
РОЗДІЛ 4. МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА ТА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 339.5:656.025.4 (477)

МЕХАНІЗМ ВХОДЖЕННЯ УКРАЇНИ ДО СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Гончаренко Н.І., к. е. н.

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється – вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняття в ньому місця, яке б відповідало рівню високорозвинутої держави.

Україна, володіючи розвинутою транспортною системою, що охоплює потужності всіх видів транспорту, потенційно готова до формування ефективного транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі, яке б відповідало вимогам підвищення конкурентоспроможності її транспортної галузі та розвитку національних зовнішньоторговельних відносин. Тому потреба у дослідженні напрямів впливу національного ринку транспортних послуг на ефективність зовнішньої торгівлі країни та процес інтеграції до світової транспортної системи зумовлює актуальність теми дослідження.

Проблеми розвитку торговельних процесів у сфері послуг були висвітленими у працях багатьох учених. Серед вітчизняних та російських найбільшою довершеністю вирізняються праці: І.Ф. Бінько, З.С. Варналія, О.С. Власюка, В.М. Гейця, Б.В. Губського, С.В. Давиденка, Г.Ю. Дарнопиха, Я.А. Жаліла, Л.Л. Кістерського, І.С. Кравченка, Т.М. Мельник, В.І. Мунтіяна, Є.В. Савельєва.

Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортних систем України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме М.І. Данька, В.Л. Диканя, Н.В. Якименко, Ю.В. Соболева, Л.О. Позднякової, О.Г. Дейнеки, Ю.С. Бараша, Л.Ю. Яцківського, В.Д. Зеркалова, Н.В. Чебанової, О.Г. Кірдіної та інших. Однак, незважаючи на те, що проблемам транспортної системи приділялась величезна увага, в умовах трансформації світового господарства та переділу світового транспортного ринку питання забезпечення її ефективного функціонування потребують подальшого вивчення.

Вищезазначене й обумовило вибір теми та постановку мети дослідження, яка полягає у розробці науково-практичних рекомендацій щодо активізації процесу інтеграції України в європейську і світову транспортні системи в умовах сучасного розвитку світогосподарських процесів.

Глобалізація та посилення конкуренції на світовому транспортному ринку призвели до необхідності застосування принципово нових підходів до формування міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, розвиток її економічних зв'язків із зарубіжними країнами ставлять перед транспортно-логістичним комплексом складні задачі щодо його інтеграції в європейську і світову транспортні системи.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення

транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

Слід відзначити, що на українському ринку послуг, у тому числі транспортних послуг, спостерігається постійне позитивне сальдо зі щорічним позитивним приростом. Згідно з даними Держкомстату України, у 2012 р. її експорт послуг склав понад 10 млрд. дол. США, а імпорт – понад 5 млрд. дол. США [1]. Результати розрахунків коефіцієнта географічної диверсифікованості зовнішньоторговельних потоків послуг показують, що його коливання у межах 0,34-0,96 для експорту та 0,49-0,9 для імпорту більшою мірою забезпечується за рахунок розгалуженої географії торговельних операцій, а не внаслідок рівномірності їх розподілу – провідними партнерами України як в експорті, так і в імпорті послуг традиційно залишаються Росія та ЄС, щоправда, частка обох контрагентів має стрімку тенденцію до зниження на користь третіх країн. Експорт послуг країнам СНД за 9 місяців 2012 р. становив 44,9% від загального обсягу експорту, країнам Європейського Союзу – 27,8%. Основною країною-партнером в експорті послуг залишається Російська Федерація, на яку припадає 4001,6 млн. дол. США (40% від загального обсягу експорту) [1].

Транспортна галузь є ключовим елементом економічного розвитку України і суттєвим джерелом наповнення державного бюджету: обсяги експорту транспортних послуг України за 9 місяців 2012 р. становили 6,4 млрд. дол. США (63,6%), імпорту – майже 1,3 млрд. дол. США (25,4%). Із загального обсягу експорту транспортних послуг близько 30% припадає на країни ЄС; обсяг імпорту транспортних послуг на 40% формується державами Євросоюзу. Отже є очевидною спільна зацікавленість у поглибленні інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг [1].

Таблиця 1

Внески видів транспорту у темпи зростання (скорочення) перевезення вантажів та вантажообороту України у 2012 році

	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн.т	у % до січня-листопада 2011р.	млн. ткм	у % до січня-листопада 2011р.
Усіма видами транспорту	707,2	95,5	362247,2	93,1
у тому числі				
залізничним	421,5	98,5	218026,2	98,1
автомобільним	164,8	101,1	35852,3	102,6
водним	7,3	79,6	4895,9	72,5
трубопровідним	113,5	80,9	103152,7	82,5
авіаційним	0,1	127,8	320,1	94,5

Розраховано автором за даними [1].

У структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків через державний кордон України найбільшу частину займає транзит – 37,6%. Експорт становить 38,6% зовнішньоекономічних вантажопотоків через державний кордон України, імпорт – 23,8% [1]. Якщо розглядати структуру зовнішньоекономічних вантажопотоків за видами транспорту, то найбільші обсяги припадають на трубопровідний транспорт – 33,7% від загального обсягу вантажопотоків через державний кордон, та на залізничний транспорт – 40,6%. У структурі експортних вантажопотоків переважає залізничний транспорт – 54,7%, імпортних та транзитних – трубопровідний (відповідно 44,3% та 61,6%) [1].

Найменші обсяги зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордон України припадають на авіаційний та річковий транспорт. Частка вітчизняного морського флоту у відправленнях експортних і транзитних вантажів становить 3,5%. І тому в країні спостерігається витіснення українських перевізників із міжнародних ринків перевезень через втрату флоту, захоплення ринку перевезень транспортними та експедиторськими компаніями.

Транспортна система України, що об'єднує всі сучасні види транспорту, які в цілому відповідають внутрішнім та зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, потребує на даному етапі істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг і, в першу чергу, у міжнародному сполученні. Це зумовлено докорінними змінами характеру транспортно-економічних зв'язків України в умовах її незалежності, коли основна їх частина перетворилася на категорію зовнішньоекономічних, експортних, імпорتنих і транзитних.

Проблема визначення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків об'єктивно виходить за межі власних інтересів України у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Отже лише ця обставина може визначити пріоритети розвитку країни у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу та іншими міжнародними інституціями. Треба брати до уваги і той факт, що Україна має спільні кордони з шістьма країнами Європи та Російською Федерацією. Все це створило для неї унікальну позицію як транстериторіальної зони. Через це територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності – рівень розвиненості всіх транспортних зв'язків і відповідної їм інфраструктури, за яким Україна посідає перше місце в Європі (коефіцієнт транзитності України становить 3,75, Польщі – 2,92) [2].

Крім України, із сусідніх країн надати свою територію для транспортного коридору можуть Румунія, Білорусь і Російська Федерація. Однак шанси України в цій конкуренції, якщо розглядати ситуацію, виходячи з об'єктивних умов і передусім із наявної транспортної інфраструктури, є більш вагомими.

Україна пронизана потужними міжнародними транзитними й експортно-імпортними вантажопотоками. Найбільший серед них вантажопотік Захід – Схід, що з'єднує країни Європи з Росією та Закавказьким регіоном. У межах України він розпочинається двома ділянками: Любомль – Ковель – Рівне – Шепетівка – Козятин і Мостиська – Львів – Тернопіль – Жмеринка – Козятин, через Шевченко – Знам'янку – Дніпропетровськ – Синельникове – Донецьк і виходить кількома напрямками до кордону з Росією. Ця магістраль є найкоротшим залізничним шляхом із Центральної та Східної Європи на Північний Кавказ та Закавказзя, а з комбінованими перевезеннями (різними видами транспорту) – також і до Казахстану та Середньої Азії. Вантажопотоки за цим напрямом представлені переважно транзитними вантажами (нафта і нафтопродукти, метали, хімічні продукти, бавовна), а також експортними товарами (чорні метали, продукти хімічної промисловості). Більша частина вантажопотоків сходиться до портів України, зокрема портів: Одеса, Іллічівськ, Південний, які фіксують транспортні зв'язки Північ – Південь, що з'єднують Росію та інші країни СНД із Середземномор'ям та Світовим океаном [3].

Слід зауважити, що для України актуальність проблеми зовнішньополітичної діяльності та міждержавної взаємодії у рамках євразійського співробітництва, зокрема у сфері реалізації транснаціональних комунікаційних проектів, є незаперечною, що найбільше сприяє втіленню її геостратегічних інтересів і дає шанси істотно закріпитись у субрегіональному розкладі сил.

Зміщення транспортних маршрутів у межах Старого світу – поступове зменшення питомої ваги морських перевезень товарів і пасажирів – були передумовами підвищення геополітичного значення Передньоазійського регіону для України. Для перспектив широкомасштабної торгівлі в межах Євразії істотним є спорудження швидкісної трансєвразійської залізниці Пекін – Стамбул, а також відтворення традиційної сухоподільної транспортної інфраструктури, одна з гілок якої через Україну має з'єднати Європу з

Центральною Азією і через неї з Південною та Східною Азією.

Відповідно вигідне економіко-географічне положення України, роль транспортної галузі у забезпеченні позитивного балансу зовнішньоторговельних операцій повинна збільшуватися. Це можна забезпечити шляхом спрямування зусиль на розбудову транспортної інфраструктури з урахуванням конкурентоспроможності транспортної мережі України у світову транспортну систему, а також забезпечення відповідності роботи транспортної системи новим вимогам, які залежать від розвитку економіки країни, забезпечення високої якості та швидкості здійснення як внутрішніх, так і міжнародних перевезень.

У ході дослідження визначено, що рівень розвитку транспортної інфраструктури характеризує транзитні можливості країни, а їхня реалізація позитивно позначається на рентабельності ряду галузей економіки. Зокрема простежується тенденція досягнення найвищої рентабельності саме в тих галузях, які пов'язані з транзитною властивістю України: на транспорті й у зв'язку – 37,5%, у постачанні й збуті – 22,7%, заготівлі – 21,3%, у промисловості та сільському господарстві – в близько 10% [4;5]. Все це підтверджує той факт, що для піднесення української економіки потрібно повною мірою використовувати транзитний потенціал.

Висновки. Здійснення заходів щодо забезпечення економічних інтересів держави в області транспорту повинно здійснюватися комплексно, в рамках єдиної державної транспортної політики. Державне значення транспорту вимагає спеціального підходу до державного регулювання цієї галузі, спрямованого на забезпечення суспільних інтересів, розвиток транспорту у відповідності з цими інтересами, застосування заходів державної підтримки ТДК. Важливішим інструментом в цьому мають стати тарифна політика держави і вдосконалення податкового законодавства, які повинні бути спрямовані на підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на міжнародному і внутрішньому ринках та залучення додаткових джерел фінансування транспорту.

Реформування транспортної системи має забезпечити підвищення ефективності роботи всіх видів транспорту шляхом приведення управлінських і виробничих структур у відповідність з виконуваними обсягами перевезень на основі впровадження сучасних інформаційних технологій.

Таким чином, з метою забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг, а також для транспортного забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків та поетапної інтеграції транспорту України в європейську та світову транспортні системи пропонуємо:

- гармонізувати нормативно-правову базу у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- створити ефективну державну систему контролю за діяльністю транспортних підприємств у сфері міжнародних перевезень на території України;
- коригувати стратегію розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;
- наблизити технічні, технологічні та екологічні стандарти і вимоги у сфері транспорту до європейських та поступово запровадити їх на вітчизняному ринку, а також розробити і здійснити заходи щодо забезпечення техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою.

Література:

1. Статистична інформація/ [Електронний ресурс] – /Держ. ком. статистики України. – Офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Толстова А.В. Методичний підхід до розрахунку інтегрального показника транзитоспроможності країни/ А.В. Толстова// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №28. – С. 96-100.

3. Макогон Ю.В. Развитие морского транспорта в государствах членах ЧЭС: проблемы и перспективы – украинский аспект/ Ю.В. Макогон// Проблемы и перспективы сотрудничества между странами юго-восточной Европы в рамках ЧЭС и ГУАМ: сб. науч. тр. – Севастополь-Донецк: ДонНУ, РФ НИСИ в г. Одесса, РФ НИСИ в г. Донецк, 2009. – С. 16-22.

4. Харсун Л.Г. Пріоритетні напрями розвитку транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі України/ Л.Г. Харсун// Економіка ринкових відносин. – 2009. – №3-4. – С. 147-153.

5. Винников В.В. Концепция развития мультимодальных технологий и транспортных коридоров Украины/ В.В. Винников, Н.А. Гармаш// Экономические инновации. Проблемы (Современный инструментарий) развития производственной инфраструктуры: Сб. науч. работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – Вып. 32. – С. 54-63.

У даній статті проведено дослідження особливостей розвитку українського ринку транспортних послуг. Запропоновано рекомендації щодо активізації процесу інтеграції України в європейську і світову транспортні системи.

Ключові слова: транспортна система, транспортні послуги, інфраструктура, інтеграція.

МЕХАНИЗМ ВХОЖДЕНИЯ УКРАИНЫ В МИРОВОЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Гончаренко Н.И., к. э. н.

Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина

В данной статье проведено исследование особенностей развития украинского рынка транспортных услуг. Предложены рекомендации по активизации процесса интеграции Украины в европейскую и мировую транспортные системы.

Ключевые слова: транспортная система, транспортные услуги, инфраструктура, интеграция.

MECHANISM OF UKRAINE INTEGRATION TO THE GLOBAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES

Goncharenko N.I., Ph.D.

V.N. Karazin Kharkiv National University

In this article research of the development features of the Ukrainian market of transport services was made. Recommendations on enhancing of Ukraine integration into the European and global transport systems were proposed.

Key words: transport system, transport services, infrastructure, integration.

Надійшла до редколегії 15.02.2013 р.

© Гончаренко Н.І., 2013 р.