

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ САМОДОСТАТОЧНОСТИ И НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В Украине, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйственной системы, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, а также единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь одновременно материальной основой обеспечения внешнеполитических и внешнеэкономических связей Украины и ее глобальной интеграции.

Выгодное географическое положение Украины обуславливает прохождение через ее территорию Международных транспортных коридоров, а именно: панъевропейских транспортных коридоров №3, №5, №7 и №9; коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) №3, №4, №5, №7, №8 и №10; транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА).

Удельный вес услуг транспорта, складского хозяйства и курьерской деятельности в общем объеме реализованных услуг в 2014 г. составил 39,5%, что является наибольшим показателем в структуре. На втором месте – услуги информации и телекоммуникации, удельный вес указанных услуг составил 20,6%. Это говорит о стратегическом значении услуг транспортно-коммуникативной системы Украины в наполнении доходной части государственного бюджета [1].

На 01.01.2015 г. на территории нашей страны насчитывалось 14868 предприятий, которые функционируют в сфере транспорта, складского хозяйства, почтовой и курьерской деятельности. Из них 92,2% - это малые предприятия, 7,6% – средние и 0,2% - крупные. Общая численность занятых работников составила 754 тыс. чел. Ими было реализовано услуг на сумму 198975,1 млн. грн. Следует отметить, что 53,1% всей выручки было получено крупными предприятиями, а малыми предприятиями было получено лишь 14,4% всего валового дохода. Предприятия сработали с убытком, размер которого составил -26307,3 млн. грн. Лишь 61,5% предприятий от общей численности получили в отчетном периоде прибыль, общая сумма которой составила 9198,8 млн. грн.

При этом, следует отметить, что услуги субъектов хозяйствования транспортной сферы остаются достаточно некачественными, неконкурентоспособными по цене и небезопасными. Мы же рассматриваем транспортно-коммуникативную систему (ТКС) в качестве важного фактора экономического роста, инструмента самодостаточного развития и создания конкурентных преимуществ для национальной экономики в рамках мирового хозяйства, что особенно важно, учитывая интеграцию транспортных рынков в Европе и активизацию товарообмена между ЕС и Украиной.

За прошедший год ситуация в транспортно-коммуникативной системе Украины подверглась серьезным потрясениям: был утрачен доступ к пяти морским портам и двум аэропортам на территории аннексированного Крыма, блокирована Донецкая железная дорога, на долю которой приходилось до 45% отечественных грузовых перевозок; потеряны восточные границы для панъевропейских дорожных коридоров, проходящих через Украину и обеспечивающих значительную долю транзитных перевозок. К совокупности этих проблем добавились и проблемы, связанные с падением экономики страны [3]. Помимо внешних шоков, ослабивших транспортно-коммуникативную систему Украины, существует и ряд внутренних системных противоречий, игнорирование которых предопределяет стагнацию транспортной сферы в будущем и служит угрозой потери транзитного потенциала - основного из основных источников поступлений дохода бюджета.

Основным противоречием, которое несёт реальную угрозу потери устойчивости в транспортной сфере и падению уровня ее самодостаточности, является дисбаланс между процессами простого и расширенного воспроизводства основных производственных фондов ТКС. Следует заметить, что запас технических ресурсов (подвижного состава, инфраструктуры) этом одном из наиболее фондоемких секторов экономики был создан еще в советское время, а сейчас – практически полностью исчерпан и требует для своего развития больших долгосрочных инвестиций. Как отмечалось ранее, возможности государства сейчас ограничены, а собственных ресурсов предприятий – недостаточно, ибо они направляются, в лучшем случае,

на «выживание».

Применение механизмов государственно-частного партнерства не получило распространения из-за отсутствия в Украине достаточной нормативно-правовой базы для реализации механизмов государственно-частного партнерства и надлежащих гарантий прав инвесторов.

Следующим, вторым противоречием является несоответствие между существующими рыночными механизмами и эффективностью государственного регулирования рынка услуг ТКС. Дело в том, что в Украине сохраняется монополия в потенциально конкурентных сегментах перевозок на железнодорожном транспорте, а сформированная система управления государственными транспортными предприятиями неэффективна и ведет к неудовлетворительным результатам их работы. Речь идет не только об убыточности, но и неспособности обеспечить обновление собственного подвижного состава и воспроизводства устаревшей транспортной инфраструктуры на паритетных с государством и частными инвесторами основе.

И, наконец, третье противоречие связано с необходимостью адаптации государственной политики развития ТКС к новым вызовам и новым требованиям к функционированию систем перевозок и рынков. Это акцентуация на мировые тенденции развития товарных рынков, и на повышение мобильности населения, и на условия Соглашения об Ассоциации с ЕС. В тоже время стратегия развития транспорта Украины на период до 2020 г. до сих пор не получила развития в конкретных программных документах. Более того, на среднесрочную перспективу отсутствуют утвержденные программы развития транспортной сферы, за исключением программы развития автомобильных дорог общего пользования до 2018 года. Можно сделать вывод из этого, что развитие автомобильного, железнодорожного, водного, авиационного, общественных видов транспорта и системы коммуникации Украины происходит, в значительной степени, по инерции [2].

Таким образом, существование вышеназванного «клубка противоречий» делает ТКС для государства фактором риска и, что более важно, неэффективным в целях обеспечения национальной безопасности. Для выхода из кризисной ситуации необходимо реализовать комплекс мер и задействовать все резервы, направленные на допуск частного капитала и стимулирование конкуренции, внедрение стратегического планирования обеспечения развития транзитного потенциала ТКС Украины.

Безусловно положительным фактором можно считать то, что Украина располагает разветвленной системой транспортных коммуникаций. Так, в 2014 г. (без учета временно оккупированной территории АРК, г. Севастополь и части зоны проведения АТО) протяженность автодорог составила более 163 тыс. км, из которых почти 98% с твердым покрытием. По плотности автодорог с твердым покрытием Украина занимает первое место среди стран СНГ. Вместе с тем, негативным фактором является их состояние. Так, по оценкам «Укравтодора» потери украинской экономики от неудовлетворительного качества автомобильных дорог в стране за период с 2001 г. по 2013 г. возросли в 2,7 раза – до 55 млрд. грн. в год.

Перспективными направлениями сотрудничества Украины и ЕС являются привлечение дополнительных объемов транзитных грузопотоков через территорию Украины и разветвление сети МТК за счет новых направлений движения: Европа – Кавказ – Азия с разветвлением автомобильной магистрали Будапешт – Белгород-Днестровский – Одесса с выходом через Керченскую переправу на Юг России и на Кавказ; ТРАСЕКА (Великий Шелковый путь); Черное море – Балтийское море с привлечением дополнительных грузопотоков из Турции (в прямом направлении) и из Скандинавских стран (в обратном направлении); использование водных путей Днепра и выхода через Волго-Донское направление к Каспийскому морю; участие в реализации МТК «Север – Юг»[4].

Таким образом, сегодня приобретает стратегическое значение наличие весомых резервов в отечественной транспортной сфере, задействование которых приведет к минимизации внешней зависимости и к позитивным сдвигам в самодостаточном ее развитии. Для этих целей особо важную роль играет активная поддержка государства.

Список литературы

1. Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання – 2014» / Державна служба статистики України, 2015. – 447 с.
2. Затонацька Т.Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід [Електронний ресурс] / Т.Г. Затонацька // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>
3. Стратегические направления развития транспорта в Украине / [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://transport-journal.com/news/stratycheskye-napravlenyya-razvytyya-transporta-v-ukrayne/>
4. Чернявська Т.А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в

контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності [Електронний ресурс] / Т. А. Чернявська // Економічний вісник НГУ – 2015. – № 3. – Режим доступу до журн. : http://ev.nmu.org.ua/index.php/ru/archive?arh_article=884