

**THE DEVELOPMENT OF TRANSPORTATION AND
TECHNOLOGICAL SYSTEMS IN UKRAINE: THE CONCEPTUAL
FRAMEWORK**

**КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ
СИСТЕМ В УКРАЇНІ**

Alexey Kotlubay

Котлубай А.М.

В статье представлена Концепция развития транспортно-технологических систем в Украине, как основа сфер общественной деятельности и услуг, что позволит занять надлежащее место в экономике Украины, в национальных, региональных, Европейских и мировых, транспортных системах.

With each year more and more grew up importance of transport systems for the global economy and life of mankind. It is result to grow the international division of labor and globalization of world economy. On the understanding that, the vast majority of global trade relations (90%) is carried by sea.

If in the mid 50 of the last century on the planet each resident was transported by sea for the year 250 kg of cargo and total freight payments was about 15 billion U.S. dollars, in 2008, per capita has been carried 1250 kg. cargo, while the amount of freight charges for cargo only of continental countries exceeded 100 billion U.S. dollars (more than a quarter of total global freight payments in 2007.), and the share of freight in total industrial product which was shipped all over the world in 2007 - the first half of 2008 already exceeded 10 percent. By the middle of last century, oil and petroleum products accounted for the vast majority of shipping (over 65%), and today, despite significant overall increase, their share is less than 35%, while transportation of finished goods, raw materials and dry cargo Articles manufactured substantially increased. Last - the result of the deepening global division of labor when the cost of one man-hour in the "Old World" is much higher than in the countries of South-East Asia even with the cost of back shipping parts and finished products.

Historical internationalization of shipping and modern aspirations of economically developed countries to provide effective, environmentally safe movement of goods led to the organization based on existed kinds of transport, special transportation-technological systems (TTS) which are formed not by the kinds of transport, but by the groups of commodity's and factors of territory organization. One can be distinguished: oil-tankers; gas-tankers; container's; cereal-grain; coal; ore; metals; wood; fertilizer and chemical; roll-on, roll of; rail- ferry and other. They all have a pronounced territorial organization.

TTS - a system of interconnected technology and transportation of goods with minimum total cost from the sender to the recipient with one or more modes of transport, which operates on the basis of agreements (contracts) between the senders, carriers and consignees, are awarded for each specific TTS and determine the technological,

organizational and commercial and legal conditions of their operation. TTS forms the optimal set of integrated transport system of the country, increase the efficiency and quality of all transport modes, based on their cooperation

TTS can reduce transportation costs, significantly increase productivity, reduce time spent on vehicle-handling operations, thus accelerate the delivery of goods, reduce the need for vehicles to automate and mechanize the main labor processes, eliminate heavy manual labor.

The main components of the TTS are: rolling stock of different types of transport (ships, cars, cars, tractors, trailers), docks, warehouses, driveways, handling equipment, handling and palletizer devices, facilities consolidation (containers, pallets, roll-trailers, baling straps, etc.), automation and management.

Backbone component of the TTS is enlarged cargo unit. TTS provides cargo "from door to door." However, in some cases the TTS may not function "door" the sender, and from places of concentration (or ports of transshipment) cargo, where they come from senders individually formed in the enlarged cargo unit and then transported "to door" recipient, or to the place of concentration.

The basis of each TTS is specialized in ground transportation terminals, identified commercial and legal conditions and circuits (routes) delivery, which is the smallest obstacles to the free promotions.

The feasibility of a given TTS determined by the presence of formed concrete terms, the main ones is the possibility of combining the goods with the appropriate means of consolidation and compliance in their transportation.

According to the strategic goals of development in Ukraine TTS world level will ensure the effective use of national transport and transit potential of both historically and economically inherent Ukraine on international division of labor in which their resources are used most effectively and facilitate the development of other spheres of national economy and the welfare of people.

With the current structure of the transport sector, Ukraine can count on any substantial and effective participation of only the TTS which in principle can pass through its territory. They are: • branch of container; • oil; • cereal-grain; • coal; • fertilizer and chemical TTS, are based on the existing port facilities in Ukraine, and sometimes to export or import potential, can create so economically attractive conditions of carriage that it will be a crucial reorientation of existing schemes of cargo transportation.

Occupy a special place as a major gas pipeline TTS today system of the European continent the most important of existing energy resources.

With huge transport-transit potential, Ukraine as of today has created a negative image for themselves almost all the TTS, which would pass through its territory. Perhaps the only exception are still lining the TTS in the east-west, because Ukrainian customs officials to present yet devised method of complete unloading train composition at the border station.

Economically unacceptable legal conditions of movement of goods in transit through Ukraine led to the fact that among all the Ukrainian Black Sea ports only have reserves of handling capacity, as loaded by residual transit.

Even discharge more than one million containers of twenty foot equivalent unit (TEU), respectively, at 2007 and 2008, from annual financial turnover of Ukraine was

excluded about \$ 1 billion payment for its transportation, or approximately 125 million shortfalls of state revenues.

This can add costs of reverse use of Odessa-Brody pipeline, reorientation of most high-tariff goods at ports of the Baltic States, Turkey, Romania, Moldova, even, and so on.

Lack of development of transport communication routes of Ukraine, first of all inland (VVSH) and car, she cannot fully enter into the European transport network that creates some difficulties from the transit potential of Ukraine

Most automotive communications in Ukraine odnopolosni, low load on here, high gradients, unsecured necessary infrastructure. Navigation software VVSH not meets modern requirements. Dnepr river between Dnipropetrovs'k and Kyiv almost not used for navigation through ill-considered decision to introduce charges from shipowners for passage locks and lift span of railway bridges, as well as the introduction of fees for the use of river water.

Due to the constant reduction in 1995 capital expenditures for the improvement of inland waterways, dramatically worsened the situation on the river navigation, in some areas have stopped the movement of ships in the night, the river technical fleet is in poor condition.

Even the most advanced railway communications require reconstruction of railroad lines, electricity, bridges and do not meet the capacity of most ports, primarily large.

However, the poor state of the communication network is not a major obstacle to effective development of TTS, and the main constraints of Ukraine's modern world should be tied to the TTS:

1. Lack of fundamentally new understanding of the economic foundations of their formation, operation and development. We are accustomed to use and are using the old economic principles when, for example, development of transport communications is as follows:

- Assessment of demand
- prospective study of freight on the direction in which calculated the need for vehicles, terminals, etc.;
- decision on the development of communications.

It's even the day before yesterday, because yesterday Europe has took the way of using of the transport schemes and conditions her was assigned They are:

- Transport axis
- Motorway of the sea
- Shot sea shipping
- exclusion of single hull of bulk and tank vessels;
- prohibition of freight and cargo Pools for tramp shipping

These initiated and developed by individual programs:

- forming of the appropriate thinking
- creating of the economic conditions;
- providing of the financial support.

2. Feature of investment activity in Ukraine, which is another negative factor: the lack of own financial resources as a source of investment.

So as TTS priority, above all, should be considered those that do not require significant capital investment.

To solve the problem can be used routes specified in the Concept of development of transport-road complex (TRC) of Ukraine for 2015 and beyond, without taking additional measures that should allow (for the opinion of its authors) to fully exploit the technological capacity of the national transport infrastructure capable of annually transported by rail more than 1 billion tons of cargo, in ports to process over 185 million tons of cargo and delivering pipeline transport about 200 million tons of hydrocarbons, but not however take into account the need for coordination functions - the basis of the functioning of the TTS on the basis of different modes of transport

Visualized today's realities and trends of the global TTS application provides a different approach, under which Ukraine needs to determine:

- criteria for significance of each TTS for the economic security of the country (estimated its share in total turnover States share in world trade and share of revenues to the state budget from realization of economic transactions with the load carried by this TTS);

- economically and politically feasible degree of participation in each of the TTS (as a transit country has the government to provide all, or when hiring a portion of the TTS, which this should also relevant territorial orientation of the TTS and the possibility of the country a positive image of the transit State;

- forms and means of national country's participation in the functioning of each TTS on the basis of extreme scarcity of own financial resources (TTS is extremely capital intensity of creating, because the lack of investment in the country's own resources, the main forms of participation of national entities in the marine transportation should be a NVOCC and activities other similar, based on the use of long-term slot-charter).

Then develop appropriate ways to implement them in time address the main problems.

The most important one is the application of design principles for building the structure of state regulation of development and operation of the TTS instead of the existing branch-functional. The same principle should be encouraged and directly in the management of traffic.

Another fundamental and most important direction is to become competitive approach to the formation of transport tariffs, duties and rules of access to the transport network and arrange transportation.

The third is to choose the form of liberalization of the property management of the transport complex, which belongs to the state and at least initially must go through corporatization.

The fourth is related to establishing a registration system of NVOCC and other Ukrainian participants of the TTS, based on the principles of FMC USA and European experience.

For ground part of the TTS, the main emphasis should be on structural and organizational changes in the railway transport, aimed at implementing Council Directive of the European Community of 29 July 1991, № 91/440/YES in part:

- The separation of infrastructure for passenger and freight traffic and the separation of infrastructure from the transportation process;

- Introduction of a vertically integrated structure of rail;
- Development of competitive environment in the market for rail transport by progressive changes in government regulation of market relations between entities engaged in competitive activities.

In addition, it should be noted that the key process of adaptation of Ukraine in the field of railway transportation has become a task of separation provision and operation of rail infrastructure as it exists in the EU. Should settle the question of access to the transportation market and to the rail infrastructure market, deregulation of financial guarantees and bonds.

In the context of free trade is urgent to ensure compliance with the requirements of Directive 2001/12/YES Law of Ukraine "On Railway Transport" and the Cabinet of Ministers "On approval of the railways of Ukraine." Especially important this issue for the formation of international rail transport TTS in the implementation and development and joint use of infrastructure in border regions.

As to the development and maintenance of roads, it must first:

- Creating a legal framework for the introduction of fees for the use of highways. Despite the fact that the introduction of toll roads is always a controversial issue, remember that building and maintaining normal state highways mean new costs. It is competitive compared to other funding and maintenance of roads, which require extensive modernization and continued higher costs for maintenance.

- Removing legal barriers to the use of "design and build" to make investments in the road (and other investments in the infrastructure of roads).

- Start Negotiations with EU on the creation of the fund assistance (grants) on infrastructure on the roads of international, national importance and road junctions in major cities and transport nodes.

The conceptual basis of the national policy of Ukraine in the development of inland waterways is as following:

1. As the river transport is 10 times more energy efficient and environmentally friendly than road and is 5 times than rail, necessary at the legislative level, set for him to adequately lower environmental payments, provided that saved this money will be allocated for development and increase the safety of rolling stock and permanent devices. Please note that we are good prospects for the use of inland waterways will (IWW) be successful only if they are implemented on a scientific basis and with due professionalism. In this context, it is necessary to form a competent state public body to be able to objectively assess the prospects and the expected results of operations and development IWW and their individual structural elements.

2. All inland waterways of Ukraine and their individual elements, in terms of space forming effect of the use, subject to such differentiation, with:

- Of international importance, and are used or could be used for international relations with neighboring with Ukraine states through its territory;

- National importance and are used or could be used for foreign trade relations of Ukraine with other countries, providing increasing price competition Ukrainian goods and reducing the cost of imports;

- Regional importance that are or may be used for inter-regional economic links within the country, support and development of interregional cooperation;

- Local and commercial value and are used for local connections, social objectives and production activities of individual entities.

3. According to the differentiation IWW, differentiated and arranged them on infrastructure and fixed devices. Thus, IWW international significance may be located permanent devices and infrastructure that are of international level, to local and commercial importance; IWW of national importance - infrastructure, with levels from national to local and commercial value, and other.

4. According VVSH status or an individual item, subject to the priorities of state support for their operation and Development, and the place of directing payments for their use. Thus, for IWW:

- Of international importance as forms and methods of government support available financing, the state guarantees on loans, concession arrangements;

- Of national importance - budget financing based on the return of public-private partnerships and tax incentives;

- Regional significance - subsidies to regional budgets (Budget Development), benefits to local taxes and fees;

- Local and commercial value - for delay in payment of certain taxes, partial compensation of interest rates on loans and grants for social projects.

5. Establishment of normative - legal framework that would take into account the most relevant European and global legislation, primarily in the environmental part. However, in all cases, the paramount need solving existing problems in the development of maritime transport, as all major transport links will be carried by sea.

In terms of the TTS formation of Ukraine as a maritime state to all needs development of:

shipping,

port activity

infrastructure of coastal regions,

This is a necessary condition for effective integration of Ukraine into all the world TTS.

The main factor in the accelerated development of maritime transport, Ukraine is the state targeted measures to create appropriate legal and economic conditions, particularly with the growth of investment attractiveness of all hillock infrastructure primarily shipping and port activities.

Development of sea and river transport, as a major factor of accelerated economic development and integration of Ukraine into the global economic system requires a modern merchant marine Ukraine, competitive in the global freight market, able to ensure the needs of the people of Ukraine, freight independence of the national foreign trade, the efficient use of transit potential Ukraine and export of transport services by:

- create competitive against leading sea level and mechanism of taxation of shipping, increased protection of property interests of shipowners, a stimulating legal environment for recovery and development, thus attracting additional marine and river tonnage under national flag of Ukraine as a result of Ukrainian International Registry ships:

- development and implementation, along with the traditional way of government regulation, a range of other measures to promote national shipping, which is contrary to widely accepted international norms;
 - the introduction of customs preferences for shipping, shipbuilding and repair companies, Ukrainian sailors on the importation into the customs territory of marine assets and components as well as personal tools for crew and their families;
 - infrastructure of shipping (institutions of maritime law, transport logistics, chartering ships, information systems management, integrated intermodal service, etc.);
 - contemporary service and support, maintenance, rescue and local fleet;
 - ensuring competitive access to national cargo base by criteria of economic feasibility;
 - providing enhance maritime security, state support of safe and environmentally friendly transportation technologies, the use of new environmental species of marine fuel, advanced vehicles and transport schemes;
 - radically improving the welfare and protection of seamen.
- Freedom and safety of navigation is provided by:
- compliance with internal waters and territorial sea of Ukraine mode of navigation in accordance with international maritime law and international standards for ship safety;
 - use on ships sailing under the flag of Ukraine and international standards;
 - protect the interests of Ukraine, the domestic shipping in international organizations, the use of instruments of regional, European and international cooperation for the sake of defending those interests in the development, adoption and implementation of international standards in shipping including priority ship safety;
 - continuous improvement of all branches of national legislation with the development of international maritime law and by international standards in shipping;
 - the operation and development of the state security of navigation and search and rescue at sea, as in the sphere of responsibility of Ukraine in the Black Sea and in accordance with the obligations of the flag State, port State and coastal State;
 - the functioning of federal executive authority responsible for maritime administration duties, adequate supervision of its shipping, technical supervision of vessels and coastal shipping infrastructure, analysis, security of objects and subjects of shipping, particularly under emergency investigation of maritime casualties, the use of effective measures to prevent and improve safety of navigation;
 - monitoring of maritime activities of foreign countries, including the protection and preservation of the marine environment in the Black Sea and other parts of the world's oceans.

Must function at higher global standards are the basic components of this system as:

- navigation and hydrographic, hydrometeorology, cartographic software navigation;
- marine communication, global communication system during disasters and to ensure maritime safety pilot, towing and ice and regulation of vessel traffic;
- System operation Ukrainian waterways and vessels;
- System response and Emergency pollution of the marine environment.

Creating the necessary conditions for the development of seaports and port activities is provided through the implementation of comprehensive measures to promote (public support):

- increase the competitiveness of Ukrainian ports and port operators through their incorporation;
- renewal, development and construction of port infrastructure that is in public ownership, including the approach channel, basin, hydraulic structures, ground transportation routes, navigational aids and other navigation software;
- reservation of lands and water resources, transport, removal of their use in sea ports for accelerated development of the transport complex of Ukraine;
- the introduction of safe and environmentally friendly technologies dock work, ahead of container shipping.

The development of coastal regions. One of the main components of effective participation of Ukraine in international TTS is a regional aspect that is creating the conditions for dynamic balanced socio-economic development of coastal regions, the full utilization of the advantages of their location.

This is achieved by:

- accelerated development of the marine component of the economy of coastal regions, particularly transport and communications systems, information technology, banking and business areas, residential and recreational construction, social infrastructure;
- promoting interregional and international cooperation in marine activities, development of coastal trade;
- identify existing marine reserves potential of coastal regions and their full and effective use;
- supporting and developing social trends of sea economy, meeting the needs of people, their health and social security;
- Development of new areas of marine activity;
- Development of socio-economic security of coastal areas through joint efforts of governmental and nongovernmental organizations, society in general to respect absolute priority in the use of environmentally friendly technologies of marine activities, prevention of injury and neglect of environmental marine and coastal environment;
- active cross-border cooperation in the field of sea economy, primarily for recreational, environmental, transport, social areas;
- Development of maritime education and science, involving priority population of coastal regions to areas of marine activity.

Creating conditions for effective development of TTS in Ukraine, as in sea state must rely on the experience of the great maritime countries in the success of which, above all, with the presence in the community of developed maritime traditions, through which every government official, every bank employee, every trade union functionary and indeed every member of the public understands that investing in this area of human activity produces more than three times returns in general in all branches of national economy, and considers, above all, development, maritime activities as a priority the development of national economy. This is what we need to achieve in Ukraine.

Анотація

З кожним роком все більше зростає значущість транспортних комунікаційних систем для світової економіки та життєдіяльності людства. Це пов'язане як з посиленням процесу міжнародного розподілу праці, так і з глобалізацією світової економіки. При цьому переважна більшість світових торговельних зв'язків (90%) здійснюється морем.

Останнє - результат поглиблення світового розподілу праці, коли вартість однієї людино-години у «Старому світі» значно перевищує аналогічний показник у країнах ПСА навіть з урахуванням вартості транспортування комплектуючих туди та готової продукції назад.

Історична інтернаціоналізація судноплавства та сучасні прагнення економічно розвинених країн забезпечити ефективно, екологічно безпечно пересування вантажів призвели до організації на базі існуючих транспортних галузей окремих транспортно-технологічних систем (ТТС) доставки, які формуються вже не за галузевими (окремі види транспорту) а за товарними та територіальними ознаками. Так можна виділити нафтоналивну, газову, контейнерну, хлібно-зернову, вугільну, рудну, металовиробну, деревинну, добриво-хімічну, паромно-ролкерну ТТС.

Всі вони мають ядро виражену територіальну організацію.

ТТС - це система взаємопов'язаних технологій та організації перевезення вантажів з мінімальними загальними витратами від відправника до одержувача за участю одного або кількох видів транспорту, що діє на основі угод (договорів) між відправниками, перевізниками та одержувачами вантажів, які укладаються для кожної конкретної ТТС, і визначає технологічні, організаційні та комерційно-правові умови їх функціонування. Сукупність ТТС формує оптимальну єдину транспортну систему країни, підвищує ефективність і якість роботи всіх видів транспорту на основі їх кооперації та тісної співпраці.

ТТС дозволяє знизити транспортні витрати, значно підвищити продуктивність праці, скоротити час перебування транспортних засобів під перевантажувальними операціями, тим самим прискорити доставку вантажів, зменшити потребу в транспортних засобах, автоматизувати і механізувати найголовніші трудові процеси, ліквідувати важку ручну працю.

Основними складовими ТТС є: рухомий склад різних видів транспорту (судна, вагони, автомобілі, тягачі, трейлери), причали, склади, під'їзні шляхи, перевантажувальне обладнання, вантажозахватні і пакетоформуєчі пристосування, засоби укрупнення (контейнери, піддони, ролл-трейлери, пакетувальні стропи тощо), засоби автоматизації та управління.

Системоутворюючим компонентом ТТС є укрупнена вантажна одиниця. ТТС передбачає перевезення вантажів "від дверей до дверей". Однак в окремих випадках ТТС можуть функціонувати не "від дверей" відправника, а від місць концентрації (або портів перевалки) вантажів, куди вони надходять від відправників, поштучно формуються в укрупнені вантажні одиниці і далі перевозяться "до дверей" одержувача, або до місця концентрації.

Основою кожної ТТС є спеціалізований транспорт з наземними терміналами, визначені комерційно-правові умови та схеми (маршрути) поставки, які становлять найменші перешкоди на шляху вільного просування товарів.

Доцільність організації тієї чи іншої ТТС визначається наявністю сформованих конкретних умов, основними з яких є можливість поєднання вантажу з відповідним засобом укрупнення та відповідність напрямку їх перевезення.

Відповідно до цього стратегічними цілями розвитку в Україні ТТС світового рівня буде забезпечення ефективного використання національного транспортно-транзитного потенціалу як історично та економічно притаманній Україні **сфері міжнародного розподілу праці**, в якій власні ресурси використовуватимуться найбільш ефективним чином і сприятимуть розвитку інших сфер національної економіки та підвищенню добробуту людей.

За умови існуючої структури транспортного комплексу, Україна може розраховувати на скільки-небудь суттєву і ефективну участь тільки у ТТС які принципово можуть проходити її територією. Це гілки контейнерної, нафтоналивної, хлібно-зернової, вугільної, добриво-хімічної ТТС які, спираючись на існуючі в Україні портові потужності, а частково й на експортний або імпортний потенціал, можуть створити настільки економічно привабливі умови перевезення, що це стане вирішальним фактором переорієнтації існуючих схем транспортування вантажопотоків.

Особливе місце займатиме газопровідна ТТС як основна на сьогодні система забезпечення країн Європейського континенту найважливішим з існуючих паливно-енергетичних ресурсів.

Маючи величезний транспортно-транзитний потенціал, Україна станом на сьогоднішній день створила для себе негативний імідж майже за всіма ТТС, які могли б проходити її територією. Може єдиним **винятком ще залишаються залізничні** ТТС у напрямку схід-захід, оскільки українські митники до сьогодні ще не винайшли способу повного вивантаження залізничного складу на прикордонній станції.

Відсутність економічно прийнятних правових умов пересування транзитних вантажів територією України призвела до того, що серед усіх чорноморських портів тільки українські мають резерви перевантажувальної спроможності, оскільки завантажуються транзитом за залишковим принципом.

Навіть переробивши більше мільйону одиниць двадцяти футового еквіваленту (ОДЕ) контейнерів, відповідно у 2007 і 2008 роках, з фінансового обігу України щорічно виключалося близько 1 млрд. доларів США платежів за їх транспортування, а це приблизно 125 млн. доларів недоотриманих надходжень до Державного бюджету.

До цього можна додати втрати від реверсного використання нафтопроводу Одеса-Броди, переорієнтації більшості високо тарифних вантажів на порти Балтії, Туреччини, Румунії, навіть Молдови, тощо.

Недостатній рівень розвитку транспортних комунікаційних шляхів України, перш за все внутрішніх водних (ВВШ) та автомобільних, не дозволяє їй повною мірою входити в Європейську транспортну мережу що створює певні труднощі використання транзитного потенціалу України

Більшість автомобільних комунікацій в Україні однополосні, з низьким рівнем навантаження на ось, високими градієнтами, незабезпечені необхідною інфраструктурою. Навігаційне забезпечення ВВШ не відповідає сучасним вимогам. Між Дніпропетровськом та Києвом Дніпро майже не використовується для судноплавства через непродумане рішення про введення зборів з судновласників за прохід шлюзів і за підйом про'льотів залізничних мостів, а також введення плати за користування річковою водою.

У зв'язку з постійним скороченням з 1995 року капітальних витрат на облаштування внутрішніх водних шляхів, різко погіршилась навігаційна обстановка на річці, на ряді ділянок припинено рух суден у нічний час, річковий технічний флот знаходиться в незадовільному стані.

Навіть найбільш розвинені залізничні комунікації потребують реконструкції колійного господарства, електромережі, мостів та не задовольняють пропускну спроможність більшості портів, перш за все крупних.

Однак незадовільний стан комунікаційної мережі не є головною перешкодою ефективного розвитку ТТС, а основні стримуючі фактори входження України у сучасні світові ТТС слід пов'язувати з:

1. Відсутністю розуміння принципово нових економічних основ їх формування, функціонування та розвитку. Ми привикли жити й живемо за старими економічними принципами, коли, наприклад, розвиток транспортних комунікацій здійснюється у такій послідовності оцінка попиту, обґрунтування обсягів перспективного вантажопотоку на напрямку під який розраховується потреба у транспортних засобах, терміналах, тощо; прийняття рішення про розвиток комунікацій.

Це навіть позавчорашній день, бо ще вчора Європа пішла шляхом ініціювання перевезень за визначеними схемами та засобами. Це транспортні осі, автомагістралі моря, судноплавство малого тоннажу, виключення однокорпусних суден у наливних та балкерних перевезеннях; заборона фрахтових та вантажних Пулів у рейсовому судноплаванні

Всі вони ініціювались та розвивались за допомогою окремих програм, які формували відповідне мислення, створювали економічні умови, надавали фінансову підтримку.

2. Особливістю інвестиційної діяльності в Україні, що являє собою ще один негативний фактор: відсутність власних фінансових ресурсів як джерела інвестицій.

Тому в якості пріоритетних ТТС, перш за все, повинні розглядатися ті, які не потребують значних капітальних вкладень.

Врахування сьогоденних реалій і тенденцій розвитку світових ТТС передбачає застосування іншого підходу, відповідно до якого в Україні необхідно визначити:

- критерії значущості кожної ТТС для економічної безпеки країни (оцінюється її часткою у загальному вантажообігу держави, часткою у світовій торгівлі та часткою надходжень до Держбюджету від здійснення економічних операцій з вантажем що перевозиться даною ТТС);

- економічно і політично доцільні ступені участі у кожній ТТС (як транзитна держава країна має забезпечити всю, або при наймі певну частину ТТС, яка обумовить відповідну територіальну орієнтацію ТТС та можливість отримання країною позитивного іміджу транзитної держави;

- форми та засоби національної участі країни у функціонуванні кожної ТТС, виходячи з надзвичайної обмеженості власних фінансових ресурсів (ТТС є надзвичайно фондоємними утвореннями, тому за браком у державі власних інвестиційних ресурсів основними формами участі національних суб'єктів господарювання у морському перевезенні повинна стати діяльність NVOCC та інша подібна, заснована на застосуванні довгострокового слот-чартеру).

Після цього розробляються відповідні шляхи їх реалізації за часом вирішення пріоритетних завдань.

Найважливішим з них є застосування проектного принципу при побудові структури системи державного регулювання розвитку та функціонування ТТС замість існуючого галузево-функціонального. Аналогічний принцип слід заохочувати і безпосередньо в управлінні перевезеннями.

Другим принциповим і найважливішим напрямком повинен стати конкурентний підхід до формування транспортних тарифів, зборів та правил доступу до постійних устроїв транспортної мережі і засобів транспортування.

Третій полягає у виборі форми лібералізації управління майном транспортного комплексу, який належить державі і, принаймні, на початковому етапі повинна пройти через корпоратизацію.

Четвертий пов'язано зі створенням системи реєстрації діяльності NVOCC та інших українських учасників ТТС, заснованої на принципах діяльності FMC USA та європейському досвіді.

Для наземної частини ТТС, головний акцент необхідно зробити на проведенні структурних та організаційних змін в системі залізничного транспорту, спрямованих на виконання Директиви Ради Європейського співтовариства від 29 липня 1991 р. № 91/440/ЄС в частині:

- розділення інфраструктури для пасажирського та вантажного сполучення, а також відокремлення інфраструктури від перевізного процесу;

- упровадження вертикально-інтегрованої структури управління залізничним транспортом;

- розвитку конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту шляхом поступової зміни державного регулювання на ринкові відносини між суб'єктами господарювання, які здійснюють конкурентні види діяльності.

Крім того, слід зазначити, що ключовим моментом процесу адаптації законодавства України в галузі залізничного транспорту має стати завдання розмежування надання послуг і функціонування інфраструктури на залізничному транспорті так, як це існує в ЄС. Необхідно урегулювати питання доступу на ринок перевезень та ринок інфраструктури, дерегулювання та гарантій фінансових застав.

В контексті забезпечення зони вільної торгівлі нагальним є забезпечення відповідності до вимог Директиви 2001/12/ЄС Закону України "Про залізничний транспорт" і Постанови Кабінету Міністрів "Про затвердження Статуту залізниць

України". Особливо важливе вирішення цього питання для формування міжнародних залізничних ТТС у здійсненні перевезень і розвитку та спільного використання інфраструктури в прикордонних регіонах.

Що стосується розвитку і утримання автодоріг, то перш за все необхідно:

-Створення правової бази для уведення плати за користування автомагістралями. Незважаючи на те, що запровадження платних автомагістралей завжди є суперечливим питанням, необхідно пам'ятати, що будівництво і підтримання нормального стану автомагістралей означає нові витрати. Воно є конкурентоспроможним порівняно з фінансуванням і утриманням інших доріг, які вимагають ґрунтовної модернізації та постійного підвищення витрат на утримання.

-Усунення правових перешкод для використання системи «проектуй та будуй» для здійснення інвестицій у дорожнє господарство (та інших інвестицій у інфраструктуру автошляхів).

-Розпочати переговори з ЄС щодо утворення фонду допомоги (грантів) на інфраструктуру на дорогах міжнародного, державного значення і для транспортних розв'язок у великих містах - транспортних вузлах.

Концептуальні основи національної політики України в галузі розвитку внутрішніх водних шляхів полягають у такому:

1. Оскільки річковий транспорт є в 10 разів більше енергозберігаючим і екологічно чистим, ніж автомобільний і в 5 разів, ніж залізничний, необхідно, на законодавчому рівні, встановити для нього адекватно більш низькі екологічні платежі, за умови, що заощаджені на цьому кошти будуть направлені на розвиток і підвищення безпеки використання рухомого складу і постійних пристроїв. Необхідно враховувати, що широкі перспективи використання внутрішніх водних шляхів будуть успішними лише в тому випадку, якщо вони будуть реалізовані на науковій основі і при належному професіоналізмі. У цьому контексті, необхідно утворити компетентний державний громадський орган який буде в змозі об'єктивно оцінювати перспективи і очікувані результати функціонування та розвитку ВВШ, а також їх окремих структурних елементів.

2. Всі внутрішні водні шляхи (ВВШ) України та їх окремі елементи, з точки зору місця формування ефекту від використання, підлягають диференціації на такі, що мають:

- міжнародне значення, і використовуються або можуть бути використані для здійснення міжнародних зв'язків з сусідніми з Україною державами через її територію;

- національне значення, і використовуються або можуть бути використані для здійснення зовнішньоторговельних зв'язків України з іншими державами, забезпечуючи підвищення цінової конкуренції українських товарів і зниження вартості імпорту;

- регіональне значення, і використовуються або можуть бути використані для здійснення міжрегіональних економічних зв'язків усередині країни, підтримки і розвитку міжрегіональної кооперації;

- місцеве та комерційне значення, і використовуються для здійснення місцевих зв'язків, соціальних цілей і виробничої діяльності окремих суб'єктів господарювання.

3. Відповідно до диференціації ВВШ, диференціюються і розташовані на них об'єкти інфраструктури та постійні пристрої. Так, на ВВШ міжнародного значення можуть розташовуватися постійні пристрої та об'єкти інфраструктури, які мають рівень від міжнародного, до місцевого та комерційного значення; на ВВШ національного значення - об'єкти інфраструктури, які мають рівень від національного до місцевого та комерційного значення, і ін.

4. Відповідно статусу ВВШ або його окремого елемента, поширюються пріоритети державної підтримки їх функціонування та розвитку, а також місце спрямування платежів за їх використання. Так, для ВВШ:

- міжнародного значення, як форми і методи державної підтримки, використовується бюджетне фінансування, державні гарантії за кредитами, концесійні механізми;
- національного значення - бюджетне фінансування на основі повернення, механізми державно-приватного партнерства і податкових пільг;
- регіонального значення - дотації з регіональних бюджетів (бюджетів розвитку), пільги по місцевих податках і зборах;
- місцевого і комерційного значення - надання відстрочки у сплаті окремих видів податків, часткова компенсація процентних ставок по кредитах і дотації з соціальних проектів.

5. Створення нормативно - правової бази, яка б максимально враховувала відповідне європейське і світове законодавство, перш за все, в екологічній частині.

Однак у всіх випадках першочергового вирішення потребують існуючі проблеми розвитку морського транспорту, оскільки всі основні транспортні зв'язки здійснюватимуться морем.

Створюючи умови для забезпечення ефективного розвитку ТТС в Україні, як у морській державі необхідно спиратися на досвід великих морських країн, в основі успіхів яких, перед усім, є наявність у суспільстві розвинених морських традицій, завдяки яким кожен урядовець, кожен банківський службовець, кожен профспілковий функціонер та й взагалі кожен член суспільства розуміє, що вкладання у цю сферу людської діяльності дає більш ніж трикратну віддачу в цілому по всіх галузях національної економіки, і розглядає, перед усім, розвиток, морської діяльності як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки. Саме цього нам необхідно домогтися і в Україні.