

НАПРЯМКИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ СИСТЕМ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Кухарчик В.Г.

У статті розглядаються питання функціонування транспортно-технологічних систем у Чорноморському регіоні. Визначені напрямки їх розвитку та трансформації.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку транспортно-технологічних систем у міжнародній транспортній мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Транспортно-технологічна система (ТТС) - це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною розвиненою інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів від відправника до замовника різними видами транспорту на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Таким чином, існування ТТС передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо насиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку та сервісу. Питання удосконалення функціонування національної транспортної системи розглядаються в наукових працях вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А, Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лившица, М.В. Макаренко, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозовой, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.Г. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших.

Постанова проблеми. Можливо говорити про недостатню увагу до проблем ефективного використання транспортного потенціалу України. Відсутнє наукове обґрунтування категорії транспортно-технологічна система (ТТС). Відсутні розробки що до ефективного використання транспортного потенціалу України що до функціонування ТТС Чорноморського регіону.

Формування цілі. Обґрунтування напрямків та перспектив розвитку ТТС Чорноморського регіону.

Дослідження. ТТС це закінчені мультимодальні та інтермодальні виробничі цикли переміщення вантажу у змішаному наземно-водному сполученні.

Слід розрізнявати термінологічні поняття ТТС та МТК (міжнародні транспортні коридори). Саме поняття ТТС передбачає швидке і безпечне просування вантажів і пасажирів за допомогою використання МТК, водних магістралей та інших організаційних структур.

Створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах конкретного ТТС можливо досягається в тому числі шляхом, коли у його кордонах:

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й ін. оформлення переміщення пасажирів і вантажів;

- застосовуються пільгові (знижені на 25-50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й ін. оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;

- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;

- діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;

- всілякі зміни після їхньої ретельної проробки набирають сили через 3-6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить ТТС.

Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізник обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретної ТТС.

Основним для створення і функціонування ТТС є принцип рівної зацікавленості, коли отриманий прибуток як підсумковий результат діяльності розподіляється пропорційно частковому внеску кожної сторони. Саме ж створення ТТС здійснюється по двох напрямках: методом розробки нових ТТС та шляхом удосконалення вже існуючих ТТС.

Трансформація ТТС Чорноморського регіону взаємно пов'язана з трансформацією МТК.

У березні 1994 р. під егідою Європейського Союзу на острові Крит (Греція) відбулася 2-а Загальноєвропейська конференція міністрів транспорту 23 європейських держав. На ній було погоджено і затверджено маршрути перших дев'яти європейських МТК. Надалі у літературі вони дістали назву "критських" за місцем їх затвердження. Зазначимо напрямки

цих коридорів у залізничному сполученні:

Коридор No1. Таллінн — Рига-Варшава;

Коридор No2. Берлін — Варшава — Мінськ — Москва;

Коридор 3. Берлін (Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ;
(Німеччина, Польща, Україна)

Коридор No4. Берлін (Нюрнберг) — Прага — Будапешт —
Констанца (Салоніки) — Стамбул;

Коридор No5. Трієст — Любляна — Будапешт — Братислава —
Ужгород — Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна)

Коридор No6. Гданськ — Варшава — Жилина;

Коридор No7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія,
Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор No8. Дурес — Тірана — Скоп'є — Софія — Варна;

Коридор No9. Хельсінкі — Санкт-Петербург — Вітебськ — Київ
(Москва) — Одеса (Кишинів) — Пловдив — Бухарест — Александрополіс
(з 4-ма відгалуженнями)(Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова,
Румунія, Греція)

На Третій Загальноєвропейській конференції з питань транспорту
(23-25 червня 1997 р., Фінляндія, Хельсінкі) прийнято рішення про
створення коридору No10 Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград —
Скоп'є — Салоніки.

Отже, 4 з цих 10 МТК — No3, No5, No7, No9 — проходять по
території України. Кабінет Міністрів України прийняв постанову "Про
першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних
транспортних коридорів" (від 16 грудня 1996 р. № 1512). Цим документом
затверджено і взято до реалізації перелік "критських" коридорів, що
проходять українською територією. Україна веде активну політику
підтримки європейських ініціатив по МТК та пропонує свої варіанти
коридорів Європейському співтовариству.

1. Міжнародний транспортний коридор №3.

Маршрут: Берлін (Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ (Німеччина,
Польща, Україна). Протяжність основного ходу транспортного коридору
становить 1640 км, в тому числі по Україні: залізничний — 694 км,
автодорожній — 611,7 км.

Меморандум про взаєморозуміння щодо коридору №3 підписано у
вересні 1996 року Міністрами транспорту України, Німеччини і Польщі.

2. Міжнародний транспортний коридор №5.

Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород -
Львів

Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна.
Протяжність - 1595 км., в тому числі по Україні:- залізничний - 266 км. -

автодорожній - 338,7 км (із загальної протяжності 28,5 км з цементобетонним покриттям, 252,6 км – з асфальтобетонним покриттям та 37,3 км – чорне шосе: 29,9 км (9%) складають автодороги I категорії, 249,7 км – II категорії, 32,9 км – III та 5,9 км IV.)

Меморандум про взаєморозуміння підписано в грудні 1996 року.

У 2006 році завершена реалізація першого спільного з ЄБРР інвестиційного проекту «Ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп», обсягом 100 млн.євро (кредит ЄБРР -75 млн.євро), на ділянці Чоп-Стрий, протяжністю 224 км;

На даний час триває реалізація II спільного з ЄБРР інвестиційного проекту ремонту автомобільної дороги Київ – Чоп (км 441+000 – км 530+000), станом на 01.01.09 виконано робіт обсягом 138 млн.грн. (кошти державного бюджету).

Залізнична ділянка: Чоп – Мукачеве – Стрий - Львів (266 км)

Стан інфраструктури:

Існуюча інфраструктура транспортного коридору є повністю електрифікована, двоколійна і обладнана пристроями автоблокування, за більшістю показників, відповідає загальноєвропейським вимогам, за винятком Бескид – Скотарського тунелю. На даний час ведуться роботи з інженерно-геологічних досліджень в зоні будівництва тунелю на перегоні Бескид – Скотарське, станом на 01.01.09 виконано робіт обсягом 219 тис. Євро.

3. Міжнародний транспортний коридор №7. Дунайський (водний).

Країни учасниці: (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна).

Протяжність транспортного коридору становить 1600 км, в тому числі по території України — 70км. До 1996 року, у зв'язку з ембарго Югославії, по цьому коридорі міжнародні транзитні перевезення були обмежені. У 2004 році введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море і відновлено рух суден через канал.

З метою захисту гирла каналу та його морської частини від замулювання ведеться будівництво хвилезахисної дамби на підхідній частині морської акваторії. Продовжуються днопоглиблювальні роботи другої черги проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу.

4. Міжнародний транспортний коридор №9.

Проходження: Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ - Київ(Москва) - Одеса (Кишинів) - Пловдив - Бухарест - Александрополіс (з 4-ма відгал.)

(Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція)

Протяжність основного ходу: 3400 км., в тому числі по Україні:

- залізничний: 1496 км.

- автодорожній: 996,1 км.(в т.ч. відгалуження -152,4 та 242,4км)

Меморандум взаєморозуміння по розвитку Критського коридору № 9 було підписано в жовтні 1995 року.

Передбачений основний напрямок коридору №9 пролягає по території України по магістралях М-01 та М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. У 2004 році завершено будівництво першої черги швидкісної автомагістралі за напрямком Жашків - Червонознамянка.

Зараз ведуться роботи з реконструкції автодороги на ділянках Київ-Жашків та Червонознамянку- Одеса, протяжністю 217,4 км, загальною вартістю 374,1 млн. долл. США. На даний час виконуються роботи з реконструкції та капітального ремонту автодороги Кіпті – Глухів – Бачівськ, в межах Чернігівської області планується спрямувати 693 млн. грн. кредитних коштів, в межах Сумської області 625 млн. грн.

Відновлення автомобільної дороги за зазначеним напрямком дозволить проїзд автопоїздів загальною масою до 40 тонн, що сприятиме підвищенню обсягів перевезень у міжнародному сполученні.

5. Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса:

(Балтійське море — Чорне море); (Ягодин-Одеса).

6. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA).

У травні 1993 року в Брюсселі на міжнародній конференції під керівництвом ЄС Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан, Казахстан і Узбекистан домовилися забезпечити виконання програми ЄС, спрямованої на розвиток транспортного коридору з Західної Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море в Центральну Азію.

Програма TRASECA (англійська аббревіатура "транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія") була розроблена як один із компонентів міждержавної програми Tasis. У 1996 році на конференції в Афінах до програми TRASECA було включено Україну. Активна робота з реалізації Програми розпочалася з вересня 1998 року, коли в Баку Президенти 12 країн: України, Молдови, Болгарії, Румунії, Туреччини, Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Казахстан і Узбекистан підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія (далі ОБУ).

В березні 2000 року згідно з положеннями ОБУ було створено Міжурядову Комісію (МУК) TRASECA (до її складу увійшли Міністри транспорту країн-учасниць ОБУ) та Постійний секретаріат з офісом у м.Баку. Одноразово у кожній із 12 країн-учасниць були засновані Національні комісії і призначені Національні секретарі TRASECA. За час, що минув після підписання ОБУ відбулися три Конференції МУК TRASECA. З 2000 року ПС МУК TRASECA регулярно проводять

засідання Робочих груп за участю Національних секретарів, експертів Єврокомісії та ін.

З початку реалізації програми Тасіс TRASECA Європейською Комісією було погоджено до реалізації та профінансовано 53 проекти на загальну суму 110 млн. ЄВРО, в тому числі:

- 39 технічного сприяння на суму 57, 7 млн. ЄВРО;
- 14 інвестиційних на суму 52,3 млн. ЄВРО.

Україна задіяна в реалізації 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційних вартістю 8,2 млн. ЄВРО, спрямованих на розвиток інфраструктури Іллічівського морського порту та покращання роботи морської переправи Іллічівськ – Поті/Батумі (реалізовані в 1998 – 2000 рр.).

Україна, разом з іншими країнами-учасницями ОБУ, приймала участь в реалізації проектів технічного сприяння:

- „Гармонізація прикордонних процедур ” 2002 – 2003 рр.
- „Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи”2002–2003 рр.
- „Загальна юридична база для транзитних перевезень ” 2003 – 2004 рр.
- „Координаційна група TRASECA” 2002 – 2003 рр.
- „Техніко – економічне обґрунтування удосконалення автомобільних і залізничних прикордонних переходів між Молдовою та Україною і для модернізації мультимодальних терміналів у Молдові і Україні ” 2003 р.
- „ Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі”2003-2005рр.

В Україні постійно проводиться робота щодо реалізації положень Основної багатосторонньої Угоди. Створена та працює Робоча група з питань організації виконання ОБУ. Також з метою якісного виконання вищезазначених проектів сформовані відповідні Міжвідомчі робочі групи. Представники України приймали активну участь в роботі усіх Конференцій МУК TRASECA та засідань Робочих груп Постійного секретаріату МУК TRASECA.

Проведена значна робота з вдосконалення нормативно-правової бази. Прийнято закони України: «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», внесено зміни до Закону України «Про податок на додану вартість» в частині звільнення від сплати ПДВ робіт та послуг при здійсненні транзитних перевезень та пасажирів. Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) та до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень.

Для реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки передбачено 15,8 млрд грн., в т. ч. 2293,3 млн. грн. з держбюджету.

Обсяги фінансування Програми розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006–2010 роки (млн.грн.) наведено у табл.1.

Таблиця 1

Програма розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006–2010 роки.

Напрямки фінансування	Усього	в т.ч. з Держбюджету
Розвиток залізничних МТК	301,1	-
Розвиток автомобільних МТК	13463,7	2214,7
Розвиток морського і річкового транспорту	2026,2	76,7
Розвиток транспортно-складських (логістичних) центрів	45,0	-
Науково-дослідні та проектні роботи, аналітичні дослідження і розробка нормативних документів з питань вдосконалення роботи транспорту	3,3	1,9
Усього	15838,3	2293,3

На виконання заходів, передбачених реалізацією другого етапу Програми (2006-2008 роки) спрямовано і освоєно 9136,2 млн. грн., що становить 57,7% від загального обсягу фінансування Програми і цільових інвестиційних проектів розвитку міжнародних транспортних коридорів. За зазначений період:

- завершена реалізація другого спільного з ЄБРР інвестиційного проекту «Ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп» обсягом 137 млн.євро (кредит ЄБРР -100 млн.євро);

- ведуться роботи з реалізації третього спільного з ЄБРР та ЄІБ інвестиційного проекту «Ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп» загальним обсягом 486 млн.євро (кредити ЄБРР та ЄІБ – по 200 млн.євро);

- за рахунок коштів гранту ЄБРР (219 тис.євро) проведені інженерно-геологічні дослідження зони будівництва залізничного тунелю Бескид-Скотарське.;

- погоджено з ЄБРР документацію для проведення попередньої кваліфікації з відбору потенційних учасників тендеру на виконання проектних та будівельних робіт будівництва тунелю.

Важливим досягненням у вдосконаленні організації міжнародних перевезень стало запровадження технології перевезень міжнародних вантажів залізничним транспортом без переоформлення товаро-транспортних документів, із застосуванням уніфікованої накладної - єдиного перевізного документа для транспортного права ЦІМ і СМГС. Узгоджені умови для здійснення таких перевезень з Німеччиною, Польщею, Чехією, Словаччиною, що створило необхідні передумови для розширення географії міжнародних перевезень за схемою ТТС.

Продовжується ініційована Укрзалізницею, як альтернатива морським перевезенням, робота по організації контейнерних перевезень поїздом «Новий шовковий шлях» залізницями Китаю-Казахстану-Російської Федерації-України до Польщі (Славкув), з подальшим розподілом вантажів у напрямку Німеччини, Угорщини, Словаччини, Чехії і інших країн Євросоюзу. Одним з основних стримуючих чинників організації таких перевезень є досить значна різниця рівня залізничних тарифів країн - учасників маршруту і проблеми їх узгодження.

У березні-квітні 2008 року залізницями Китаю, Казахстану, Росії, України, Словаччини та Чехії здійснено експериментальний пропуск контейнерного поїзда за маршрутом: Шеньчжень (Китай) - Пардубіце (Чехія)

Планом реалізації у 2009 році Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 15.05.2009 № 543 передбачено проведення подальшої роботи з розвитку та модернізації транспортно-дорожньої інфраструктури загальним обсягом понад 4086,5 млн. грн.

З розширенням Європейського Союзу постали нові задачі щодо рішень Загальноєвропейських транспортних конференцій з формування Пан'європейських (Критських) міжнародних транспортних коридорів та транспортних зон. На території ЄС формується нова система Транс'європейської транспортної мережі, а на території нових країн-членів ЄС, а також країн-кандидатів на вступ до ЄС діє новий широкомасштабний План розбудови Транс'європейської транспортної системи до 2020 року.

За ініціативою Європейської комісії Євросоюзу було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць ГВР розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами.

Єврокомісією визначено та затверджено 5 основних, пріоритетних

напрямки європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами.

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні маршрути. Залізничні маршрути табл.2, автодорожні маршрути табл. 3.

Протягом 2009 року на зазначених маршрутах відремонтовано 901,8 км залізничної колії, загальним обсягом 520,9 млн. грн. в тому числі:

- за напрямком маршруту № 1 – 225,5 км, обсягом 165,9 млн. грн.;
- за напрямком маршруту № 2 – 451,7 км, обсягом 277,5 млн. грн.;
- за напрямком маршруту № 3 – 224,6 км, обсягом 77,5 млн. грн.

Таблиця 2

Залізничні маршрути

Маршрут	Напрямок маршруту	Протяжність (по території України) км	Відремонтовано у 2009 р.
Маршрут 1	Зернове (кордон з РФ)/ Горностаївка (кордон з Білоруссю)–Ніжин–Київ–Жмеринка–Кучурган (кордон з Молдовою)/Одеса	1159	225,5 км, обсягом 165,9 млн.грн
Маршрут 2	Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною) / Мостиська 2 (кордон з Польщею)–Львів–Жмеринка–Фастів–Дніпропетровськ–Красноармійськ–Дебальцеве–Красна Могила (кордон з Росією)/ Ясинувата–Квашине кордон з РФ).	1994 (1792)	451,7 км, обсягом 277,5 млн.грн
Маршрут 3	Ізов/Ягодин (кордон з Польщею)–Ковель–Здолбунів–Шепетівка–Козятин–Київ–Полтава–Харків–Куп'янськ–Тополі (кордон з РФ)	1338 (1167)	224,6 км, обсягом 77,5 млн.грн

Крім цього, запропоновані Україною інвестиційні проекти ТТС, щодо будівництва контейнерного терміналу в Іллічівському МТП, створення інфраструктури і логістичного центру на залізничній станції Чоп, будівництво залізничного тунелю Бескид-Скотарське, реконструкція автодороги Львів-Краківець та Київ-Одеса включені до переліку інфраструктурних проектів першочергової категорії. Україна бере на себе зобов'язання:

- ініціює створення нових МТК - між Балтійським і Чорним морями (Гданськ - Варшава - Ковель - Одеса) та навколо Чорного моря (через країни Чорноморського економічного співробітництва);

• пропонує включити до Євро-Азіатського транспортного коридору (проект TRASECA) паромні переправи: Одеса - Поті та Баку - Туркменбаши (на Каспійському морі).

Таблиця 3

Автодорожні маршрути

Маршрут	Напрямок маршруту	Протяжність (по території України) км	Інтенсивність руху (авто на добу)
Маршрут 1	Берлін-Прага-Вроцлав- Ополе-Катовіце-Краків- Жешув- Краковець-Львів- Рівне-Житомир-Київ-Кіпті- Глухів-Бачівськ-Москва.	973	1800-13800
Маршрут 2	Варшава-Люблін-Хелм- Ягодин -Ковель-Коростень- Київ-Полтава-Харків- Дебальцеве-Луганськ- Ізварине Волгоград	630	1100-24000
Маршрут 3	Варшава-Люблін-Хелм- Ягодин -Ковель- Коростень-Київ-Полтава- Харків-Дебальцеве- Луганськ-Ізварине- Волгоград	1377	2300-36000
Маршрут 4 (проект)	Любляна-Загреб-Будапешт- Косини-Івано-Франківськ- Хмельницький-Вінниця- Київ (за новим напрямком)	735	16000-30000 (проектна)

Зараз, за участю представників України, ведеться активна робота Робочої групи Європейській Комісії по транспорту з вивчення можливостей формування партнерства в рамках розширення транс'європейської Центральної транспортної осі, одним із ключових питань якої є підготовка та обговорення організаційних заходів щодо забезпечення координації і моніторингу проектів розвитку та загального управління Центральною віссю.

Окрім цих ТТС необхідно відзначити, що в рамках міжнародних транспортних артерій все більшу значимість набуває транспортування енергоносіїв із Каспію трубопроводами, серед яких особливу роль повинні відіграти "Одеса-Броди", "Набукко", "Білий потік". Активізована робота над запропонованою ще в 1993 році ідеєю транспортного проєкту ТРАСЕКА.

Висновки. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. Зауважимо, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія.

Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. На сьогодні транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у належних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортного комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, визнані: недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам; низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту.

Література

1. Статистичний щорічник України за 2008р.// Держкомстат України за ред. О.Г.Осауленка ; Відп. за вип. Н.П.Павленко- К.: Інформаційно-аналітичне агентство ,2009.- 566с.

2. Послання Президента України до Верховної Зароди України Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011 роки. Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України,2002.-74с.
3. Транспорт і зв'язок України за 2008р. // Держкомстат України за ред. Н.С. Власенко; Відп. за вип. І.В.Калачова. - К.: Інформаційно-аналітичне агентство,2009.- 281с.
4. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины/ Ю.В.Цветов и др.-К.ОАО "ИКТП-Центр",-2000.- 581с.
5. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг./ПримачевН.Т. и др.-Одесса: Афтограф, 2004.- 320с.
6. Економічні механізми розвитку торгівельного мореплавання в Україні/ Котлубай О.М..Одеса:ІПРЕЕД НАН України,2004.-453с.

Abstract

Kukharchyk V.G.

Transformation directions of the transport-technological systems at the black sea region.

In the article have been examined questions: functioning of transport-technological systems at the Black sea region. Directions of their development and transformation have been appointed.