

Що було зроблено після приватизації? Нічого, завод вже 30 років експлуатує радянські технології. Однак, якщо в часи СРСР через високі вимоги до державного замовлення, технології оновлювали, то зараз через монопольне становище на ринку СНД, стандарти і технології не оновлюються.

Тому єдиним вирішенням проблеми двигунобудування України я вважаю, націоналізацію підприємств, адже держава зацікавлена в розвитку цієї галузі. В нашій країні стрімкого розвитку набирає сфера сільського господарства і літакобудування, тому дані заводи потрібно рятувати від рук «червоних директорів». Націоналізація і подальше впровадження новітніх технологій дасть значний ріст економіці, адже розвиток двигунобудування в цілому дозволить розвиватись певним ланцюгам підприємств, які постачають комплектуючі та технології. Це суттєво збільшить ВВП та конкурентність економіки.

Влад Карачков

Науковий керівник – к.е.н., доц. Гуменюк В.В.

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В МАКРОЕКОНОМІЦІ

Без транспорту існування всіх галузей промисловості є неможливим.

Від швидкості якості та ціни перевезення сировини та кінцевих товарів залежить конкурентоздатність того чи іншого товару на ринку, як внутрішньоукраїнському так і міжнародному, так як транспортні послуги включені в кінцеву вартість товару. Через те, що в деяких регіонах транспортне сполучення є погано розвинуте, там не буде відкриватися нових підприємств, а наявні підприємства будуть вимушені закриватися, так як їхня продукція не буде конкурентоздатною на ринку. А так як таких регіонів в Україні дуже багато, це гальмує економічне зростання України. Проблеми з транспортуванням вантажів виникають і в регіонах, де є відповідна інфраструктура, але через незлагоджену роботу перевізників, у підприємств виникають проблеми з перевезенням вантажів. На спірні питання, проблеми перевізників держава не реагує, хоч і держава мусить бути зацікавлена у їх нормальній роботі, так як це напряму це пов'язано з роботою підприємств які сплачують податки і наповнюють держбюджет.

Залізничний транспорт забезпечує біля 80% від загального вантажообороту. Також залізничним транспортом експортується багато товарів, в основному експорт в країни ЄС, куди постачається здебільшого сировина, типу залізної руди марганцевих руд і т.п. . Також залізничним транспортом вивозиться зерно з центральної України до портів Чорного моря. На даний момент в економіці України залізничний транспорт є безальтернативний, так як автомобільним транспортом не можна перевести таку кількість сировини і вартість перевезень є значно дорожчою. Але зараз ситуація з залізничними вантажними є незадовільною і це негативно впливає на економіку України. Зокрема є дефіцит локомотивів та вагонів, що спричиняє те що вантажовідправники мусять довго чекати, коли їм нададуть необхідні вагони та через брак локомотивів час доставки товарів є дуже великим. Якщо ситуацію з вагонами хоч трохи вирішується те що приватні компанії можуть купляти вагони, то локомотиви приватні фірми не можуть купляти, бо це на даний момент заборонено законом, і локомотивами мусить оперувати держава. Це призводить до того, що підприємства не отримують вчасно сировину та не можуть вчасно відправити продукцію. Також це є стримуючим фактором розвитку транзитних перевезень по території України. Тож, на даний момент залізничний транспорт є одним зі стримуючих факторів росту української економіки.

Також для вантажоперевезення використовують автомобільний транспорт. Він є ефективний на невеликих дистанціях, для малогабаритних товарів та для вантажів, які потрібно доставити в короткі терміни та для тих вантажів, де по тих чи інших причинах не можна використовувати залізничний транспорт. Стримуючим фактором розвитку цього виду транспорту є незадовільна якість українських доріг, незадовільна робота митниці, велика корупційна складова в наданні дозволів на перевезення вантажів.

Ціна перевезення водним транспортом є найдешевшою, зі всіх наявних видів транспорту, тож він є найбільш економічно вигідним, хоч і час доставки є найбільшим. Водним транспортом експортується багато товарів. Зараз в Україні є діючі 13 морських та 16 річкових портів. 2 порти –Бердянський та Маріупольський розташовані в Азовському морі, тому зараз їхня робота ускладнена Керченським мостом та тим що Керченська переправа під контролем Росії , із за чого порти та цілий регіон зазнають значних збитків, бо меткомбінати та інші підприємства Маріуполя та Бердянська не можуть вчасно відправити свою продукцію на експорт та імпортувати сировину.

На даний момент в Україні активно розвивається річковий внутрішній водний транспорт. В Україні є 3 судноплавні річки, але для судноплавства зараз використовується лише Дніпро. Протягом останніх п'яти років кількість вантажів перевезених річкою Дніпро постійно зростає.

Отже, зараз ситуація з вантажоперевезеннями в країні, в цілому не є сприятливою для економічного зростання, бо зараз складається ситуація, що залізниця не може перевезти необхідної кількості вантажів, відповідно автотранспорт вимушений перевозити непрофільні вантажі, тим самим перевантажуючи та руйнуючи дороги. А враховуючи що вартість перевезення автотранспортом дорожче ніж залізницею, то цей товар буде менш конкурентний. В сфері вантажного транспорту потрібно проводити глобальні реформи, і тільки тоді вся структура вантажної транспортної інфраструктури буде працювати на економічне зростання України.