

УДК 656.2.078

РОЗВИТОК НТПЛ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ, ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ МТК

Толстова А.В., аспірантка (УкрДАЗТ)

В статті досліджено фактори, що негативно впливають на конкурентоспроможність МТК та визначена роль науково-технічного потенціалу транспортної галузі в підвищенні конкурентоспроможності українських МТК.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В сучасній економічній та політичній ситуації України, одним із головних завдань повинно бути, якщо не розвиток, то принаймні збереження позицій України на ринку транспортних послуг. Нажаль сьогодні транспортна система України, в тому числі і національна мережа міжнародних транспортних коридорів, не відповідають європейським стандартам. Транзитний потенціал країни не використовується, будуються міжнародні транспортні коридори в обхід держави, саме тому, перед транспортом України постає питання забезпечення конкурентоспроможності галузі на регіональному та світовому ринках транспортних послуг, що допоможе прискорити інтеграцію до світової транспортної системи та заявити про себе як рівноправного партнера на ринках транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питаннями інтеграції в міжнародну транспортну систему, міжнародними транспортними коридорами та розвитком транзитного потенціалу країни займаються такі вітчизняні вчені як М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко, В.А. Дергачьов, Е.А. Черничко та інші. М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко [1] займаються питаннями інтеграції не тільки транспортної системи до світової, а і інтеграцією промислового комплексу України до світового, систематизують основні заходи формування конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу та транспортної системи в мережі МТК. В.А. Дергачьов, Е.А. Черничко [5, 6] займаються вивченням питань трансформування транспортної політики Європейського союзу. Проте не достатньо уваги приділяється підвищенню конкурентоспроможності транспортної системи та мережі МТК України і використанню науково-технічного потенціалу як фактору забезпечення їх конкурентоспроможності.

Метою статті є дослідження факторів, що впливають на конкурентоспроможність

національної мережі МТК та визначення ролі науково-технічного потенціалу транспортної галузі в підвищенні конкурентоспроможності МТК.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні глобалізація на транспорті виявляється в формуванні єдиної макрологістичної системи та удосконаленні логістичних технологій, розвитку інтермодальних перевезень, розвитку швидкої доставки товарів «від дверей до дверей». Під макрологістичною системою розуміють систему, яка охоплює підприємства і організації промисловості, посередників, торгівлі та транспортні організації різних відомств, розташованих в різних районах, регіонах країни або в різних країнах [2]. Саме ефективне функціонування транспортної системи та розвиток міжнародних транспортних коридорів дасть змогу ефективно функціонувати та взаємодіяти всім складовим макрологістичної системи.

Якщо розглядати розвиток міжнародних транспортних коридорів з позиції інтеграції транспортної системи до світової, то міжнародні транспортні коридори можна визначити як елемент макрологістичної системи, в якому по частині національної транспортної та логістичної систем, у міжнародному інтермодальному сполученні, на принципах «від дверей до дверей» та «точно в строк», в напрямках найбільшої концентрації надаються транспортні послуги.

В сучасній політичній та економічній ситуації, в умовах вільної конкуренції національна мережа міжнародних транспортних коридорів має ризик втратити свої позиції і тому виникає необхідність розглянути фактори впливу на конкурентоспроможність українських МТК.

Під конкурентоспроможністю національної мережі МТК, розуміють здатність українських МТК в умовах ринкової економіки конкурувати з іншими МТК [3]. Можна визначити зовнішні та внутрішні фактори впливу на конкурентоспроможність МТК. До зовнішніх факторів слід віднести ті фактори, вплив на які з боку системи, в даному випадку системи українських МТК, не можливий або обмежений.

Проблеми транспортного комплексу України

До внутрішніх – ті фактори, на які повністю або в значній мірі може вплинути система управління, в даному випадку управління транспортною

системою України. Зовнішні та внутрішні фактори впливу на конкурентоспроможність зображені на рис.1.

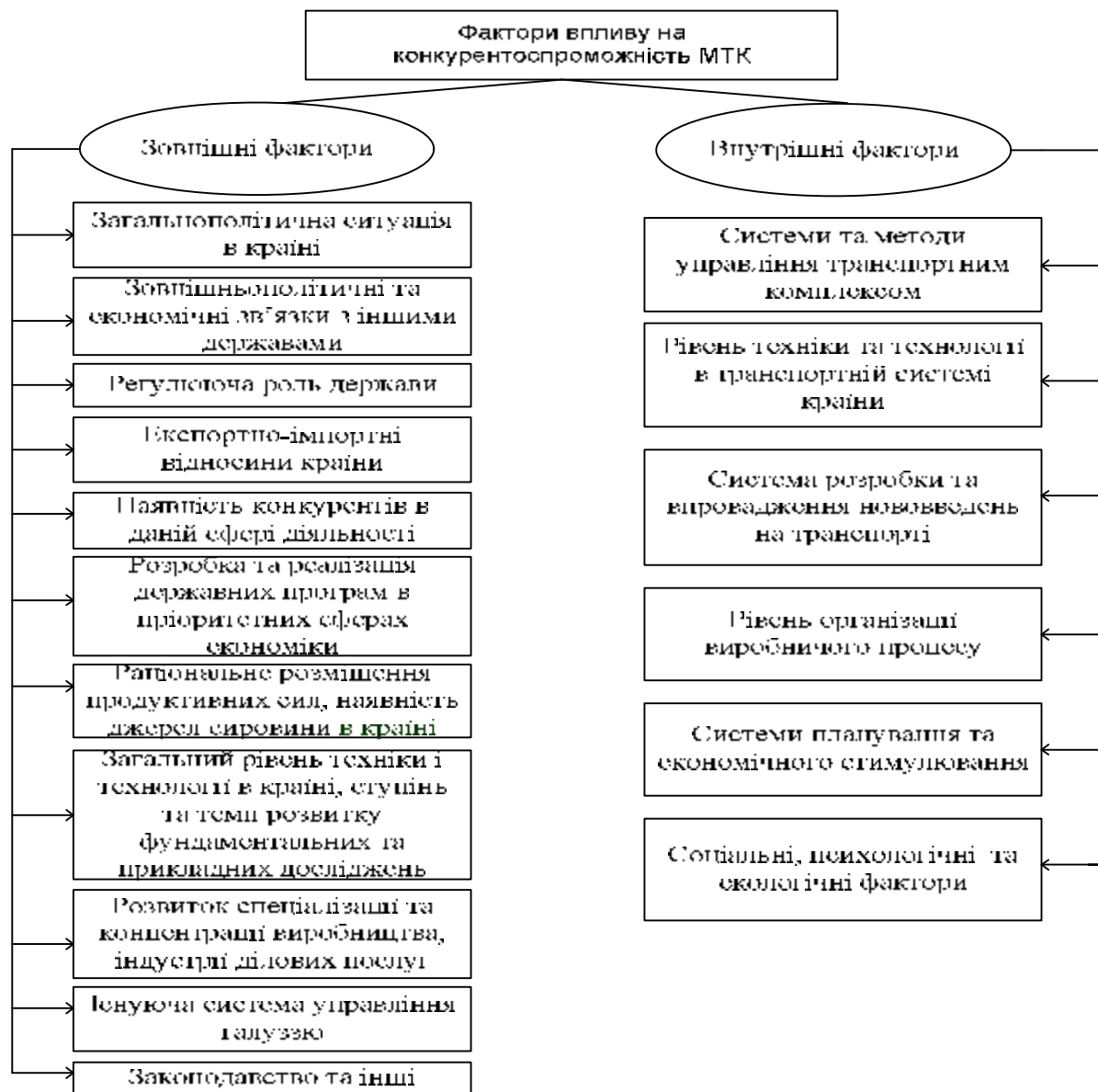


Рисунок 1 – Фактори впливу на конкурентоспроможність МТК

Серед зазначених факторів, загрозою конкурентоспроможності національної мережі МТК є політична ситуація в Україні та її зовнішньополітичне відображення, яке супроводжується загостренням конфлікту з Росією та може призвести до втрати значних потоків вантажів, що будуть перевозитись з Росії до Європи в обхід України.

У зв'язку з цим відбувається трансформація європейської транспортної

політики – формуються нові шляхи в обхід України (рис.2). Так третій транспортний коридор майже втратив свій статус, оскільки має конкурента – транспортний коридором №2, Варшава-Брест, по якому проходять вантажопотоки на Росію та Середню Азію в обхід України. Сьомий «Дунайський» МТК має ризик втрати вантажопотоків так як канал з боку Румунії скорочує на 200 км шлях до порту Констанца [4].

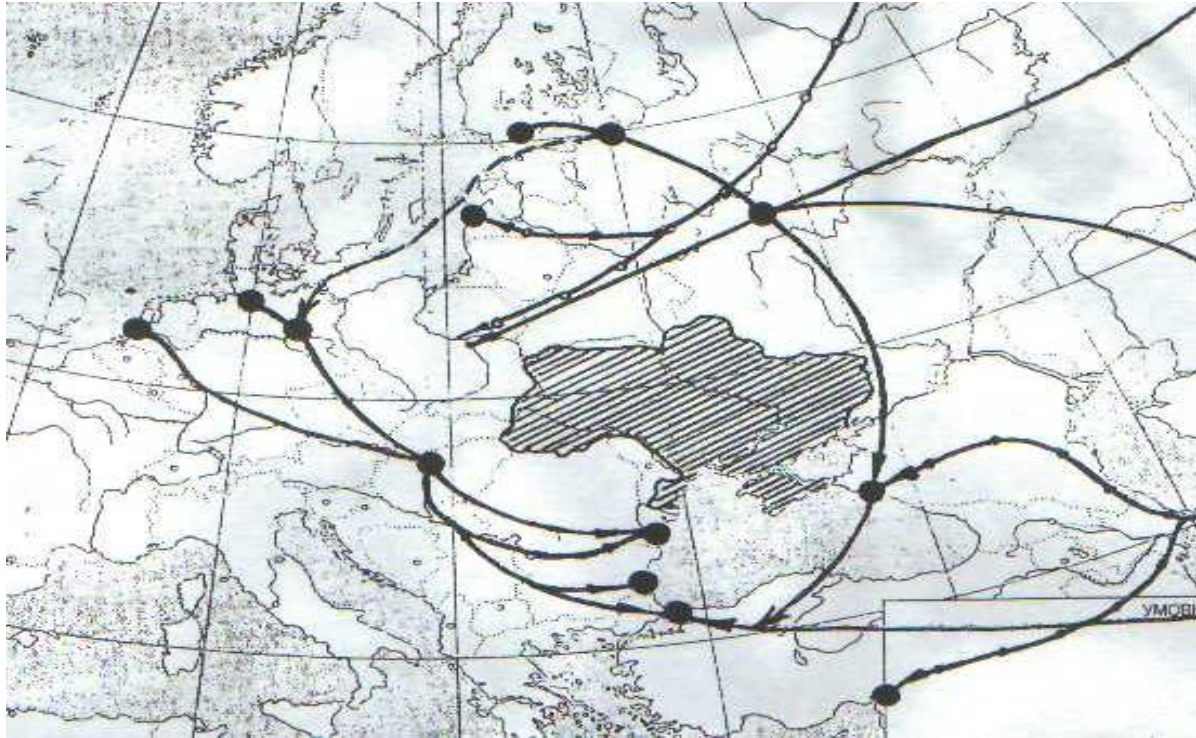


Рисунок 2 – Основні комунікаційні напрямлення в обхід України [6]

Один з найбільших коридорів, що проходять через Україну є МТК №9, який також може втратити свої позиції, бо Європейський союз почав формувати нову східну вісь європейського комунікаційного трикутника. Останній з'єднує балтійські порти Хельсинки і Гданськ з чорноморськими портами Констанца та Стамбул. В результаті цього відбувається трансформація існуючих МТК, східна вісь формується з МТК №1, МТК №6 та з'єднується з МТК №4, що мінімізує значення МТК №9 [5], а це означає втрату значних потоків вантажу.

Можливе трансформування міжнародних транспортних коридорів може призвести до втрати значної частини доходу держави, оскільки експорт транспортних послуг в 2007 році склав 67,62% від загального експорту послуг. Серед них 44,41% приходить на країни СНД, 34,22% - Європу, а лише 10,19% приходить на інші країни світу. В структурі надання послуг в країни СНД найбільше значення має трубопровідний транспорт (73,43%), в Європу – повітряний (26,64%), а в інші країни світу – морський та залізничний (25,07%, 23,84%) [7].

Стримуючим фактором розвитку МТК є не відповідність українського законодавства європейському, нормативно-правової бази (стандарти і норми міжнародних перевезень), рівня екологізації транспорту, швидкості транспортування, пропускної спроможності.

Також загрозою конкурентоспроможності є стан інфраструктури як МТК так і транспортної системи в цілому. Найскладніша ситуація склалася на залізничному транспорті: 6,4% споруд знаходиться в аварійному або в дефектному стані, майже 36% пристроїв електрифікації працюють з понаднормовим терміном експлуатації, потребують термінової заміни засоби автоматики, фізично зношені і засоби зв'язку. Що стосується рухомого складу, то ступінь зносу локомотивного парку коливається в межах 53-92%, а ступінь зносу вантажних вагонів – 62,5-71,9% [8]. До 2011 року для потреб залізничного транспорту України запланована закупівля рухомого складу, впровадження на залізницях України енергозберігаючих заходів і технологій [9]. Реконструкції потребують і автомобільні шляхи міжнародного значення.

Для забезпечення конкурентоспроможності як національної мережі МТК так і транспортного комплексу України необхідно: вдосконалення нормативно-правової бази; впровадження сучасної техніки та новітніх технологій перевезень, розробка стандартів та норм у відповідності до міжнародних вимог, впровадження заходів по підвищенню ефективності транспортних підприємств, розробка наукової бази та вдосконалення підготовки кадрів.

Отже, зрозуміло те, що національна мережа МТК та транспортна система знаходиться в досить важкому становищі, що може призвести до

Проблеми транспортного комплексу України

подальшої втрати конкурентоспроможності українських МТК.

Забезпечення конкурентоспроможності як економіки країни в цілому так і підприємства або системи неможливе без активного використання науково-технічної сфери. Україна володіє досить вагомим науково-технічним потенціалом, який спроможний забезпечити як подальший розвиток країни так і окремих галузей. А такі заходи як впровадження сучасної техніки та новітніх технологій перевезення, модернізація інфраструктури, розробка наукової бази можна здійснити за рахунок розвитку науково-технічного потенціалу.

Науково-технічний потенціал – це комплексна характеристика розвитку системи продуктивних сил, передусім науки, техніки і технології. Він має дві складові: науковий та технічний потенціал. Критерієм наукового

потенціалу є кількість науково-дослідних і проектних організацій, докторів і кандидатів наук, розмір інтелектуальної власності, оптимальне співвідношення між фундаментальними та прикладними дослідженнями. А технологічний потенціал визначається рівнем розвитку техніки і технології, співвідношенням між технологічними способами виробництва, що базуються на автоматизованій, машинній та ручній праці [10].

Слід відзначити той факт, що з кожним роком експорт НДДКР в країни СНД та Європи зростає майже в двічі, але при цьому спостерігається скорочення організацій які займаються НДДКР. В останні роки в нашій країні зростає обсяг виконаних наукових та науково-технічних робіт (табл.1) та питома вага підприємств, що займаються інноваціями (табл. 2) [11].

Таблиця 1

Обсяг виконаних наукових та науково-технічних робіт

Рік	Всього, у фактичних цінах	У тому числі				Питома вага обсягу виконаних науково-технічних робіт у ВВП
		фундаментальні дослідження	прикладні дослідження	розробки	науково-технічні послуги	
млн.грн.						%
2005	4818,6	902,1	708,9	2406,9	800,7	1,09
2006	5354,6	1141,0	841,5	2741,6	630,5	0,98
2007	6700,7	1504,0	1132,6	3303,1	761,0	0,93

Таблиця 2

Інноваційна активність

Рік	Питома вага підприємств, що займалися інноваціями	Загальна сума витрат	У тому числі за напрямками							інші витрати
			дослідження і розробки	у тому числі		придбання нових технологій	підготовка виробництва для впровадження інновацій	придбання машин та обладнання пов'язані з впровадженням інновацій		
				внутрішні НДР	зовнішні НДР					
%		млн.грн.								
2005	11,9	5751,6	612,3	X	X	243,4	991,7	3149,6	754,6	
2006	11,2	6160,0	992,9	X	X	159,5	954,7	3489,2	563,7	
2007	14,2	10850,9	986,5	793,6	192,9	328,4	X	7471,1	2064,9	

В галузі транспорту науково-технічними дослідженнями займаються: Транспортна академія

наук, яка має регіональні наукові центри, Науково-виробниче підприємство ТОВ «Ріст», Державне

науково-виробниче підприємство «Автотелтранс», Український науково-дослідний інститут вагонобудування, та інші підприємства зайняті виробництвом продукції для транспортної галузі [12], вищі навчальні заклади такі як: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна та Українська державна академія залізничного транспорту.

Висновок. Вагомим фактором підвищення конкурентоспроможності національної мережі МТК є розвиток науково-технічного потенціалу транспортної галузі. Але для цього необхідно сформувати положення науково-технічної політики транспортної галузі, та створення на державному рівні єдиного Науково-Інноваційного центру в якому буде зосереджена вся науково-технічна, інноваційна інформація яка дасть змогу підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств, розвиток яких в свою чергу сприятимуть розвитку як МТК та і транспортній системі країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія. - Харків: УкрДАЗТ, 2008.-170с.
2. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. - http://www.aup.ru/books/m95/7_3.htm
3. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НППМБ, 2003. – 494с.
4. Мыц А. Тормоз глобализации // Дистрибуция и логистика.–2007.- №1. -С.40-45
5. Дергачев В.А., Черничко Е.А. Геоэкономическая трансформация международных транспортных коридоров. – Одесса: «Фенікс», 2007.- 131 с.
6. Дергачев В.А. Между Востоком и Западом // Судходство.- 2006.- №12. – С. 6-7
7. Статистичний збірник. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2007 році. – К.: Т1. – 2008р.- 300 с.
8. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. – К.: ФАДАЛТД, 2006. - 288 с.
9. <http://uz.gov.ua/?m=info.investpr&lng=uk>
10. Економічна енциклопедія: У трьох томах / редкол. І.В. Мочерний (від ред.) та інші. – К.: Видавн. Центр «Академія», 2000. – 864с.
11. Держкомстат – <http://www.ukrstat.gov.ua>
12. Транспортний комплекс України/ под.ред. Г.І. Захарченко. – К.:–2006. -203 с.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.2 (477)

АНАЛІЗ ФАКТОРІВ, ЩО НЕГАТИВНОГО ВПЛИВАЮТЬ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ТА ШЛЯХІВ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті питання загрози, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі, надані рекомендації щодо до подолання негативних чинників та наслідків.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Незалежність України вже вписана в історію. Світ визнав Україну, як політично незалежну державу, але з економічної точки зору витікає необхідність

остаточного визнання місця України в системі міжнародного поділу праці. Таке місце України визначається конкурентостійкістю ведучих галузей вітчизняної економіки. Світовий досвід показує, що в умовах конкурентної боротьби економічного,