

УДК 338.47

Буркун В.В.
аспірант,Миколаївський національний університет
імені В.О. Сухомлинського

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

STATE SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL MOTOR TRANSPORT SYSTEM IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено сучасний стан та пріоритетні напрями державної підтримки розвитку національної автотранспортної системи в умовах глобалізації. Доведено, що державне регулювання, втручання та підтримка є об'єктивно необхідною для автотранспортної галузі. Зокрема, держава повинна реалізовувати системну транспортну політику задля забезпечення власного економічного зростання та національної безпеки. Встановлено, що автотранспортний сектор України не використовує наявний потенціал, що ускладнює впровадження євроінтеграційного курсу України та не дозволяє повноцінно інтегруватися національній транспортній системі в транс'європейську транспортну мережу. Визначено пріоритетні стратегічні цілі розвитку автомобільного транспорту.

Ключові слова: автотранспортної системи, транспорт, транспортна політика, державна підтримка, стратегічні цілі.

АННОТАЦИЯ

В статье исследовано современное состояние и приоритетные направления государственной поддержки развития национальной автотранспортной системы в условиях глобализации. Доказано, что государственное регулирование, вмешательство и поддержка объективно необходимы для автотранспортной отрасли. В частности, государство должно реализовывать системную транспортную политику для обеспечения собственного экономического роста и национальной безопасности. Установлено, что автотранспортный сектор Украины не использует имеющийся потенциал, усложняет внедрение евроинтеграционного курса Украины и не позволяет полноценно интегрироваться национальной транспортной системе в транс'европейскую транспортную сеть. Определены приоритетные стратегические цели развития автомобильного транспорта.

Ключевые слова: автотранспортной системы, транспорт, транспортная политика, государственная поддержка, стратегические цели.

ANNOTATION

The article deals with the current state and priority directions of state support for the development of the national motor transport system in the conditions of globalization. It has been proved that state regulation, intervention and support are objectively necessary for the automotive industry. In particular, the state must implement a systemic transport policy in order to ensure its own economic growth and national security. It is established that the motor transport sector of Ukraine does not use the existing potential, which complicates the implementation of the European integration course of Ukraine and does not allow full integration of the national transport system into the trans-European transport network. Priority strategic goals of motor transport development are defined.

Keywords: motor transport system, transport, transport policy, state support, strategic goals.

Постановка проблеми. В умовах глобалізації особливого значення для національних економік набувають проблеми формування транспорт-

ної інфраструктури, тому найбільш динамічні держави виступають активними гравцями за конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість національної автотранспортної системи та транспортної інфраструктури. Тому пріоритетного значення набувають ефективні механізми державного регулювання та підтримки автотранспортної галузі. Адже, відсутність по-справжньому стратегічного бачення є головною проблемою розвитку не лише транспортного сектору, але всієї держави, що заважає її прогресивному розвитку та виведенню з економічної кризи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питаннями державного регулювання транспортної галузі загалом, та її автотранспортної складової зокрема займався багато українських вчених, серед яких: О. Бакаєв, В. Бочарніков, В. Галабурда, Г. Іщенко, О. Ігнатенко, Д. Зеркалов, Г. Ейтутіс, Ю. Колосова, В. Мирошко, А. Ткаченко та багато інших. Але питання обґрунтування стратегічних напрямів державної підтримки автотранспортної галузі залишаються актуальними.

Метою нашого дослідження стало дослідження обґрунтування пріоритетних напрямів державної підтримки розвитку національної автотранспортної системи в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загальновідомий той факт, що Україна займає надзвичайно вигідне географічне положення з точки зору організації транзитних вантажопотоків, її потужний транспортний потенціал ураховує розвиток автомобільного, залізничного, морського, річкового, авіаційного та трубопровідного транспорту. Такий потужний потенціал дає змогу обробляти будь-які об'єми та ефективно відправляти вантажі, користуючись міжнародними транспортними коридорами, зокрема: – Пан'європейськими транспортними коридорами №№ 3, 5, 7, 9; – коридорами Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3–5, 7, 8, 10; – транспортним коридором Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [1, с. 126].

Аналізуючи розвиток автотранспортної галузі, слід відмітити, що на даний час її роль

у національній транспортній системі України зростає. Згідно з даними Державної служби статистики України, станом на 2016 рік, частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажів складає 71% і зросла протягом 2000-2016 на 10%. Отже, автотранспортна галузь є не тільки важливим чинником розвитку всіх інших видів економічної діяльності, а також суттєвим ресурсом формування валового внутрішнього продукту.

Загальна кількість підприємств-перевізників в Україні станом на 01.01.2017 року склала 13714 одиниць. За період 2010 -2017 років їх чисельність підвищилася на 8%, проте зменшилася порівняно з 2013 (16810 од.) роком на 20%. У структурі підприємств транспортної галузі України переважають малі підприємства, частка яких щороку зростає (рис. 1).

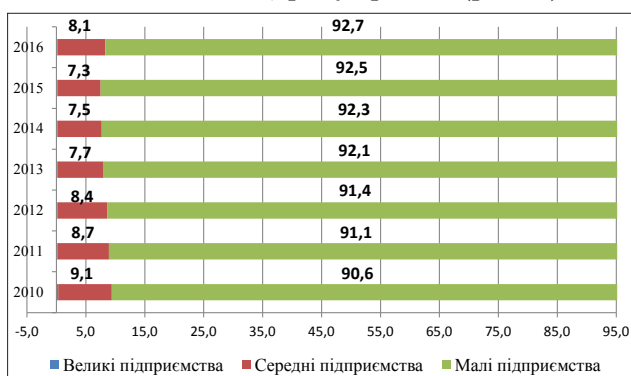


Рис. 1. Кількість та розподіл підприємств транспортної галузі України [2]

Наразі в Україні налічується усього 27 великих підприємств-перевізників до яких належать природні монополії (Укрзалізниця, Метрополітен, Нафтогаз), олігополії (авіакомпанії, морські перевезення) та великі логістичні компанії. У секторі автомобільних перевезень 93% перевізників є малими підприємствами, з яких близько 78% належать до мікропідприємств. Таким чином, ринок автоперевезень характеризується найвищим рівнем диференціації та конкуренції.

За даними Міністерства інфраструктури України [3] на ринку комерційних перевезень на даний час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують більш 154 тис. транспортних засобів.

Реальні проблеми у розвитку існуючої транспортної системи доволі помітні. Серед 100 найбільших державних держпідприємств країни, 22 – відносяться до транспортного сектору економіки, 20 – перебувають безпосередньо в сфері управління Мініфраструктури. Державні транспортні підприємства є другою (після енергетики) за вартістю активів і першою за чисельністю працюючих ланкою державного сектора економіки України. Вони формують четверту частину доходів і значною мірою впливають на загальну рентабельність державного сектору.

Зокрема, найбільші державні транспортні компанії – ПАТ «Укрзалізниця» і ДАК «Укравтодор» у 2015 р. були збитковими (16,8 млрд грн і 216 млн грн збитків відповідно) [4].

Автотранспортна система є як складова всього транспортного комплексу стратегічною галуззю національної економіки. Державне регулювання, втручання та підтримка є об'єктивно необхідною для цієї інфраструктурної галузі. Зокрема, держава повинна реалізовувати системну транспортну політику задля забезпечення власного економічного зростання та національної безпеки.

Якщо досліджувати зарубіжний досвід, то для США, Канади і Австралії загальним є тип державного устрою – федеративна демократія. Федеральні влади можуть регулювати або дерегулювати лише перевезення в між штатному сполученні. В результаті, наприклад, коли у США існувало жорстке регулювання перевезень між штатами, внутрішньостатні перевезення в Нью-Джерсі були вільні від регулювання, а після дерегулювання між штатних перевезень у 80-ті рр. XX ст. у багатьох штатах залишилось в тій чи іншій мірі регулювання внутрішнь штатних перевезень.

Аналогічно в Австралії після федерального дерегулювання в 1954 р. в штаті Вікторія жорстко регулювався допуск на ринок внутрішнь штатних перевезень і відповідні тарифи. Цікавий досвід Швеції. Там процес дерегулювання розпочався в 1962 р. і вони намагалися провести його поступово. Врахувавши досвід Австралії (де раптово скасування регулювання призвело до руйнування автострад), в Швеції вирішили полегшити вихід на автотранспортний ринок поступово і робили це з 1962 р. до 1966 р. [5, с. 34]. Але навіть при такому підході результат вийшов практично той самий. Різке розширення числа перевізників призвело до високого рівня банкрутств. Як наслідок з'явилися проблеми безпеки, коли перевізники, намагаючись відстрочити день банкрутства, істотно погіршували рівень технічного обслуговування автотранспортних засобів і збільшували тривалості робочого дня.

У 1972 р. шведський уряд знову вів регулювання автотранспортної галузі. У Великобританії раніше існувало міністерство транспорту, що в даний час входить до складу Міністерства з питань навколишнього середовища. Особливі підрозділи того ж міністерства відають дорожньою мережею, морськими портами, мережею внутрішніх водних шляхів та транспортом Лондона, а також регулюють діяльність підприємств вантажного автомобільного транспорту, більшою частиною приватних. Міський транспорт, крім лондонського, підпорядкований муніципалітету [6, с. 18].

У презентованій Мініфраструктури концепції Національної транспортної стратегії України до 2030 року спільно з проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди

про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» [7] визначено п'ять пріоритетів нової Транспортної стратегії України:

- ефективність державного управління транспортним сектором;
- надання якісних послуг з перевезень;
- забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі;
- підвищення безпеки та надійності перевезень;
- поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України.

Визначено також загальну мету та принципи державної транспортної політики. Акцентовано увагу на тому, що нова Транспортна стратегія України формуватиметься на основі стратегії сталого розвитку «Україна 2020» та вимог щодо розвитку транспортного сектору, визначених Угодою про асоціацію. Вона враховуватиме основні положення Стратегії сталого розвитку ЄС «Європа 2020», напрями європейської транспортної політики, визначені у Білій книзі ЄС – Транспорт [8], а також вимоги щодо розвитку національної транспортної системи в межах ініціатив регіонального співробітництва.

Не зважаючи на підписаний договір про асоціацію з ЄС, проблеми з доступу українських автоперевізників на європейський ринок залишаються неузгодженими. «Діюча система квотування кількості дозволів у двосторонньому порядку з іншими країнами Європи, що регулює екологічні вимоги до автотранспорту, використовується українськими перевізниками. З позицій інтересів українських перевізників така система є дискримінаційною, оскільки Україну змушують підвищувати заробітну плату автоперевізникам до європейського рівня (вона нижча у декілька разів) та користуватися сучасними транспортними засобами, яких Україна не виробляє. З позицій країн Європи ці вимоги створюють ідентичні умови конкуренції на ринку автоперевезень, захищають інтереси всіх учасників процесу та сприяють покращенню екологічних умов функціонування транспортної галузі. Вихід із ситуації вбачається у підвищенні вимог до кваліфікації вітчизняних автоперевізників, оновленні (у т. ч. з використанням механізму лізингу) автомобільного парку, розвитку автобудування вантажного транспорту, що відповідає сучасним екологічним вимогам [9, с. 42].

На думку Бервено О.В., до головних проблем розвитку транспортної системи України можна віднести:

- загрозу можливої втрати міжнародних вантажопотоків через низку ефективності транспортної інфраструктури (невідповідність її технічного рівня сучасним і перспективним вимогам) та політичну нестабільність;
- територіальні та структурні невідповідності у процесі розвитку транспортної інфраструктури, що здебільшого породжуються низькою координацією та обмеженістю повноважень у регіональ-

них органів влади на управління транспортним комплексом регіону, що призводить до зниження ефективності використання транспорту;

- недосконалість нормативно-правової бази регулювання транспортної галузі, що, у свою чергу, породжує неефективність механізмів стимулювання інвестицій на розвиток транспорту та відставання у реалізації програм його розвитку;
- низька ефективність і недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення (невідповідність співвідношення ціна-якість), безупинне старіння основних фондів [10, с. 95].

Не зважаючи на вигідне геополітичне положення України, знижується ефективність використання її транзитного потенціалу, що негативно відображається на економіці національної автотранспортної системи. Стан автомобільних доріг, відсутність вантажної техніки для контейнерних перевезень, численні труднощі щодо переміщення автошляхами великогабаритних вантажів, брак сучасних автобусів для міжміського переміщення, відсутність комфортної інфраструктури автошляхів та багато інших проблем не дозволяє ефективно використовувати наявний потенціал та забезпечувати зростаючий попит на швидке, економне, безпечне та комфортне, перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Крім цього, «причинами стрімкого падіння обсягів транзитних вантажів, виявилися наслідки світової фінансової кризи, події в Криму та на сході країни, а також несвоєчасність прийняття та реалізації як технічних так і організаційно-фінансових рішень з модернізації інфраструктури української транспортної системи» [11].

Під дією наведених факторів, обсяги транзитних перевезень територією України за період 2014-2016 років знизилися на 19% , що проілюстровано на рис. 2.

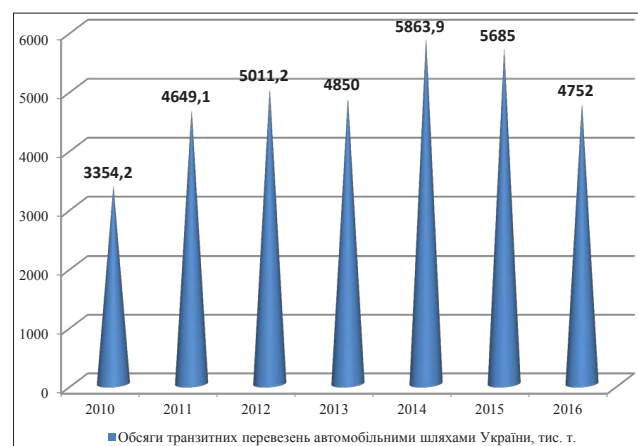


Рис. 2. Динаміка транзитних перевезень автошляхами України, тис. т

Джерело: [12]

Таким чином, автотранспортний сектор України не використовує наявний потенціал,

що ускладнює впровадження євроінтеграційного курсу України та не дозволяє повноцінно інтегруватися національній транспортній системі в транс'європейську транспортну мережу.

Відповідно до транспортної стратегії України на період до 2020 року державне регулювання має спрямовуватися на захист інтересів держави та суспільства за умови збереження господарської самостійності підприємств транспортного сектору.

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

- безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;

- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

- обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту;

- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [3].

Державне регулювання транспортної системи пов'язане з ризиками, які можуть перешкодити досягненню запланованих результатів. До таких ризиків можна віднести: макроекономічні ризики, пов'язані з зниження темпів зростання економіки і рівня інвестиційної активності, кризи банківської системи, виникнення бюджетного дефіциту; операційні ризики, пов'язані з недосконалістю прийнятих процедур, недостатньою технічною і нормативною правовою підтримкою державного регулювання; геополітичні ризики; техногенні і екологічні ризики.

Будь-яка крупна катастрофа на транспорті техногенного (високий ступінь фізичного і морального зносу технічних засобів, людський), природного (повені, землетруси) або соціального характеру (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, нанесення і розкрадання майна, що відноситься до інфраструктури), вірогідність якої виключати не можна, зажадає серйозних додаткових капіталовкладень і приведе до відвернення з інших об'єктів транспортної систем [13].

З метою комплексного вирішення наявних проблем в галузі транспорту, Міністерством інфраструктури України, за погодження з Кабінетом міністрів України та із врахуванням положень Білої книги Європейської Комісії з транспорту «Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – на шляху

до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» розроблено Національну транспортну стратегію до 2030 року [3]. Стратегія містить пріоритети розвитку транспортної галузі України й відображає останні зміни впровадження євроінтеграційного курсу та імплементацію положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також зміни геополітичного середовища в регіоні.

Висновки. Наразі діє Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 року, згідно з яким пріоритетними стратегічними цілями розвитку автомобільного транспорту згідно з розробленою стратегією є:

- удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту на принципах імплементації актів законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію, за необхідності адаптація законодавства України до положень актів права ЄС, які системно пов'язані чи на які є посилання в актах ЄС, обов'язкових для імплементації, застосування найкращих практик держав ЄС та інших країн світу;

- посилення інституційної спроможності органів державної влади та підвищення рівня знань та обізнаності державних службовців, персоналу суб'єктів господарювання;

- співпраця та залучення потенціалу всіх зацікавлених сторін: наукових установ, провідних бізнес-асоціацій, громадських організацій, професійних спілок галузі автомобільного транспорту, проектів допомоги ЄС тощо;

- надання пріоритету залучення інформаційних технологій, створенню елементів електронного уряду;

- застосування системного підходу, дотримання основних засад щодо регуляторної політики.

Головними недоліками наведених планових документів є відсутність чітких планових показників з розбивкою по роках виконання, які мали б відображати головні завдання міністерства, уряду та органів місцевої влади у процесі реалізації стратегії і сприяли б ефективному контролю.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Партола А.І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України / А.І. Партола // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – Випуск 9. – С. 126-129.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

4. 100 найбільших держпідприємств України за 2015 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=40a27e1b-8234-43d3-a37f-4c752729fca&tag=FinansovaZvitnistPidprimstv>.
5. Стукало А.В. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації / А.В. Стукало // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – № 8. – С. 32–35.
6. Овчар П.А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг / П.А. Овчар // Международный научный журнал «Интернаука» – 2017 – № 6 (28) – с. 17-21
7. Ukraine National transport strategy update. Policy-Measures-Actions. Rational and approach. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mtu.gov.ua/files/0_National_Transport_Strategy_Update_AASISTS_Project_DrAshraf_Hamed.pdf.
8. Біла книга ЄС – Транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.
9. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.
10. Бервено О.В. Роль транспортної системи в національному менеджменті якості життя / О.В. Бервено // Проблеми економіки. – 2015. – №4. – С. 92–98.
11. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мірошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті. – 2016. – № 12. – С. 88-97.
12. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2014 рік: Статистичний бюлетень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
13. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України / С.А. Матійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=150>