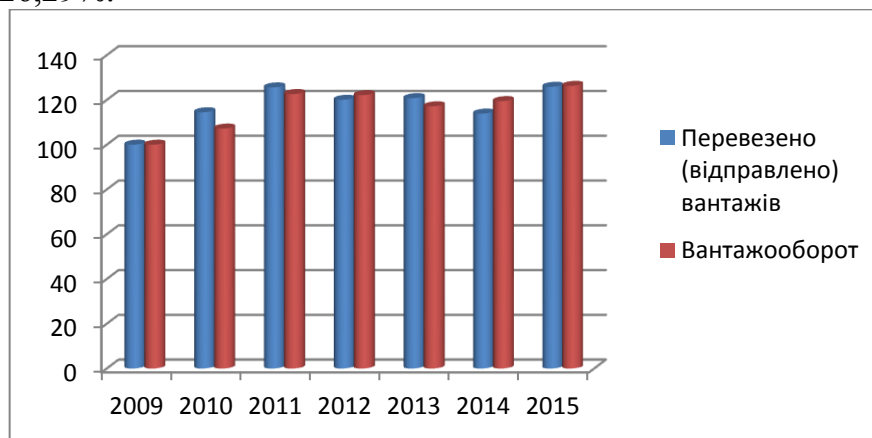


## ІНФРАСТРУКТУРНА СКЛАДОВА У ПІДВИЩЕННІ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ (НА ПРИКЛАДІ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ)

Транспортна система регіону - важлива складова ринкової інфраструктури, саме вона створює необхідні умови для формування міжнародного, національного та місцевих ринків та сприяє підвищенню ступеня конкурентоспроможності національних підприємств при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Одеський регіон відзначається надзвичайно сприятливим транспортно-географічним положенням, що зумовило провідну роль транспорту у його розвитку. Транспортний комплекс є однією з пріоритетних сфер господарства, з його пов'язують економічне зростання як регіону, так і країни. Потужний міжгалузевий транспортний комплекс регіону представлений усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним, трубопровідним та повітряним [5; 6].

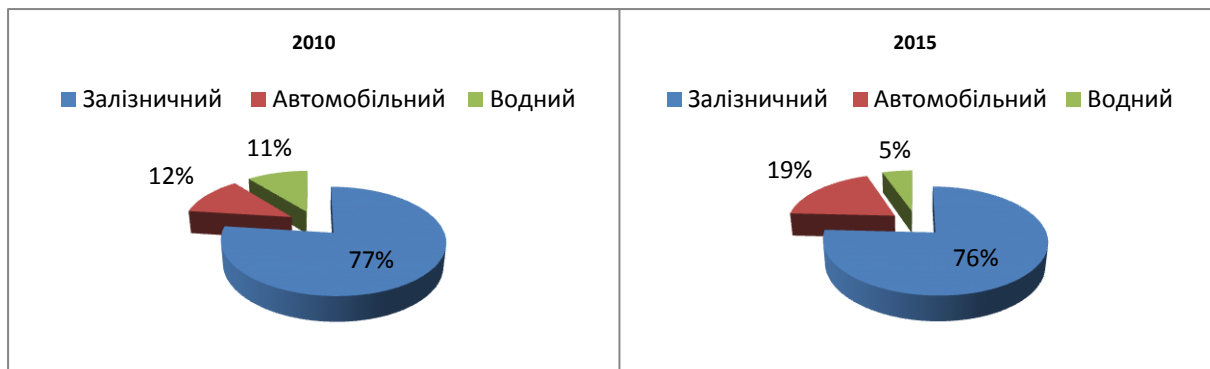
Аналіз загальних показників динаміки транспортних перевезень Одеської області за всіма видами транспорту дозволяє дійти висновку, що в сфері вантажних перевезень демонструється позитивна динаміка, незважаючи стагнацію за 2011-2013 рр. в цілому за 7 років вантажні перевезення зросли на 25,87%, в той час як вантажообіг на 26,29%.



*Рис 1. Динаміка перевезень вантажів та вантажообігу за всіма видами транспорту*

Джерело: складено автором за [7]

Структура вантажних перевезень(відправлень) Одеського регіону за результатами 2010 та 2015 рр. наведена на (Рис 2.).



**Рис 2.** Структура перевезення вантажів за видами транспорту, 2010 та 2015 роки

Джерело: складено автором за [7]

Отже, домінуючу роль у структурі вантажних перевезень Одещини займає Залізничний транспорт (77% у 2010р. та 76% у 2015р.), другий за значущістю – автомобільний транспорт, доля якого дещо зросла (12% у 2010р. та 19% у 2015р.), та третє місце посідає водний транспорт, доля якого за останні роки скоротилася (11% у 2010 р. та 5% у 2015р.). Слід зазначити домінуючу ринкову долю залізничного транспорту у вантажних перевезеннях яка за 7 років майже не втратила позицій за відправленням вантажів (скоротилася із 77% до 76%), та тільки зросла доля залізничного транспорту у вантажообігу регіону (із 91 % до 95%). Все це викликає певні занепокоєння разом із скороченням долі водного транспорту.

Аналіз розвитку транспортної інфраструктури Одеського регіону за головними видами транспорту, що забезпечують конкурентоспроможність національних експортерів, видами транспорту дозволяє дійти таких висновків:

1) Автомобільний транспорт. В сфері вантажних перевезень автомобільним транспортом Одеський регіон демонструє позитивну динаміку і незважаючи на незначне скорочення відправлення вантажів за результатами 2010 року та їх певну стагнацію за результатами 2013 та 2014 році, в цілому за результатами 7 років загальні вантажні перевезення зросли на 32,69%, в той час як вантажообіг на 52,71%. Основою державного регулювання розвитку автомобільного транспорту в Україні є "Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки" [1] затверджена постановою Кабінету Міністрів [3], метою якої є забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, будівництва та реконструкції 1,5 тис. кілометрів автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. кілометрів автомобільних доріг.

2) Залізничний транспорт. Незважаючи на зниження частки в перевезеннях у світі, він залишається важливим видом сухопутного транспорту, особливо за обсягом перевезених вантажів (10% світового обсягу) та домінуючим у постсоціалістичних країнах. Залізниця обслуговує більше 4,6 тис. клієнтів, зокрема: хімічні, верстатобудівні, судноремонтні та енергетичні підприємства, порти, переправи, підприємства легкої, швацької, харчової промисловості, підприємства з виробництва будматеріалів та ін. Серед вантажів, що перевозять залізницею, переважають зерно, нафта і нафтопродукти, хімічні вантажі, мінеральні добрива, вугілля, цемент. У структурі вантажних перевезень області він займає 77% у 2010р. та 76% у 2015р., а за вантажообігом 91% у 2010р. та 95% у 2015р. Саме цей вид

транспорту в більшій долі визначає динаміку загальних вантажних перевезень Одещини ніж будь-який інший. Він характеризується меншою динамікою у порівнянні з іншими видами транспорту за останні 7 років відправлення вантажів залізничним транспортом зросли на 30,47% в той час як вантажообіг також показав впевнене зростання у 28,16%. Розвиток залізничного транспорту на урядовому рівні в Україні забезпечує "Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки" [2] затверджена постановою Кабінету Міністрів [4] метою якою є «створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг».

3) Водний транспорт. В світовому масштабі на морський транспорт припадає 62% загальносвітового вантажообігу, він також обслуговує близько 4/5 всієї міжнародної торгівлі. Морські судна транспортують головним чином масові вантажі: нафта, нафтопродукти, вугілля, руду, зерно та інші. Морегосподарський комплекс Одеської області представлений морськими торговельними портами: Одеським, Чорноморським, Ізмаїльським, Южним, Білгород-Дністровським, Ренійським, Усть-Дунайським; а також приватним Чорноморським морським рибним портом, причалами «ТІС» та «Боріваж». Потужність портів Одеської області у 2010 році становила 68% від загальної потужності портів держави, в той час як у 2015р їх частка зросла до 80%. Динаміка перевезення вантажів та вантажообігу водним транспортом в Одеській області має досить вола тильний характер: разом із після кризовим різким зростанням за результатами 2010 року показників на 37,9% за вантажними перевезеннями та 38,8% за вантажообігом ми спостерігаємо зниження показників майже у всіх послідуєчих роках із досягненням у 2015 році рівня 75,97% 2009 року (тобто -24,03% за результатами 7 років) за відправленням вантажів та рівня 78,12% 2009 року(тобто -21,82% за результатами 7 років) за вантажообігом. Задля подолання кризових явищ в сфері морського транспорту Україна має стратегічні плани щодо розвитку інфраструктури морського транспорту. Так, у 2013р. була розроблено стратегічний план розвитку морських портів України на 25 років: "Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року" [8].

Можна сформулювати основні організаційні рекомендації на шляху підвищення конкурентної позиції транспортної інфраструктури Одеського регіону:

- зосередження уваги на взаємодії вузлів вантажопотоку для кращого планування та інтеграції між існуючими вузлами;
- планування реалізації проектів на національному, регіональному та місцевому рівнях повинні проводитися спільно;
- управління логістичними об'єктами та їх розвиток повинно здійснюватися в рамках державно-приватного партнерства;
- стратегія розвитку транспортно-логістичних центрів в країні та програма створення транспортної інфраструктури має бути обговорена державою, бізнес-товариством та громадськими організаціями;
- плани створення транспортно-логістичних центрів на регіональних і міських рівнях мають бути синхронізовані з планами регіонального розвитку областей.

У разі пасивної позиції з боку України з даного питання та невживання активних заходів для формування відповідної інфраструктури по обслуговуванню та забезпеченню транзиту, створення логістичних парків та спеціальних митних зон для

складування, перевантажування й експортної переробки транзитних товарів, держава та підприємства ризикують втратити значну долю потенційних прибутків від розгортання нових проектів та зростання масштабів транзиту українською територією.

**Список використаних джерел:**

1. «Державна цільова економічна програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки». Кабінет Міністрів України, Київ, 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

2. «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки». Кабінет Міністрів України, Київ, 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

3. «Про затвердження державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки». Кабінет Міністрів України постанова від 11 липня 2013р. №696, Київ, 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

4. «Про затвердження державної цільової економічної програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки». Кабінет Міністрів України постанова від 16 грудня 2009р. №1390, Київ, 2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

5. «Проект Стратегії економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року» Одеська обласна державна адміністрація, Одеса, 2010. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [otr.gov.ua/images/File/.../Strategiya\\_Odessa\\_Ukr.pdf](http://otr.gov.ua/images/File/.../Strategiya_Odessa_Ukr.pdf)

6. «Про затвердження стратегії економічного та соціального розвитку Одеського регіону до 2020 року» Рішення Одеської обласної ради від 28 жовтня 2011 року №272-VI Про затвердження, Одеса, 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oblrada.odessa.gov.ua/wp-content/uploads/Protokol-sesiyi-3-VII.pdf>

7. «Підсумки роботи транспорту». Головне управління статистики в Одеській області Експрес випуски 2010-2015 років, Одеса 2011-2016. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.od.ukrstat.gov.ua](http://www.od.ukrstat.gov.ua)

8. «Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року» Кабінет Міністрів України», Київ, 2013 р.». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>