розв’язки на існуючих шляхах роблять побудову нових шляхів більш перспективним та спрямованим на довгострокову перспективу.

Нажаль, держава не має достатньо коштів для здійснення необхідних інвестицій, тому виходом може бути залучення інвестицій на основі концесійних угод на обслуговування автомагістралей. Але у вітчизняного інвестора недостатньо коштів для подібних інвестицій, а механізм надання концесії іноземному інвестору законодавчо не розроблений.

Як вже зазначалось, підвищити конкурентноздатність автомобільних шляхів України може відповідна якість надання митних послуг та сприяюча структура митних тарифів. Цей шлях підвищення конкурентноздатності галузі є більш швидким і не потребує значних витрат, тому видається більш доцільним та більш здатним до швидкого реагування.

Морський транспорт

Проблема застарілих логістичних схем є суто управлінською, вона не потребує великих капіталовкладень. Першим кроком є залучення управлінського складу, який зміг би конкурентно діяти в умовах ринкової економіки. Наступними діями мають стати:

* створення єдиного інформаційного простору на базі наявних інформаційних технологій
* визначення та розробка структури економічної діяльності суміжників для оптимального використання їхнього виробничого потенціалу в транзитних вузлах
* створення центрів для координації операцій і відповідна координація та взаємопогодженість управлінських рішень
* єдина політика щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища.

Авіатранспорт

Проблему високих фіксованих витрат доцільно вирішувати через використання ефекту на масштабі виробництва. Кроком у цьому напрямі є створення є створення національних авіаліній України шляхом злиття двох авіакомпаній. Невирішеним залишається питання про контроль над компанією.

Конкурентною перевагою українського авіатранспорту є наявність виробництва в країні літаків, що не поступаються закордонним моделям. Доцільним шляхом оновлення парку літаків є лізингова схема оренди, оскільки знаходження коштів для лізингу є більш реальним варіантом для українських авіакомпаній .

Трубопровідний транспорт

Хоча приватизація трубопровідної системи має вирішити значну частину проблем цієї галузі, але питання про нового власника зараз лежить більшою мірою у політичній площині, а не в економічній. Проте більш ймовірною видається все ж таки приватизація російською компанією.

Здійснення пропозицій урядовими та неурядовими організаціями

Перш за все український уряд має 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 провіз вантажу саме територією України.

Наступним кроком має стати поліпшення інфраструктури та якості супутніх послуг. Це можливо здійснити через створення конкурентного середовища в середині країни, ліквідацію монополії у деяких галузях та зменшення державної підтримки.

Оскільки транзит через територію України є сферою інтересу не лише України, а й європейських країн, як і перевозять вантажі її територією, було прийнято ряд проектів, метою яких є розвиток та реконструкція основних транспортних коридорів. Але поки що реалізовано лише найдешевші проекти з дослідження стану транспортних шляхів та транспортного комплексу. Що ж до проектів інвестицій у модернізування автошляхів та залізниць, то Світовий Банк відмовляється надати кредит доки не отримає гарантії, що Україна в змозі виконати зобов’язання з свого боку.

Необхідні ресурси та умови

В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. Перш за все це вигідне геостратегічне розміщення її території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом та між Півднем і Північчю, зокрема, наявність на території України МТК також сприятливими факторами є достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природнокліматичні й географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; заінтересованість 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.

Висновки.

Підсумовуючи результати аналізу конкурентноздатності транспортної галузі України слід зазначити, що основним сприяючим фактором є вигідне геостратегічне положення країни. Це є необхідною та достатньою умовою для успішного розвитку транспортної галузі, але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природній характер переваг України.

Розвиток транспортного комплексу України має значення не лише для України, тому можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур, але знову ж таки виникають питання державного рівня.

Список літератури.

1. Г Легенький, А Новикова “Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення” // Економіка України №7, 2000
2. Є Сич, Є Романенко “Механізм концесії в будівництві автомобільних шляхів прикордонних регіонів” //Економіка України №2, 2000
3. А Хахлюк “Україна – транзитна держава” // Економіка України № 1, 2001
4. Славов, Бакаєв, Підлітний, Ревенко “Методологічні основи приватизації річкового транспорту в Україні” // Економіка України №9, 1998
5. Давиденко А, Пащенко Ю “Розвиток міжнародного транспортного сполучення України” // Економіка України №8, 1999
6. Деграусов А “Управління морськими портами України в умовах глобалізації економіки” // Економіка України №11, 2001
7. Є Сич, Є Романенко “Проблеми розвитку транспортної системи прикордонного регіону” // Економіка України №11, 2001
8. А Боярунец “Украинская газотранспортная система будет демонополизирована” // Компаньйон, №44, 2001
9. А Боярунец “Запасной аэродром” // Компаньйон, №42, 2001
10. ММ Паламарчук, ОМ Паламарчук “Економічна і соціальна географія України з основами теорії” Київ –1998р.
11. Майкл Портер “Конкуренция” Москва-2001

1. “Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення” //Економіка України №11, 2001 [↑](#footnote-ref-1)
2. “Україна – транзитна держава”//економіка України №1, 2001 [↑](#footnote-ref-2)
3. А Боярунец “Запасной аэродром” // Компаньйон, №42, 2001 [↑](#footnote-ref-3)
4. Компаньйон №44 “Украинская газовая система будет демонополизирована” [↑](#footnote-ref-4)