

**С.Ф. БЫКОНЯ**, к.э.н., доцент,  
**О.П. ВАЩЕНКО**, д.т.н., профессор,  
 Украинская академия бизнеса и предпринимательства, г. Чернигов

## ИНСТИТУЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

Вывод экономики Украины из существующего структурного кризиса зависит от институциональной политики, которая должна быть нацелена на создание как поведенческих, так и организационных предпосылок улучшения национального инвестиционного климата. Только воспроизведение из позиций инновативности структурных технологических сдвигов в реальном секторе экономики может изменить качественные показатели жизни в стране. Пока что роль промышленности в структуре реального сектора формируется производствами, принадлежность которых к сфере высокотехнологических видов деятельности находит свое подтверждение лишь в каждом пятом случае.

Инвестирование нематериальных активов и реинвестирование полученного дохода, которые иллюстрируют современное состояние поступления прямых иностранных инвестиций в национальную экономику, дает основания акцентировать внимание на определяющей роли иностранного капитала в осуществимые трансформации технологической структуры отечественного промышленного комплекса.

Для украинской экономики характерна структурная разбалансированность промышленного комплекса, где доминируют топливно-сырьевые области. По итогам 2006 г. в объеме реализованной продукции добывающей и перерабатывающей промышленности 67% составляет сырьевая продукция, 13,7% – продукция инвестиционного назначения, 16,5% – товары широкого использования и 1,35 – товары продолжительного использования. Отрицательной тенденцией являются снижения в структуре реализации продукции промышленности доли областей, ориентированных на конечного потребителя (пищевой и легкой промышленности).

В Украине есть свыше 200 государственных программ. По мнению министра экономики Б.Данилишина, пакет этих программ формируется без надлежащего согласования с ключевыми приоритетами государства, а финансируется выборочно, без учета стратегических целей государства.

Министр акцентирует внимание на то, что производительность работы в Украине составляет лишь 30% от производительности ра-

боты стран Европейского Союза. Уровень среднегодовых общих доходов в 38,4% хозяйств ниже прожиточного минимума. По данным Всемирного экономического форума Украина имеет наиболее низкие рейтинги по качеству учреждений. Например, этическое поведение компаний – 138-е место, защита прав владельцев – 118-е, прозрачность принятия правительственных решений – 119-е [1]. Отсюда – и проблемы значительной технологической отсталости, в частности низкой инновативности субъектов рынка, отсутствие надлежащей кооперации между наукой и производством, низкая культура управленческих процессов и т.п..

Процессы развития промышленного производства должны направляться на обеспечение общего и сбалансированного роста экономики при условии восстановления функционально полноценного расширенного воспроизводства, которое предусматривает не только увеличение выпуска товаров и услуг, но и способность промышленных структур предлагать собственные внутренние инновационные капиталовложения, т.е. создавать во все более возрастающем количестве высокопроизводительные рабочие места. В этой связи внутренние инвестиционные возможности предприятий являются не менее важными, чем объем товарного производства. Они воплощаются в конечном итоге в продукции инвестиционного спроса, увеличении современных рабочих мест, разработанных и промышленно освоенных научных технологиях, технологической и структурной модернизации промышленного производства.

Воспроизводство и его потенциал определяются способностью промышленного производства генерировать накопления, которые превращаются в инновационные капиталовложения. В этой связи внешние инвестиции могут рассматриваться как дополнения которые количественно и структурно подкрепляют основной, внутренний потенциал воспроизведенного накопления. К этому целесообразно прибавить, что без нормально организованного воспроизводства внутренних капиталовложений, внешние инвестиции не в состоянии полностью выполнять свою функцию.

© С.Ф. Быконя, О.П. Ващенко 2008

Исследование развития производства и транспорта, их расширенное воспроизводство в Украине обусловили цель и задачу данной статьи.

Расчеты и анализ стоимостной структуры выпуска таких базовых областей, как пищевая и легкая промышленность, а также машиностроения, приведены в таблицах 1-3. На основании анализа можно сделать выводы о вносе каждого фактора в валовую добавленную стоимость (ВДС), а именно превышение фактора работы над фактором капитала в легкой промышленности в 2001-2003 гг., т.е. основная

масса новообразованной стоимости шла на оплату труда и возможности расширенного воспроизводства были ограничены, с 2004 года наблюдаем изменение структуры НДС области и преобладание фактора капитала. В машиностроении и пищевой промышленности в структуре добавленной стоимости наблюдается стойкая тенденция к преобладанию фактора работы. Положительной тенденцией являются снижения доли промежуточного потребления в структуре выпуска вышеупомянутых видов экономической деятельности.

Таблица 1

Динамика стоимостной структуры валового выпуска пищевой промышленности, %<sup>1</sup>

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Промежуточное потребление	75,8	74,2	74,2	75,9	74,0	70,6
Оплата труда нанимаемых работников	6,4	6,4	6,6	8,2	10,3	9,7
Валовая прибыль, смешанная доход	6,0	7,1	7,4	3,8	4,6	5,8
Другие налоги за искл. субсидий	0,5	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3
<b>ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ</b>	<b>12,9</b>	<b>14,1</b>	<b>14,5</b>	<b>12,4</b>	<b>15,2</b>	<b>15,8</b>
Налоги за исключ. субсидий	11,3	11,7	11,3	11,7	10,8	13,5
<b>ВАЛОВОЙ ВНУТРЕННИЙ ПРОДУКТ</b>	<b>24,1</b>	<b>25,8</b>	<b>25,8</b>	<b>24,1</b>	<b>26,0</b>	<b>29,4</b>
<b>ВЫПУСК ТОВАРОВ И УСЛУГ</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Составлено и рассчитано по: Таблицы расход-выпуск Украины за 2001-2006 гг. в ценах потребителей и в основных ценах: Стат. сб. / Государственный комитет статистики Украины. – К., 2008.

Таблица 2

Динамика стоимостной структуры валового выпуска легкой промышленности, %<sup>1</sup>

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Промежуточное потребление	74,8	73,8	75,3	75,5	65,3	65,0
Оплата труда нанимаемых работников	10,2	11,7	11,7	9,3	8,1	7,6
Валовая прибыль, смешанная доход	7,9	10,4	9,8	12,9	9,4	11,7
Другие налоги за искл. субсидий	0,6	0,3	0,1	0,3	0,0	0,2
<b>ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ</b>	<b>18,6</b>	<b>22,4</b>	<b>21,6</b>	<b>22,5</b>	<b>17,5</b>	<b>19,5</b>
Налоги за исключ. субсидий	6,6	3,9	3,1	2,0	17,2	15,5
<b>ВАЛОВОЙ ВНУТРЕННИЙ ПРОДУКТ</b>	<b>25,2</b>	<b>26,3</b>	<b>24,7</b>	<b>24,5</b>	<b>34,7</b>	<b>35,0</b>
<b>ВЫПУСК ТОВАРОВ И УСЛУГ</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Составлено и рассчитано по: Таблицы расход-выпуск Украины за 2001-2006 гг. в ценах потребителей и в основных ценах: Стат. сб. / Государственный комитет статистики Украины. – К., 2008

Сегодня в стране значительная доля отечественных предприятий не овладела современными факторами конкурентоспособности, создающими предпосылки для их стратегического отставания в конкурентной борьбе с зарубежными компаниями, которая усиливается из-за роста открытости экономики Украины. Так, таблица 4 показывает отставание отечест-

венной перерабатывающей промышленности по показателям производительности работы (ПП), инвестиций в основной капитал (ЮКК) на одного занятого и долей расходов на исследование и разработки, в частности за показателем производительности работы, которая рассчитана как отношение валовой добавленной стоимости к численности занятых, так назы-

ваемая apparent labour productivity, отечественная перерабатывающая промышленность уступает соответствующему показателю ЕС-27 в 8 раз, за долей ЮКК на один занятого более чем в 4 раза. По доле расходов на исследование и разработки в добавленной стоимости отечест-

венная перерабатывающая промышленность значительно уступает таким странам, как Германия, Финляндия, Швеция, Испания, Франция и Великобритания, но превышает соответствующий показатель Эстонии, Литвы и Греции.

**Таблица 3**

**Динамика стоимостной структуры валового выпуска производства машин и оборудования, %<sup>1</sup>**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Промежуточное потребление	65,7	66,9	70,2	74,5	74,5	73,4
Оплата труда нанимаемых работников	17,9	17,4	18,5	13,5	12,2	12,4
Валовая прибыль, смешанная доход	8,8	7,3	3,6	7,7	4,9	4,2
Другие налоги за искл. субсидий	0,4	0,7	0,5	0,5	0,5	0,4
<b>ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ</b>	<b>27,1</b>	<b>25,4</b>	<b>22,6</b>	<b>21,7</b>	<b>17,6</b>	<b>17,0</b>
Налоги за исключ. субсидий	7,2	7,7	7,2	3,8	8,1	9,6
<b>ВАЛОВОЙ ВНУТРЕННИЙ ПРОДУКТ</b>	<b>34,3</b>	<b>33,1</b>	<b>29,8</b>	<b>25,5</b>	<b>25,5</b>	<b>26,6</b>
<b>ВЫПУСК ТОВАРОВ И УСЛУГ</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup>Составлено и рассчитано по: *Таблицы расход-выпуск Украины за 2001-2006 гг. в основных ценах и в ценах потребителей: Стат. сб. / Государственный комитет статистики Украины. – К., 2008.*

**Таблица 4**

**Показатели экономической деятельности перерабатывающей промышленности Украины и стран ЕС-27 (2005 г.)<sup>1</sup>**

	Украина	ЕС-27
Валовая добавленная стоимость, млн. евро	13593,8	1629913,9
Количество занятых, тыс. лиц	2370	34643,8
Производительность работы (как валовая добавленная стоимость к занятости), тыс. евро	5,7	47,0
Инвестиции в основной капитал на один занятого, тыс. евро/чол.	1,5	6,4

<sup>1</sup>Составлено и рассчитано по: *Таблица расход-выпуск Украины за 2005 год в основных ценах: Стат. сборник / Государственный комитет статистики Украины – К., 2007; Промышленность Украины в 2001-2006 годах.: Стат. сборник; Под ред. Л.М. Овденко / Госкомстат Украины. – К., 2007. – С 50, 58; Eurostat (SBS).*

Главные проблемы внедрения в практику научных достижений состоят как в отсутствии действенного механизма связи науки и производства, так и в несоответствии экспериментально-производственной базы науки технологической базе промышленного производства. Научные организации находятся большей частью в трудном положении, которое вызвано недостаточным бюджетным финансированием науки, невостребованностью научных разработок предприятиями из-за отсутствия средств на их оплату. Имеет место процесс старения и износа машин, оборудования и приборов, а обновление технических средств не отвечает нуждам из-за отсутствия централизованных инвестиций на эти цели. Средства, которые заработаны научными организациями от выполнения

договоров, идут на заработную плату и покрытие эксплуатационных расходов.

Государственные методы содействия развитию промышленности должны базироваться на определении конкретных целей относительно научно-технического обеспечения, которые должны решать отраслевые НТО, среди них: создание условий, которые отстраняют неблагоприятные тенденции развития в Украине наиболее экологически неблагополучных производств, зависимости экономики страны от импорта и превращение в мировой сырьевой придаток; реализация разработок, которые разрешают достичь предельных значений экономической и социальной безопасности страны, принимая во внимание то, что сегодня насыщение отечественного рынка материалами и изде-

лиями осуществляется преимущественно за счет импорта и национальные производители в значительной мере используют заграничные технологии и материалы; обеспечение экспортной ориентации производства, расширение внутреннего и внешнего рынков отечественной продукции, продвижение научно-технической продукции на мировой рынок; обеспечение потребителей области современными технологиями, прогрессивными химическими и комплекующими материалами, техникой нового поколения для создания и выпуска конкурентоспособной продукции.

В целях ускорения технологических нововведений целесообразно использование корпоративного венчуринга (партнерства между крупными и малыми предприятиями). Благодаря корпоративному венчурингу объединяется быстрое реагирование на изменения рынка и внедрение новых технологий малых предприятий и коммерческий, финансовый и технический потенциал крупных компаний. Анализ использования корпоративного венчуринга в заграничных странах показал, что при реализации инновационной политики корпоративный венчуринг многими предприятиями воспринимается как эффективное средство достижения стратегических целей. Для поддержки корпоративного венчуринга необходима правовая основа, которая регулирует материально-технические, организационные, информационные и финансовые вопросы деятельности, также должен быть предусмотрен льготный механизм налогообложения для капиталов, которые вкладываются в венчурное производство.

Важным источником финансирования основных производственных фондов есть амортизационный фонд. На государственном уровне рассматривается вопрос усовершенствования амортизационной политики, применение ускоренной амортизации. Однако необходимо лишать предприятия налоговой льготы, если амортизационный фонд не инвестируется и используется по другому назначению. В современных условиях целесообразно более широкое использование ускоренной амортизации, при которой происходит списание большей части стоимости объекта в первой половине нормативного срока эксплуатации рядом с предоставлением предприятиям права самостоятельного определения процента амортизационных отчислений с учетом специфики их основных фондов, нормативных сроков их эксплуатации.

Кооперация с иностранными производителями и создание благоприятного инвестици-

онного климата может привлечь дополнительные иностранные инвестиции в область и решить проблемы финансирования. Кроме прямых иностранных инвестиций, другими негосударственными методами улучшения капитализации промышленности могут быть: развитие института финансовых посредников (венчурное финансирование) и повышение уровня банковского капитала в промышленности (создание финансово-промышленных групп).

Рассмотрим институциональные изменения, что состоялись в другом важном виде экономической деятельности – транспорте.

Исследование проблем развития и эффективной деятельности транспортного сектора экономики под углом зрения его места в макроэкономике приобретает в современных условиях особую актуальность, так как стабильное и эффективное функционирование транспортного сектора страны есть одно из необходимых условий обеспечения стабильного экономического роста экономики в целом.

Современная роль транспорта выходит за пределы обычного «обслуживания»: транспорт становится неотъемлемой частью экономических процессов, а также принимает участие в этапах производства и сбыта продукции.

На данное время транспорт существенным образом влияет на экономическое развитие Украины, в частности он обеспечил получение около 8,2% ВВП в 2006 году (таблица 5).

Наибольшую долю в образовании ВВП транспорта составляла оплата труда нанимаемых работников: в 2006 году – 55,5%, в 2004 году она была наименьшей – 38,9%, при этом часть валовой прибыли, смешанный доход в 2004 году был наибольшим – 49,9%, в 2006 году – наименьшим 35,2% (таблица 6).

По Классификатору видов экономической деятельности «Транспорт» включает в себя: деятельность наземного транспорта, деятельность водного транспорта; деятельность авиационного транспорта и вспомогательные транспортные услуги. В 2006 году в этом секторе было занято 732,5 тыс. лиц, что составляет около 6,3 % работающего населения.

Однако важным отрицательным явлением в развитии данного сектора является степень износа основных средств (ОС). Так на предприятиях транспорта за период 2003-2006 гг. износ основных средств увеличился с 50,3% до 63,6%, а их стоимость в 2006 году составляла 17,3% от общей стоимости производственного потенциала страны (табл. 7).

Таблица 5

Определение доли транспорта в ВВП страны, за 2003-2006 года

Показатели	2003	2004	2005	2006
Стоимостная составляющая ВВП в целом по Украине, млн. грн.	267344	354113	441452	544153
Стоимостная составляющая транспорта, млн. грн.	28996	34311	38130	44664
Доля транспорта во ВВП страны, %	10,8	9,9	8,6	8,2
Справочно :				
Стоимостная составляющая машиностроения,	14248	16279	20942	27609
Доля машиностроения во ВВП страны, %	5,3	4,7	4,7	5,0
Стоимостная составляющая металлургического производства и производства готовой продукции,	11265	17183	22534	31909
Доля металлургического производства и производства готовой продукции во ВВП страны, %	4,2	4,9	5,1	5,9

Источник: данные таблиц «расход-выпуск» в ценах потребителей, за соответствующие годы

Таблица 6

Структура образования валового внутреннего продукта транспорта

Показатели	2003		2004		20	05	2006	
	млн грн	% к ВВП транспорта	млн грн	% к ВВП транспорта	млн грн	% К ВВП транспорта	млн грн	% К ВВП транспорта
ВВП транспорта, млн грн	28996	100	34311	100	38130	100	44664	100
Оплата труда нанимаемых работников, млн грн	13541	46,7	13364	38,9	19485	51,1	24777	55,5
Налоги на производство и импорт, млн грн	3063	10,6	3990	11,6	3687	9,7	4674	10,5
Субсидии на производство млн грн	-289	-1	-152	-0,4	-383	-1	-513	-1,2
Валовая прибыль, смешанный доход, млн грн	12681	43,7	17109	49,9	15341	40,2	15726	35,2

Источник: данные таблиц «Расход-Выпуск» в ценах потребителей за соответствующие годы

Одним из инструментов постоянного развития транспортного сектора может быть активная инвестиционная деятельность. Инвестиции в транспортную область в 2006 году увеличились в 2,2 раза (относительно 2003 года)

(табл.8). Однако доля инвестиции в основной капитал предприятий транспорта от общих инвестиций в экономику в 2006 году уменьшилась относительно 2004 года на 2,1 в.п.

Таблица 7

## Основные средства вида экономической деятельности транспорт за 2003-2006 года

Показатели	2003	2004	2005	2006
Основные средства по первоначальной стоимости, млн. грн.	133916	146531	157251	272285
Основные средства по остаточной стоимости, млн. грн.	66520	70995	77900	99012
Введение в действие новых 03, млн. грн.	6723	6393	9202	7451
Степень сноса 03, %	50,3	51,5	50,5	63,6
Удельный вес основных средств к общему объему 03 экономики по первоначальной стоимости, %	13,1	12,8	12,3	17,3
Удельный вес основных средств к общему объему 03 экономики по остаточной стоимости, %	12,3	12,1	11,8	6,3

Источник: Основные средства Украины в 2006 году. Стат. бюллетень / Государственный комитет статистики Украины / Под ред. Овденко Л.М. – К., 2007.

Таблица 8

## Динамика инвестиций в основной капитал транспортного сектора

Показатель	2003		2004		2005		2006	
	млн. дол. США	% от всего по экономическому	млн. дол. США	% от всего по экономическому	млн. дол. США	% от всего по экономике	млн. дол. США	% от всего по экономическому
Всего по экономике, млн. долл.	5471,8	100	6794,4	100	9047,0	100	16890,0	100
Деятельность транспорта, из нее	284,4	5,2	393,4	5,8	504,6	5,6	628,5	3,7
деятельность наземного транспорта	132,6	2,4	167,7	2,4	215,3	2,4	247,5	1,5
деятельность водного транспорта	4,0	0,07	10,4	0,2	15,4	0,2	18,9	0,1
деятельность авиационного транспорта	23,2	0,4	17,1	0,3	16,8	0,2	18,5	0,1
транспортные услуги и вспомогательные операции	124,5	2,3	198,2	2,9	257,1	2,8	343,6	2,0
Справочно:								
Машиностроение	473,2	8,6	603,4	8,9	657,1	7,3	759,3	4,5
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	293,3	5,4	452,9	6,7	470,1	5,2	1246,4	7,4

Источник: Инвестиции внешнеэкономической деятельности в 1995-2006 годах. Статистический сборник / Государственный комитет статистики Украины – 2007.

Учитывая вышеупомянутые расчеты можно рассмотреть некоторые основные показатели работы сектора транспорта. Так в 2006 году объемы перевозок грузов сравнительно с 2005 годом увеличились на 4,0% и составляли 1,9 млрд.т., а грузооборот возрос на 4,4% (до

494,6 млрд.ткм). Была выполнена пассажирская работа в объеме 139,3 млрд.пас.км, что на 2,5% больше за 2005 год, также в 2006 году наблюдалась тенденция увеличения количества перевозок пассажиров авиационным транспортом в 1,8 раза (относительно 2003 года) (таблица 9).

Таблица 9

Основные показатели работы транспорта Украины за 2003-2006 гг.

Вид транспорта	Год	Эксплуатационная длина путей, тис. км.	Перевезены грузы, МЛН..Т.	Вантажооборот млрд. т.-км	Перевезены пассажиры, млн... ремень.	Пассажирооборот, млрд.. ремень.км.
Железнодорожный	2003	22,1	445	225,3	477	52,6
	2004	22,0	462	234,0	452	51,7
	2005	22,0	450	224,0	445	52,7
	2006	21,9	479	240,8	449	53,2
Автомобильный	2003	164,6	973*	24,4	3297	40,1
	2004	164,8	1027* ' '	28,8	3720	47,5
	2005	165,0	1121*	35,2	3837	52,5
	2006	165,2	1167*	40,6	3988	54,0
Речной	2003	2,0	10	4,7	2,2	56,2**
	2004	2,3	12	5,6	2,1	56,6**
	2005	2,2	13	6,3	2,2	53,7**
	2006	2,2	14	6,3	2,0	60,5**
Морской	2003	-	8,9	9,9	6,9	47,8**
	2004	-	8,8	9,3	9,7	59,0**
	2005	-	8,6	9,6	11,3	71,3**
	2006	-	8,7	12,1	10,9	87,7**
Авиационный	2003	-	0,1	0,5	2,4	3,8**
	2004	-	0,1	0,3	3,2	5,5**
	2005	-	0,1	0,3	3,8	6,1**
	2006	-	0,1	0,3	4,4	8,3**

\* с учетом коммерческих грузовых перевозок, выполненных физическими лицами-предпринимателями.

В общем образовании продукции машиностроения, доли собственных ресурсов и импорта в 2006 году составляли 41,31% и 40,56% соответственно.

К системным проблемам развития транспорта на современном этапе можно отнести следующие: нарастающее старение основных средств, которое приводит к несоответствию технического и технологического уровня отечественного транспорта европейским требованиям; недостаточный уровень обслуживания населения транспортом общего пользования;

низкий уровень информатизации транспортно-процесса и информационного взаимодействия транспорта с другими областями экономики; снижение уровня конкурентоспособности отечественного транспорта на мировых рынках перевозок, который особенно заострится в условиях вступления в СОТ; отставание развития транспортных технологий – интермодальных перевозок, уровня контейнеризации, логистических принципов управления грузопотоками; недостаточное использование экспортного потенциала транспортных услуг, прежде всего –

транзитного потенціала України; рост транспортної складової в вартості товарів і високий рівень транспортоємкості ВВП – 7,4 ткм/ долл. ВВП (в розвинутих країнах – 1 ткм /долл. ВВП); неудовлетворительний рівень безпеки перевезок; екологічна навантаження транспорту на навколишнє середовище, зокрема – автомобільного транспорту в великих містах.

Глобалізація економіки і супроводжуючі її процеси інституціоналізації розвитку зовнішньоторгового обміну потребують нових підходів до інституційних змін в промисловості і транспорті країни, пошуку нових технологій.

Считаем, что институционные изменения в развитии промышленности должны быть направлены на улучшение структуры выпуска на основании снижения доли промежуточного потребления и, соответственно, увеличение доли ВДВ благодаря: исключению двойного налогообложения; внедрению материало- и ресурсосберегающих технологий; развития собственной сырьевой базы; повышению технологического уровня производства и увеличению количества видов продукции, произведенной с применением инновационных технологий и большей обработки (продукция высших технологических ступенек); росту оплаты труда (но меньшими темпами, чем производительность труда); постепенному уменьшению процента работ на давальческом сырье и развитии собственного закрытого цикла производства, которое разрешит отечественным предприятиям наполнить внутренний рынок товарами и получать стабильную добавленную стоимость. Интенсивное воспроизводство на основе применения более прогрессивных средств производства и предметов труда, повышение квалификации рабочей силы, улучшение использования имеющегося производственного потенциала на основании внедрения современных высоких технологий и инноваций должны оказывать содействие качественному улучшению структуры производства.

Для решения проблем транспортного сектора, считаем, что нужно провести следующие институционные изменения:

1. Осуществить техническую и технологическую модернизацию транспорта, развивая приоритетные магистральные пути, на которых сконцентрированы наибольшие транспортные потоки; ускорять обновление подвижного состава; внедрять прогрессивные транспортные технологии (в частности развивать логистические

системы).

2. Усовершенствовать систему эффективного государственного регулирования транспорта, в частности провести структурную реформу на транспорте, которая направлена на развитие рыночных отношений.

3. Повысить безопасность транспортных процессов.

4. Осуществлять европейскую интеграцию транспортного сектора за счет гармонизации законодательства в области транспорта соответственно положениям международных конвенций и соглашений, а также приближение к транспортному законодательству ЕС; внедрение европейских технических и экологических стандартов к транспортным средствам; определение и реализация общих с Евросоюзом приоритетных инвестиционных проектов.

5. Развивать экспорт транспортных услуг за счет: повышения уровня реализации транзитного потенциала; повышения конкурентоспособности отечественного транспорта на международных рынках транспортных услуг.

### Литература

1. Данилишин Б. «Нас не устраивает вхождения на украинский рынок иностранных производителей с помощью «серых» схем» // Зеркало недели. – 2008. – 02 февраля. – №683.
2. Таблицы выпуск<sup>^</sup>-выпуск-расход-выпуск Украины за 2001-2006 гг. в ценах потребителей и в основных ценах: Стат. сб. / Государственный комитет статистики Украины. – К., 2008.
3. Промышленность Украины в 2001-2006 годах.: Стат. сборник; Под ред. Л.М. Овденко / Госкомстат Украины – К., 2007. – С 50, 58; Eurostat (SBS).
4. Основные средства Украины в 2006 году. Стат. бюллетень / Государственный комитет статистики Украины / Под ред. Овденко Л.М. – К., 2007.
5. Инвестиции внешнеэкономической деятельности в 1995-2006 годах. Статистический сборник / Государственный комитет статистики Украины. – 2007.
6. Статистический сборник / Государственный комитет статистики Украины. – 2007.
7. <http://adclik> поисковая система ресурсов экономической информации.

Статья поступила в редакцию 26.06.2008