

АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Досліджено світовий ринок транспортних послуг, який прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті. Визначено, що інтеграція транспортних систем ґрунтується на глобальній уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортної системи. Доведено, що важливішою задачею України є реалізація переваг її географічного положення і транспортної системи в якості природного транзитного моста між Європою і Азією.

Ключові слова: державне регулювання, міждержавні зв'язки, нормативно-правове регулювання, світовий ринок, транспортна система.

Исследован мировой рынок транспортных услуг, который стремится к интермодальным транспортным системам, интегрированным как за видами транспорта, технологически, так и в региональном аспекте. Определенно, что интеграция транспортных систем основывается на глобальной унификации и стандартизации модулей, которые входят в состав транспортной системы. Доказано, что более важной задачей Украины является реализация преимуществ ее географического положения и транспортной системы в качестве естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Ключевые слова: государственное регулирование, межгосударственные связи, нормативно-правовое регулирование, мировой рынок, транспортная система.

The world market of transport services, which aims to intermodal transport systems, as integrated by means of transportation, technology, and in the regional context. Determined that the integration of transport systems based on global harmonization and standardization of modules that are part of the transportation system. Proved that the important task of Ukraine is to realize the benefits of its geographical location and transportation system as a natural transit bridge between Europe and Asia.

Key words: government regulation, intergovernmental relations, legal regulation, world market, transport system.

Вступ. Процеси світової глобалізації економіки і інтенсифікації міжнародного товарообміну висувають особливі вимоги до транспортування вантажів і обумовлюють створення систем міжнародних транспортних коридорів.

Інтеграція європейських і азійських транспортних систем характеризується незбалансованістю вантажопотоків, корінними змінами у способах перевезення вантажів, відсутністю єдиного механізму забезпечення безперервності транспортного процесу, проблемами нормативно-правового регулювання транспортно-експедиційної діяльності. Крім того, це супроводжується недостатньою транспортною забезпеченістю створюваних міждержавних зв'язків, обмеженою пропускною здатністю морських портів та відсутністю комплексності у підході до розвитку міжнародної транспортної інфраструктури.

Проблема державного регулювання ринку транспортних послуг є предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема таких, як: І. Бажин, С. Біла, С. Буга, В. Букін, А. Гаджинський, С. Гончаров, М. Гордон, М. Григора, Н. Громов, М. Орлатий, Ю. Пашенко та інші. Аналіз наукових праць з цієї проблематики показує відсутність єдності поглядів на основоположні принципи регулювання ринку транспортних послуг.

Постановка завдання

– проаналізувати концептуальні підходи стосовно організації транспортно-експедиційного обслуговування

Рішення

У зв'язку із інтенсивною глобалізацією світової економіки в наступний час спостерігається підвищення темпів росту транснаціональних транспортних потоків на напрямках, що пов'язують Західну

Європу зі Східною, а також з країнами Азіатського континенту, Тихоокеанського басейну, Африки. Значний споживчий ринок світу в сучасних умовах господарювання формується в Азії, де проживає 60 % населення планети. Індустріальні ж центри Північної Америки, Західної Європи і Японії, на долю яких приходить 40 % світового промислового виробництва, значно віддалені від цього ринку збуту продукції, що служить перешкодою для масового розвитку торговельних операцій [1].

Варто відмітити, що висування на передові позиції Євразійської світової транспортної системи стало наслідком дії двох макроекономічних чинників: нестійкості і нерівномірності використання досягнень НТП у різних секторах світового господарства, що спричиняє неоднакову швидкість розвитку різних галузей промислового виробництва у світовій економіці, та прискореним наростанням інтеграційних процесів у Європі. Частка імпорту Західної Європи в країнах Південної та Південно-Східної Азії через складності у транспортуванні в останні роки залишається незмінною (трохи більше ніж 30 %), хоча обопільні можливості сторін набагато ширше [2, с. 12].

Прогноз розвитку світової економіки свідчить про те, що перші десятиріччя 21 століття характеризуватимуться різким збільшенням товарних потоків між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону і Європою з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи. Так, в наступний час обсяги торгівлі між Європою і Азією досягнуть 600 млрд доларів за рік, перевезення вантажів у контейнерах складають 6 млн одиниць. За прогнозами Франкфуртського інституту логістики, транспортний потік у напрямку Схід-Захід у найближчий час збільшиться на 30 %. Тільки через схід Німеччини до 2015 р. імпорт зросте на 50-96 % [4]. В цілому по світовому транспорту у 2000-2015 рр. можна очікувати помірного росту обсягів вантажних перевезень при порівняльно більш високих темпах збільшення відвантаження наливних вантажів й стримування пасажирських перевезень. У якості максимального рівня середніх щорічних темпів приросту на цей період можна прийняти 2-2,5 % [3].

Однак розвиток міжнародного транспорту характеризується рядом проблем: по-перше, геополітичні межі і система економічних і правових відносин, які спрямовано на захист національного ринку, перешкоджають магістралізації основних транспортних напрямків. По-друге, відсутня комплексність у підході до розвитку міжнародної транспортної інфраструктури: як правило, міжнародні програми розвитку інфраструктури виходять за територіальні межі групувань країн і формуються у рамках регіональних транспортних організацій, часто натикаючись на протидію окремих держав. Крім того, це все супроводжується недостатньою транспортною забезпеченістю створюваних міждержавних зв'язків, обмеженою пропускнуою здатністю більшості морських портів та екологічними проблемами [4, с. 42].

З глобалізацією сучасного виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язана інтеграція виробництва і транспорту, головною метою якої є реалізація переваг поєднання, тобто досягнення економії ресурсів або створення нової, більш привабливої для споживачів якості послуг. З однієї сторони, інтеграція сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки; а з іншого боку, вона висуває особливі вимоги до транспортних процесів. Основою інтеграції транспортних систем є ідея глобальної уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортної системи. З цього виходить, що світовий ринок транспортних послуг прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті.

З цього приводу варто також відзначити світову тенденцію до створення нової форми інтеграції – інтегрального транспортного підприємства. До його складу входять всі учасники транспортного процесу (перевізники, експедитори, термінали, підрядники) при умові збереження ними юридичної та фінансової самостійності та наданні одному з суб'єктів господарювання функцій головного підприємства, що виконує роль організатора процесу доставки вантажів і відповідає перед замовником – споживачем [5, с. 61]. Кожний учасник виконує визначені функції, і завдяки гнучкій організаційній структурі інтегральна система доставки забезпечує високу якість обслуговування.

Формування єдиного економічного простору та глибока інтеграція транспорту сприяли створенню нової транспортної політики, яка втілювалася спочатку в системі транс'європейських транспортних вісей (декларація Комітету міністрів транспорту, 1983 р.), потім – інтермодальних транспортних мостів (1 Загальноєвропейська конференція по транспорту, Прага, 1991 р.) і остаточно – у системі міжнародних транспортних коридорів (2 Загальноєвропейська конференція по транспорту, Греція, о. Крит, 1994 р., 3 Загальноєвропейська конференція по транспорту, Гельсінкі, 1997 р.). На Критській конференції 23 міністри транспорту європейських країн визначили 9 пріоритетних транспортних коридорів у напрямках Захід – Схід та Північ – Південь Європи [2]. Схема критських міжнародних транспортних коридорів (МТК) в автомобільному сполученні має ту ж топологію. Облаштування дев'яти критських коридорів оцінено в 50 млрд єкю. Пізніше було запропоновано продовжити критські транспортні коридори № 2 Берлін – Варшава – Мінськ – Москва до його виходу на Транссибірську магістраль і № 9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Москва – Київ – Одеса (Кишинів) Димитровград – Олександрополіс (з відгалуженнями Любашівка – Одеса та Київ – Мінськ – Вільнюс – Каунас – Клайпеда / Калінінград) до Новоросійська та Астрахані, а коридор № 3 Берлін – Дрезден – Львів – Київ – до Харкова і далі – на Самару, у напрямку Південно-Східної, Середньої і Центральної Азії. Крім того, у Євразійський транспортний коридор (проект

TRACECA) було включено Волго-Донський канал, а Північний морський шлях увійшов до загальноєвропейської транспортної системи. На сьогодні в Західній Європі практично завершено роботу по створенню європейських транспортних мереж (проект TEN – Trans-European Network).

Азіатські транспортні системи, на відміну від сформованих європейських, активно розвиваються і переформовуються. Азіатські країни замкнули залізниці у єдину мережу: так, в 1996 р. в районі станції Дружба – Алашанькоу було зістиковано залізниці Казахстану і Китаю, в тому ж році завершилося будівництво ділянки Мешхед – Тенджен, який поєднав Туркменістан з Іраном; одночасно Іран забезпечив зв'язок своїх залізниць з портом Бендер-Аббас у Персидській затоці. Паралельно ЄС затвердив основні напрямки розвитку транс'європейської – трансазіатської транспортної мережі: новий «Шовковий шлях» намічено підключити до європейської транспортної інфраструктури через коридор Стамбул – Західна Європа. Економічна і Соціальна Комісія для країн Азії і Тихого Океану (ЕСКАТО) пропонує будівництво трансконтинентальної залізничної магістралі, яка поєднуватиме (через Аляску і Чукотку) залізничні мережі країн Азії, Європи, Північної Америки.

Таким чином, найактуальнішою проблемою на сучасному етапі являється оптимальне зістикування європейських і азіатських систем. І саме в цих умовах важливішою задачею України є реалізація переваг її географічного положення і транспортної системи в якості природного транзитного моста між Європою і Азією [5].

Загальновідомо, що стійкість позиції національної економіки в сучасному економічному світі визначається узгодженістю трьох стратегічних компонентів: ситуацією у зовнішній сфері, станом системи національних інтересів і пріоритетів та положенням національної економіки. Україна, знаходячись на перехресті важливих світових торгово-транспортних шляхів, може вигідно використати переваги свого геополітичного положення і прийняти безпосередню участь у формуванні МТК, забезпечуючи значний обсяг валютних надходжень за транзитні послуги.

В наступний час більш ніж 50 % вантажообігу залізничного транспорту України формується за рахунок міжнародних імпорتنих, експортних і транзитних перевезень (з поступовим зменшенням частки імпорتنих перевезень). Основну групу експортних вантажів України складають метали різні (приблизно 50 %), нафта і нафтопродукти (до 10 %), хімічні вантажі і мінеральні добрива (біля 15 %), руда різна і будівельні вантажі (10 %). Що стосується транзитних перевезень, то транзитний вантажопотік по території України в основному проходить зі Сходу на Захід; 65 % вантажів, що перевозяться, складає російський експорт, біля 15 % транзиту забезпечує Казахстан, більш ніж 5 % – Білорусь, 3,5 % – Молдова, 11,5 % – інші держави. Дев'яносто відсотків транзиту складають нафта і нафтопродукти (70 % – з Казахстану),

кам'яне вугілля, залізна і марганцева руди, мінерально-будівельні матеріали і чорні метали, добрива, хімікати, зерно і продукти перемелу. В перспективі до 2015 року можливий товарний потік в зоні МТК в Україні у напрямку захід – схід складатиме 384,3 млн. тонн.

Пріоритетами національної транспортної стратегії України є сприяння змішаним перевезенням, особливо питанням взаємодії залізничного транспорту з іншими видами, розробка політики залучення інвестицій до інфраструктури, створення адміністративних структур з метою забезпечення пріоритетів планування у специфічних секторах та участь у розвитку пан'європейських транспортних коридорах, а також у програмі TRACECA [2]. В цих умовах принципово важливим стає зближення національних законодавств і нормативних розпоряджень з міжнародними транспортними угодами і конвенціями, спрощення і гармонізація митних та інших процедур перетину кордонів, уніфікація транзитної документації. Крім того, особливої уваги потребують питання щодо встановлення оптимального балансу між державним регулюванням і приватним ринком перевізних послуг, проведення єдиної тарифної політики, оновлення рухомого складу з урахуванням розвитку комбінованих схем переміщення вантажів, а також створення системи терміналів для обробки вантажів за новими технологіями.

Однак реалізація стратегічних інтересів України сповільнюється через недосконалість вітчизняного нормативно-правового забезпечення діяльності транспортного комплексу, низький рівень сервісу, відсутність бюджетного фінансування та нездатність залучення Україною інвестицій (згідно американським дослідженням наша країна має низький індекс відкритості економіки, який відображає ефективність державної економічної політики у довгостроковому періоді і характеризується як «практично не вільна») [5]. На наш погляд, вирішення цих проблем потребує комплексного підходу, і в першу чергу – поєднання зусиль підприємницьких структур і державного регулювання. Мова йде про створення в Україні єдиної макрологістичної транспортної системи, що забезпечує впровадження прогресивних транспортних технологій при узгодженій роботі різних видів транспорту.

Висновки. Враховуючи сучасні тенденції господарювання, світовий ринок транспортних послуг прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті. Інтеграція транспортних систем ґрунтується на глобальній уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортної системи.

Одночасно інтенсивно розвивається транспортно-експедиційна діяльність, яка розглядається як комплексне обслуговування клієнтів в процесі перевезень, включаючи й транспортне експедирування. Світовий ринок транспортно-логістичного обслуговування характеризується коопера-

цією роботи транспортно-експедиційних компаній, централізацією логістичних функцій, диверсифікованістю діяльності транспортних фірм.

В цих умовах важливішою задачею України є реалізація переваг її географічного положення і транспортної системи в якості природного транзитного моста між Європою і Азією.

ЛІТЕРАТУРА

1. Большаков В. Ф. и другие. Белая Книга – Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции / Международная академия транспорта, Всемирная организация автомобильного транспорта, Ирмат – Холдинг. – М. : ПолиграфСервисXXI, 2003. – 192 с.
2. Законодательство Украины о транспорте // Право и практика. – 2002. – № 30. – С. 3–117.
3. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Общ. ред. и вступ. ст. Е. М. Пеньковой. – М. : Прогресс, 1990. – С. 341.
4. Ложачевська О. Характеристика транспортної галузі в Україні // Економіст. – 2002. – № 10. – С. 42–45.
5. Проблемы реформирования Украинского рынка транспортно-экспедиторских услуг // Транспорт. – 2002. – № 36. – С. 61–64.

Рецензенти: Ємельянов В. М. – к.т.н., доцент;
Пісьмаченко Л. М. – д.держ.упр.

© Акімов О. В., 2011

Стаття надійшла до редколегії 12.04.2011 р.