

функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море).

Однак, за 1 квартал 2009 року надходження до державного бюджету від

українських морських портів збільшилися у 4 рази. Згідно з даними Міністерства економіки, сукупний чистий прибуток усіх 18 підприємств склав 522 млн. грн. Доходи збільшилися на 66% – до 1,2 млрд. грн. При цьому сукупний вантажообіг портів, навпаки, впав з січня по березень на 20%: зниження обсягів перевалки було із залишком компенсовано іншими факторами. Джерелом значного зростання доходів і прибутку портів стало підвищення тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи на 44%, збільшення портових зборів, а також зборів і плат з судновласників на 58%. Тобто, зростання показників діяльності вітчизняної транспортної системи відбувається екстенсивно інфляційними засобами, а саме: за рахунок підвищення вартості послуг за умов скорочення обсягів вантажів. Падіння на 20% вантажопотоків пояснюється як економічною кризою, так і загальною негативною тенденцією розвитку транзитного потенціалу України.

За умов збереження ситуації, коли Україна підвищує вартість послуг морських портів, залишаючи на низькому рівні їх функціональний стан, перспектива втрати власних позицій на користь Румунії, Болгарії чи Туреччини на Чорному морі несе в собі реальну загрозу.

Тому необхідно вжити заходів задля недопущення втрати Україною своїх позицій в міжнародній системі транспортних коридорів: всі понадпланові надходження від діяльності річкових та морських портів слід направляти на фінансування їх інфраструктури та підвищення якості послуг, що має запобігти погіршенню зазначеної ситуації.

УДК 339.137.2

РОЗВИТОК МТК УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Соболев В.М. д.е.н., професор (ХНУ)

Одним із ключових процесів розвитку світової економіки є глобалізація, тобто якісно новий етап у розвитку інтернаціоналізації господарського життя.

Відношення до глобалізації як фахівців, так і всіх мешканців нашої планети дуже неоднозначне, а часом і діаметрально протилежне. Це пов'язано з різними точками зору на наслідки глобалізаційних процесів, у яких одні вбачають серйозну загрозу світовій економічній системі, а інші бачать кошти подальшого прогресу економіки. Безсумнівно, наслідки глобалізації можуть носити як позитивний,

так і негативний характер, однак альтернативи їй немає.

Україна у повній мірі відчуває на собі наслідки глобалізації. При цьому, окрім загальних наслідків, які є спільними для кожної країни, що включена до світових економічних процесів, Україна має додаткові наслідки, що обумовлені особливостями її власного інституційного середовища. До цих особливостей слід віднести, зокрема, невідповідність транспортної інфраструктури сучасним потребам.

Тому нині досить гостро стоїть питання глобалізації транспортної системи України, формування єдиного інтегрованого транспортно-економічного простору, що значно поліпшить реалізацію міжнародних стосунків. Інтеграція національної економіки передбачає термінову інтернаціоналізацію до світової транспортної системи, а також її реконструкцію й уніфікацію. Для прискорення європейської інтеграції України в галузі транспорту у квітні 2006 року постановою Кабінету Міністрів України затверджена «Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 - 2010р.р.». В рамках Програми роль організації транспортного процесу можуть виконувати як залізниці України, так і створені транспортні інформаційно-логістичні центри, що удосконалять транспортно-логістичний сервіс шляхом підбору для споживачів оптимальних схем доставки вантажів та надання додаткових супутніх послуг. Також подібні центри можуть виступати у якості головної ланки взаємодії промислового та транспортного комплексу в мережі міжнародних транспортних коридорів.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) віднесено до найголовніших напрямків інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспортну систему.

Територією України проходять три МТК - №3,5,9 і п'ять коридорів ОМЗ - Ж№ - 3,5,7,8,10. Через українські порти Ізмаїл і Рене здійснюється взаємодія з Паневропейським коридором № 7, що проходить по ріці Дунай. Розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія).

Здійснення транзитних перевезень через територію України, шляхом участі в створенні МТК, дозволить їй збільшити конкурентні послуги, підвищити рівень якості транспортного обслуговування, впроваджувати прогресивні технології, забезпечити фінансову стабільність усього транспорту в цілому, тим самим істотно збільшивши надходження в бюджет.

Для створення такої системи Україні необхідно вироблення транспортної політики, заснованої на державній підтримці ринку транспортних послуг, розробці нормативно-правової бази транспортного сектора, гармонізації в області

транспорту й уніфікації правової бази транспортної галузі з європейською правовою базою, заснованою на принципах ГАТТ/СОТ.

УДК 656.022.8(100)

ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ УКРАЇНИ В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Строгуш І.І., начальник відділу міжнародних транспортних коридорів та логістики Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку Мінтрансу України

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Це сприяє постійному зростанню транснаціональних вантажопотоків, у тому числі між країнами Західної Європи і Азії, Північної Європи і Близького Сходу. Географічне положення України, розвинута транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів повинні сприяти тому, щоб обсяги транзитних вантажопотоків через її територію збільшувалися.

В даний час по території нашої країни проходять наступні міжнародні транспортні коридори:

- № 3 Берлін – Краків – Львів – Київ, далі через Харків – на Казахстан і по Транссибірській магістралі – до портів Дальнього Сходу;
- № 5 Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів – Київ, далі через Дніпропетровськ, Волгоград – на Астрахань і далі по маршруту коридору «Північ – Південь» до Ірану та Індії;
- № 7 Дунай – Чорне море – Азовське море – Дон – Волгодонський канал – Волга – Каспійське море – Іран і далі по маршруту коридору «Північ – Південь»;
- № 9 Хельсінкі – Санкт-Петербург – Москва – Київ – Одеса.

Транспортна система України в основному здатна забезпечити зростання транзитних перевезень, але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури країни залишається низьким.

Слід зазначити, що держава веде активну політику підтримки європейських ініціатив щодо розвитку транзитного потенціалу - створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу

країни. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, безперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а і стабілізації при існуючих об'ємах.

Тому однією з базових позицій транзитної стратегії України повинна стати позиція використання своєї території як глобального "транспортно-комунікаційного коридору" для проходження товарних потоків по двом головним осям – вертикальній і горизонтальній. Коштує уваги і те, що маршрути цих транспортно-комунікаційних осей співпадають з існуючими одвічно шляхами, які сформувалися ще на зорі людської цивілізації. Перший з них – "Шлях з варяг в греки", умовно кажучи, "вертикальна вісь", яка зв'язує Північ Європи з країнами передазіатського регіону. Інша транспортно-комунікаційна вісь – це вихід на традиційний маршрут "Великого шовкового шляху", відродження якого пов'язано з вже діючою "Трансасійської авто-, і залізничною магістраллю", на якій зосередилися зустрічні товарні потоки з країн, розташованих в просторі Південно-східної, Центральної і Передньої Азії, Північної Африки і Європи.

Основною причиною, що стримує розвиток транзиту вантажів в Україні, є нестабільність національного законодавства, яке не відповідає загальноприйнятим міжнародним нормам. Відповідно, розвиток у країні транспортно-комунікаційних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему повинен базуватися на принципах міжнародної транспортної політики, в першу чергу, Європейського Союзу, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, відношення між державою і транспортом, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги і безпеку і т.д. Перехід на ці принципи повинен бути поступовим, поетапним, враховуючи ухвалення в Україні відповідної законодавчої і правової бази.

При цьому першочерговим етапом актуалізації транзитних перевезень повинна стати активізації зовнішньої політики при заключенні міждержавних домовленостей з країнами, розташованими безпосередньо в зоні досяжності основних транспортно-комунікаційних осей України.

Таким чином, територіальна цілісність і політична стабільність України сприяють формуванню і розвитку міжнародних транспортних коридорів на території країни, а це