

НЕЗАЛЕЖНА  
АСОЦІАЦІЯ  
БАНКІВ  
УКРАЇНИ



Українська  
бізнес ініціатива

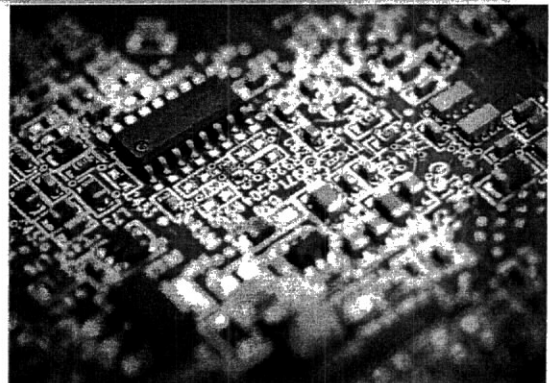
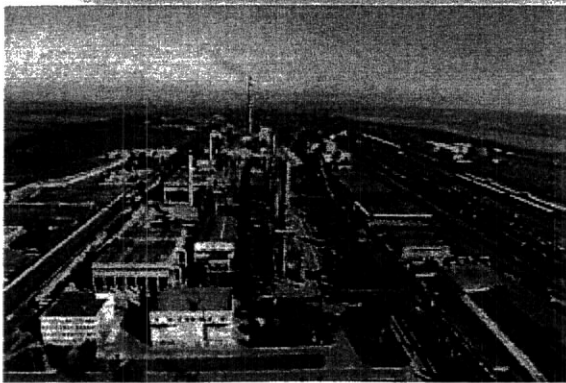


УкрАвтопром



Антикризова рада громадських організацій України

# ПЛАТФОРМА ЕКОНОМІЧНОГО ПАТРІОТИЗМУ: НЕВІДКЛАДНІ ЗАХОДИ



ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЙНА  
ПАЛАТА УКРАЇНИ



ІА



УКРАЇНСКА  
АСОЦІАЦІЯ  
МЕБЕЛЬЩИКІВ

ЛИСТОПАД 2017

## ТРАНСПОРТ

На сьогодні транспортна галузь України має низький рівень транспортно-логістичних технологій та мультимодальних перевезень, що знижує конкурентоспроможність національної транспортної системи на світовому транспортному ринку. За індексом логістичної ефективності Україна знаходиться на 66-му місці у світі. За якістю дорожньої інфраструктури Україна займає 134 місце з 138 країн світу, а за якістю митних операцій 118 місце з 160 країн світу.

Через низький платоспроможний попит авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 250 разів менше, ніж автомобільний, а залізничний – приблизно у 100 разів більше, ніж річковий чи морський, і це при розгалуженій мережі портів та судноплавних рік.

Громадський пасажирський транспорт характеризується низькою якістю послуг через системну відсутність інвестицій, застарілий рухомий склад, невідповідність пасажиромісткості автобусів обсягам пасажиропотоків. У багатьох містах зупиняється трамвайний та тролейбусний рух. Відсутнє регулярне автобусне сполучення 23 % мешканців сільських та гірських районів.

Загрозою сталому функціонуванню залізничного транспорту є майновий знос його основних фондів, особливо активної їх частини, що перевищив 90%. Зокрема знос локомотивів станом на 01.01.2017р.: електровозів - 92%, тепловозів - 99,65%.

Укрзалізниця останній раз купувала вантажні магістральні тепловози в 1992 році, пасажирські тепловози - в 2008-2009 роках. Нормативний термін служби переважної більшості моделей, експлуатованих Укрзалізницею, становить 30 років, тоді як 75% парку компанії вже давно подолали позначку 35 років.

Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 27,5 років, загальний знос становить 86 %.

Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-учасниць ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30 разів.

Зміни до законодавства з питань розвитку морегосподарського комплексу мають

несистемний характер, що призводить до недостатнього рівня темпів розвитку морських портів, інших об'єктів берегової інфраструктури морського транспорту. Наразі жодного з українських портів немає у Топ-100 найбільших контейнерних портів світу. Сукупний дедвейт українського торговельного флоту, у тому числі, якій плаває під іноземними прапорами, складає менш ніж 0,2 % від світового тоннажу.

Відсутні проекти розвитку інфраструктури, технічний стан причалів та глибин на підхідних каналах та акваторіях більшості портів не відповідають сучасним вимогам. Так втрата глибини в Маріупольському МТП на 0,4 метри призвели у 2015 році до щомісячних втрат доходів в розмірі 13,0 млн. грн.

У цілому потенційні втрати вантажопереробки з причин незадовільного технічного стану 40% причалів, невідповідність фактичних глибин у причалів та на каналах паспортним складає розрахунково 10-11 млн.т. вантажів, недоотримання доходів в сумі 650-750 млн. грн. та близько 200 млн. грн.. портів зборів та відновлених відрахувань до бюджету .

На цьому фоні протягом 2014-15 рр. радикально погіршився стан суднобудування. Чисельність працюючих скоротилася до 10-12 тис. осіб проти 40-50 тис. протягом попередніх 5-6 років. Наявні виробничі потужності використовуються лише на 8-10%. Експорт продукції суднобудування та судноремонту впав до 90-100 млн. дол. США, що у 6-8 разів менше наявного потенціалу та у 3-4 рази менше середніх обсягів за попередніх 5-6 років.

Не створено умов для оновлення вітчизняного флоту шляхом будівництва суден на українських верфях. За даними UNCTAD, за 2014-15 рр. дедвейт нашого флоту скоротився до 477 тис. тн. – на 15% , або на 86 тис. тн. Найбільші відомі миколаївські судозаводи («ім. 61 Комунара», «Чорноморський», «Океан»), а також херсонський завод «Палада» та Кілійський суднобудівний-судноремонтний завод у 2014-2015 році не побудували жодного судна.

Сьогодні через вітчизняні порти проходить порядку 7 млн. т. вантажів, поставку яких здійснюють судна під українським прапором, решта (більше 140 млн. т) – під іноземними прапорами. Отже лівова частка прибутків від

транспортування вантажів через наші порти вивозиться за кордон.

Антикризові заходи у сфері розвитку транспорту можуть передбачати такі напрямки та заходи:

#### *Залізничний транспорт*

- Стимулювання оновлення парку вантажних вагонів за рахунок введення заборони курсування на шляхах загального користування вагонів з подовженим терміном служби, їх списання та утилізація, закупівля нових за кошти, отримані від утилізації,
- Збільшення прибутковості та доступності пасажирських перевезень за рахунок оновлення парку пасажирських вагонів, електропоїздів, дизель-поїздів, оснащених сучасним енергоефективним обладнанням;
- Поліпшення ефективності перевезень, в першу чергу - ПАТ «Укрзалізниця», за рахунок використання інноваційних вантажних вагонів з подовженим міжремонтним пробігом та/або збільшеним до 25 тон навантаженням на вісь.
- Забезпечення фінансування та виконання державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року

(затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2006 р. № 1855).

#### *Морська індустрія*

- Прийняття Проекту Закону про внесення змін до деяких законів України щодо продовження строку дії експерименту про державну підтримку суднобудівної промисловості та поширення підтримки на всі підприємства, які здійснюють суднобудівну діяльність №6732 від 17.07.2017
- Проведення поступової приватизації об'єктів морської інфраструктури згідно розробленої по кожному порту окремої програми, починаючи зі збиткових портів.
- Сприяння комплексному вирішенню питання щодо приведення ставок портових зборів у морських торгових портах України до середнього рівня ставок у сусідніх морських країнах;
- Проведення своєчасних днопоглиблювальних робіт в акваторіях та на підхідних каналах Маріупольського МТП та порту "Южний" для забезпечення прохідних глибин на рівні паспортних та недопущення втрат вантажовласників через неповне завантаження суден.

## **АГРОПРОМИСЛОВИЙ КОМПЛЕКС**

Агропромисловий комплекс є одним із найважливіших секторів національної економіки;

Експорт продукції аграрного сектору посів за 2010-2016 рр. провідні позиції у товарному експорті України ( у 2016 р. 42,0 %, відповідно 19,4 % у 2010 р.). Внаслідок більш швидкого зростання обсягів експорту порівняно з імпортом, позитивне зовнішньоторговельне сальдо торгівлі сільськогосподарською продукцією зросло з 4,1 млрд дол. США у 2010 р. до 11,4 млрд дол. США у 2016 р. або у 2,8 рази.

Втім у загальній структурі експорту сільськогосподарської та харчової продукції частка готової харчової продукції у 2016 р. становила лише 16 %.

Сучасна модель функціонування сільськогосподарського виробництва не спроможна забезпечити вирішення соціально-економічних проблем села, реалізувати повною мірою той потужний природно-ресурсний потенціал, яким володіє галузь. Цьому заважає низка системних

перешкод:

- перманентне подовження мораторію на продаж сільськогосподарських угідь, нагромадження тінювих оборудок і безпрецедентна корупція у сфері земельних відносин;
- галузева незбалансованість сільського господарства (сьогодні фермерство займає незначну нішу у агропромисловості, усього 8,7 % валового випуску сільгосппродукції);
- неефективне використання ресурсного потенціалу, спрощення технологій, особливо у рослинництві. За експертними оцінками, середньогалузевий рівень фондооснащеності 1 га сільськогосподарських угідь в Україні останніми роками став у 3-7 разів нижчим порівняно з розвинутими країнами світу.
- низький рівень державної підтримки сільського господарства та дефіцит коштів (брак інвестицій, важкодоступність кредитів);
- низький рівень аграрної логістики (технічні втрати