

УДК 656:939.5:339.9

В.И. Щелкунов, А.Н. Мамаева

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛЕВОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

Проведен анализ проблемы отраслевой системы международными транспортными перевозками. Выделены задачи, требующие первоочередных решений. Предложены направления и методы, позволяющие решить возникшие проблемы и повысить эффективность функционирования внешнеторгового транспортного комплекса.

Переход украинской экономики от центрально-планируемой системы управления к системе рыночных отношений привел к неоднозначным и негативным последствиям для транспортного комплекса страны. В результате разрушения единой транспортной системы из-за распада СССР, резкого падения объемов производства во всех сферах экономики, снижения реального жизненного уровня населения значительно снизились объемы перевозок по всем видам транспорта и по всем видам перевозок. Так, объемы грузовых перевозок уменьшились по сравнению с 1990 г. на железнодорожном транспорте почти в 3 раза, морском – в 9 раз, речном – в 8,3 раза, автомобильном – в 3,5 раза, авиационном – в 4 раза, трубопроводном – в 1,2 раза. Объемы пассажирских перевозок снизились в 3-5 раз.

Падению объемов транспортных перевозок, кроме экономических факторов, способствовало отсутствие должной нормативно-правовой базы, регламентирующей переход к новой системе экономических отношений. Следствием этого стало отсутствие необходимых экономических и юридических условий для формирования цивилизованных рыночных отношений, связанных с изменением форм собственности, структуры экономики страны, системы экономических отношений и структуры управления. Так, к 2000 г. на основе системы государственных транспортных предприятий путем приватизации было создано 871 акционерное общество, в том числе на автомобильном транспорте – 742, авиационном – 18, водном – 23, железнодорожном – 14, в дорожном комплексе – 74.

Резкое падение объемов перевозок привело к значительному снижению доходов от транспортной работы, что в условиях новых экономических отношений и практически полного отсутствия плановых государственных дотаций не позволяло поддерживать на должном уровне техническое состояние основного производственного фонда и тем более проводить его обновление. Одной из причин сложившейся ситуации явилось техническое и технологическое отставание СССР, начиная с конца 70-х г., вследствие чего к 1991 г. уже более 50 % основных фондов транспортной системы страны нуждались в замене как морально устаревшие и физически изношенные. Даже увеличение удельного веса инвестиционных вложений в транспортный комплекс в общем объеме инвестиций в экономику страны с 8,3 % (1990 г.) до 15,4 % (1999 г.) не смогло существенно повлиять на данную ситуацию, поскольку эти вложения покрывали только 25 – 50 % от необходимых средств на модернизацию и обновление основных производственных фондов транспортного комплекса.

Глобальное устаревание основных производственных фондов транспортного комплекса привело к значительному снижению его эффективности (особенно по сравнению с зарубежными аналогами), увеличению удельных производственных затрат (особенно по топливу и электроэнергии), снижению производительности труда.

Изменение производственной структуры страны, системы управления и форм собственности привело к снижению влияния государства на развитие всех отраслей, в том числе транспортного комплекса. Практически полностью прекращена государственная поддержка развития транспорта. Капиталовложение государственных структур составляет менее 7 % от общего объема капитальных вложений. Эта ситуация особенно негативна в условиях медленного роста инвестиционных вложений других форм собственности, в том числе иностранных инвестиций. Объем прямых ино-

странных инвестиций в 2000 г. составил менее 4 млрд. долларов, в том числе в транспортный комплекс менее 100 млн. долларов, что составляет всего 3 %.

Такое положение отражается на деятельности морского и авиационного транспорта, которые в настоящее время осуществляют только международные перевозки. Данный вид перевозок регулируется международными нормами и стандартами, более требовательными, чем внутренние нормы и стандарты. Хроническая нехватка средств приводит к значительному отставанию отечественных транспортных систем от зарубежных аналогов как по степени конкурентоспособности, так и по условиям эксплуатации. Результатом такой инвестиционной и технической политики стало постепенное вытеснение национальных структур с транспортного рынка в Украине, внешнеторговых рынков и рынка транспортных перевозок и, как следствие, снижение валютных поступлений от экспорта транспортных услуг и уровня экономической безопасности страны. Особенно острая ситуация сложилась на морском и воздушном транспорте.

Распад СССР привел к обострению конкуренции между бывшими союзными республиками во всех сферах экономики. В транспортной отрасли это, в первую очередь, коснулось международных перевозок. Государства Балтии, Беларусь и Россия направили транзитные транспортные потоки в обход территории Украины, что также значительно снизило экспортную валютную выручку. Например, маршрут Берлин – Варшава – Минск – Москва был разработан и внедрен для снятия части грузовых потоков с маршрута международного транспортного коридора № 9, который проходит по территории Украины.

Анализ изложенных проблем и особенностей развития транспортной системы страны позволил сформулировать ряд задач, требующих немедленного решения для повышения эффективности работы транспортного комплекса Украины и степени ее интеграции в европейскую и мировую транспортные системы:

- создание эффективной многоуровневой системы организации и управления транспортным комплексом, которая должна включать государственную, отраслевую, региональную системы управления;
- формирование системы рыночных отношений и соответствующего нормативно-правового обеспечения;
- создание условий для развития конкуренции на основе широкого внедрения различных форм собственности;
- внедрение международных норм и стандартов в технической и технологической сферах транспортного комплекса;
- формирование и четкая реализация основных направлений государственной политики в области экономического, научно-технического и социального развития транспорта;
- изменение инвестиционной и технической политики государства в отношении транспортного комплекса страны, которая позволит обеспечить необходимую техническую и технологическую модернизацию транспорта;
- разработка комплексных мер в сфере государственного регулирования для развития транзитных перевозок, прежде всего, в направлении их организации, эксплуатации, контроля и учета, сервисного обслуживания и нормативно-правового обеспечения;
- развитие международных транспортных связей и услуг для стимулирования освоения отечественных транспортных структур;
- формирование единой информационной базы в транспортной системе, функционирующей в режиме международных стандартов и системы национальных счетов (статистической отчетности, статистического анализа, информационного обеспечения и т.д.);
- формирование комплексной системы подготовки и переподготовки кадров с учетом перспективных изменений их профессионально-квалификационной структуры;

- разработка мер по развитию сети научных и инновационных структур (научно-исследовательских институтов, опытных заводов, инновационных фирм, технопарков) в сфере технического и технологического обеспечения транспортного комплекса;

- создание условий для развития нетрадиционных методов продажи дорогостоящей транспортной техники (кредита, лизинга, встречной торговли);

- разработка комплекса мер в сфере налогообложения, таможенно-тарифного и нетарифного регулирования для обеспечения эффективной работы и повышение конкурентоспособности национальных транспортных структур;

- обеспечение экономической безопасности при осуществлении мероприятий по интеграции Украины в европейскую и мировую транспортные системы.

Решение этих задач на основе системного подхода позволит провести комплексное реформирование транспортного комплекса страны, повысить эффективность его функционирования и увеличить степень конкурентоспособности национальных транспортных структур. При этом необходимо соблюдать последовательность осуществления мероприятий в соответствии с концепцией реформирования транспортной системы Украины, которая должна определить:

- основные цели и их приоритетность (конкурентоспособность национальных структур, удовлетворение спроса на перевозки, финансовая стабильность транспортного комплекса, безопасность перевозок, экономическая безопасность страны в транспортной сфере);

- стратегические направления реформирования (ориентация на внутреннего и международного потребителя, приведение технического, технологического и кадрового обеспечения перевозок в соответствии с международными нормами и стандартами, развитие конкурентной среды, внедрение интенсивного типа экономического роста);

- механизм реализации реформирования транспортной системы (реформирование системы государственного, отраслевого, регионального управления, развитие всех форм собственности, создание систем комплексного обслуживания потребителей транспортных услуг и сервисного обслуживания транспортных средств, формирование унифицированной системы статистической отчетности и информационного обеспечения, создание сети научных и инновационных структур и т.п.);

- инвестиционные источники реформирования транспортного комплекса (собственный капитал предприятий, кредитная поддержка, иностранные капиталовложения, государственные инвестиции, правительственные гарантии кредитов и т.п.).

Концепция реформирования транспортной системы страны должна обеспечивать:

- эффективную реорганизацию транспортного комплекса;

- его стабильное развитие и качественную интеграцию в европейскую и мировую транспортные системы;

- формирование совокупности транспортных структур, которые могли бы полностью удовлетворять потребности страны в перевозках;

- структурную перестройку транспортного комплекса в направлении усиления его конкурентоспособности на международных рынках перевозок и транспортных услуг;

- снижение транспортных затрат стоимости продукции и реализацию взвешенной ценовой политики;

- развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг;

Эти цели могут быть достигнуты на основе следующих методов государственного реформирования:

- демонополизации отдельных видов транспорта и их деятельности;

- развития рыночной конкуренции на основе развитых форм собственности;

- государственного контроля за ценовой политикой и деятельностью природных монополистов;

- стимулирования повышения эффективности работы транспортных предприятий и повышения качества транспортных услуг;
- обеспечения целостности экономического пространства страны и повышения уровня ее интеграции;
- создания приоритетных условий модернизации и развития транспортного комплекса и обслуживающих отраслей.

Реализация стоящих перед транспортным комплексом задач с использованием методов государственного регулирования позволит решить основные проблемы отраслевой системы управления международными перевозками. Важным этапом этого сложного процесса должно стать формирование концепции реформирования транспортного комплекса: повышение экспортного потенциала украинских перевозчиков, рост их конкурентоспособности, пополнение бюджета страны за счет увеличения валютных поступлений от экспорта перевозок и транспортных услуг, повышение уровня транспортной безопасности страны. Реформирование транспортного комплекса требует значительных инвестиционных вложений и длительного периода времени, поскольку этот процесс связан с изменением инфраструктуры отрасли. Создание концепции реформирования транспортного комплекса, её утверждение на соответствующем государственном уровне и скорейшая реализация позволят создать конкурентоспособный транспортный комплекс, занимающий достойное место на международных рынках перевозок и транспортных услуг и обеспечивающий в должной мере внешние и внутренние потребности экономики Украины.

Стаття надійшла до редакції 05.09.01.