

така організаційна модель, де підприємство (організація), функціонуючи на базі приватної форми власності, має повну організаційну незалежність від виконавчої влади. Проте через договірні (контрактні) відносини при здійсненні господарської діяльності таке підприємство (організація) повністю підкоряється урядовим рішенням у галузі функціонування залізничного транспорту.

УДК: 338.47:656.2

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Панченко Н. Г., к. е. н., доцент (УкрДАЗТ)

Останню чверть ХХ сторіччя можна з повною упевненістю вважати точкою відліку для принципово нових тенденцій і глобальних соціально-економічних процесів, що намітилися у розвитку людства. Вони означилися як у діях окремих країн, так і їхніх регіональних об'єднань, зусилля яких зосереджені на пошукові власних напрямів і стратегій розвитку, спрямованих на початок наступного тисячоліття. Тим самим кидається виклик багатьом негативним процесам і явищам, що набрали силу і набули статусу світових криз у різних сферах людської діяльності. Найвідчутніше ці кризові явища позначаються на транспортних системах і мережах, що, за образним визначенням, є судинною системою як регіону в цілому, так і окремої держави зокрема. Це зумовлено багатьма чинниками, що пов'язані зі специфікою транспорту як ланки господарсько-виробничого процесу.

Транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень.

Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) являє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту. За розміщенням та структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні.

Транспортно-дорожній комплекс, що включає в себе основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є одним з найважливіших системоутворюючих елементів, що визначають ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвинутої країни. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то в даний час він став важливою і необхідною умовою їхнього зростання і розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця і механізмів розвитку самої транспортно-дорожньої системи. Вона має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед базовими галузями народного господарства.

Як кожний із системоутворюючих елементів виробничо-економічної системи країни, транспортно-дорожній комплекс має великий функціональний запас та чимало засобів підтримки його в робочому стані. Разом з тим, транспортно-дорожній комплекс особливо чутливий до різного роду негативних процесів та явищ, що виникають в економічній системі, хоча реагування на них буває запізнлим. Але якщо ці реакції залишаються непоміченими і без відповіді, то подальший розвиток подій уже може мати системний, лавиноподібно наростаючий і багато в чому стрімко руйнуючий характер.

Рівень розвитку транспортно-дорожнього комплексу – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється – вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняття в ньому місця, яке б відповідало рівню високо розвинутої держави.

Проблеми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України:

- безупинне старіння основних фондів;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан шляхів сполучення;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг;
- зростання транспортної складової у вартості товарів;
- незадовільний стан безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище.

Внаслідок економічної, технічної та технологічної політики в останні роки стан функціонування і розвитку транспортно-дорожнього комплексу суттєво погіршився. Це створює загрозу незалежності національної економіки, зокрема зовнішній торгівлі. Україна втрачає свої позиції на

міжнародних ринках транспортних послуг, висока транспортна складова у ціні продукції знижує можливості експорту товарів, посилюються тенденції експансії іноземних транспортних компаній на внутрішній ринок України.

Сучасний стан транспортної інфраструктури не забезпечує єдність транспортно-дорожнього комплексу, що є однією з головних причин низької якості транспортних послуг, наданих при транспортуванні пасажирів і вантажів.

УДК 338.47-048.38:005.21

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СТАТУСА МОРСКОГО ГОСУДАРСТВА

Пархоменко И.Н., ст. преподаватель (ОНМА)

Для экономики Украины стратегическое значение имеют предприятия водного транспорта. Они обеспечивают обслуживание национальных и транзитных грузов - и пассажиропотоков во внутреннем и заграничном сообщении. Поэтому от результатов их работы зависит не только непрерывность транспортной цепочки, но и экономический потенциал страны в целом. Среди проблем, которые препятствуют должному развитию торгового судоходства Украины, а, следовательно и экономическому развитию страны, выделяется необходимость обновления транспортного флота.

Для возвращения потерянного статуса Украины как морского государства необходимо решение целого комплекса вопросов, среди которых ведущее место занимает достижение качества качественной адекватности транспортного флота. Общеизвестными являются три основных возможности обновления транспортного флота: строительство новых судов и замена ими старого флота; приобретение за рубежом б/у судов для снижения уровня субстандартности по срокам службы; реновация и модернизация существующих судов.

Портфель заказов на новые суда должен быть основным направлением обновления флота. Суда с высоким технико — экономическим уровнем длительный период будут давать максимальный экономический эффект в связи с уменьшением расходов на ремонты и техническое обслуживание.

На Украине насчитывается порядка 15 судостроительных и судоремонтных заводов, и в основном предприятия производят корпуса судов без внутреннего оснащения — электронику и прочее оборудование, как правило, приобретает сам заказчик, и устанавливается оно уже на

европейских верфях. Из продукции украинского судостроения наиболее востребованы танкеры, контейнеровозы и сухогрузы.

В 2009 году заказчикам было передано 36 судов и плавсредств общей стоимостью \$299 млн, что в 2,3 раза больше, чем в 2008 году. Заказчиками 21 судна выступили судоходные компании из Норвегии, Голландии, Германии и Болгарии.

Иностранных заказчиков привлекает более низкая стоимость украинской продукции, что немаловажно в условиях, когда потребление руды и металлопродукции в мире опять начало расти, и при этом ставки фрахта увеличиваются. Стабильно судостроение уходит из стран Западной Европы, перемещаясь в Болгарию, Польшу, Хорватию и Украину. Средняя заработная плата в отечественной судостроительной отрасли составляет в среднем всего \$300, тонна же листовой стали украинского производства стоит \$530, а на Западе — \$720.

Исходя из реальных возможностей, украинские судовладельцы могли бы претендовать на строительство крупных и средних транспортных судов, водоизмещением 100–150 тыс. тонн. Они могут успешно строиться на николаевском заводе «Океан», керченском заводе «Залив». Небольшие суда водоизмещением 15–20 тыс. тонн способны строить Херсонский и Черноморский заводы.

Приобретение судов за рубежом в сегменте действующего флота также может быть вариантом обновления. Иностранные суда, что покупаются украинскими судовладельцами, являются относительно недорогими, однако необходимо контролировать средний возраст, чтоб он не превышал предельный и обеспечивал достаточную техническую надежность.

В любом случае конкурентная реновация существующего флота является одним из реальных для отечественных судовладельцев вариантов сохранения и расширения позиции на рынке морских перевозок.

Преимущества реновации над другими вариантами обновления флота предопределены тем, что судно как технический объект изнашивается неравномерно. Сравнительно быстро изнашиваются судовые системы и механизмы, электрооборудование, состояние которых, в сущности, и ограничивает сроки эксплуатации судов. А наиболее капиталоемкую часть судна — корпус — можно эксплуатировать значительно более длительный срок.

Важным моментом также является то, что при реновации происходит не только физическое, но и юридическое, обновление судна, которое регистрируется как новостройка. К таким судам не применяют санкции, которые связаны с их возрастом, например снижение фрахтовых ставок.