

УДК 65.012.8:339.9
UDC 65.012.8:339.9

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ

Козак Л.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Федорук О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE NATIONAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN THE CONTEXT OF INTEGRATION IN THE EUROPEAN ECONOMIC SPACE

Kozak L.S., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Fedoruk O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Ludchenko Y.O., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Козак Л.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Федорук О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лудченко Я.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Однією з основних передумов стабільного розвитку країн світової спільноти є постійне розширення їх господарських зв'язків. Серед останніх важливе місце займають міжнародні торговельні відносини, які зорієнтовані на задоволення потреб країн-партнерів у сировині, паливі, машинах, устаткуванні, новітніх матеріалах і технологіях, товарах широкого вжитку тощо. Вагомою складовою міжнародних торговельних відносин, що останнім часом набуває все більшого значення, виступає світовий ринок послуг. Це зумовлено, по-перше, бурхливим розвитком сфери послуг у розвинених країнах світу, де частка сфери послуг у ВВП сягає 70 % і більше. По-друге, прискорене зростання міжнародної торгівлі послугами спонукала інтенсифікація інтеграційних та глобалізаційних процесів у світовому господарстві. По-третє, необхідно відмітити надзвичайно широку диверсифікацію послуг на міжнародному рівні, які все більше впливають на розвиток всіх галузей і сфер національного та світового господарства. Наслідком зазначених чинників стало стрімке зростання темпів торгівлі послугами на світовому ринку. Зараз на них припадає більше п'ятої частини світових експортно-імпортних операцій. Все це викликає не тільки науковий і практичний інтерес до проблем розвитку світового ринку послуг, але передбачає розв'язання питань з раціонального використання його переваг країнами світу.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення.

Перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку транспорту на якісно новій основі. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічна база та практичні аспекти транспортного забезпечення комплексного розвитку національної економіки знайшли відображення у працях зарубіжних і вітчизняних вчених, а саме: Л. Абалкіна, О. Амоші, І. Ансоффа, О. Бакаєва, М. Бутка, А. Вебера, Є. Сича, М. Фашевського та ін. Такі вчені, як В. Бабич, О. Дейнека, Г. Ейтутіс, В. Гурнак, В. Шинкаренко, А. Гриньов, Д. Горелов, Л. Миротін, Ю. Пащенко, В. Персіанов та інші, в своїх роботах досліджували широкий спектр проблем, пов'язаних із забезпеченням ефективного функціонування та взаємодії різних видів транспорту, формуванням міжнародних транспортних коридорів, удосконаленням транспортної інфраструктури й організації міжнародних перевезень.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження особливостей розвитку національного ринку транспортних послуг; з'ясування основних завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури та забезпечення оновлення рухомого складу; обґрунтування концептуальних засад створення ефективної системи вантажного транспорту; формування дієвої моделі взаємодії України з ЄС у транспортній сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий ринок послуг як категорія міжнародної економіки функціонує відповідно до основних законів ринкового господарства, а саме: закону вартості, закону попиту та пропозиції, закону зростання продуктивності праці, закону нагромадження, закону пропорційного розвитку. Закономірності розвитку сфери послуг слід вбачати в поступовому залученні окремих країн до світового ринку послуг, переплетенні їх економічних інтересів у цій галузі, розвитку національних ринків послуг, що проявляється у зростанні обсягів надання послуг. На світовому ринку послуг домінують США, Велика Британія, Франція, Німеччина, Японія, Бельгія, Нідерланди, Італія, на які припадає 2/3 світового експорту послуг і більше 50 % імпорту [1]. До особливостей світового ринку послуг слід віднести такі: системність розвитку, яка означає, що ринок послуг розглядається як цілісна система з багатьма складовими, пов'язаними між собою; чутливість до ринкових змін, причиною якої є постійні коливання в попиті та пропозиції послуг на ринку; висока швидкість обороту капіталу, пов'язана з коротшим виробничим циклом в сфері послуг; постійне зростання асортименту послуг.

Розвиток сфери послуг у сучасних умовах має деякі особливості, а саме:

1. Міжнародна торгівля послугами не є винятковою прерогативою промислово розвинених країн. У ряді країн, що розвиваються, послуги також складають значну частину їхнього експорту. Тому для оцінки участі країни у світовій торгівлі послугами доцільно також використовувати показник її частки у світовій торгівлі, що, як правило, має максимальне значення у промислово розвинених країнах.

2. Спеціалізація країни на тих чи інших видах послуг залежить від рівня економічного розвитку. Так, у розвинених країнах перевага надається фінансовим, телекомунікаційним, інформаційним і більшості галузей ділових послуг, а для країн, що розвиваються, характерною є спеціалізація на транспортних, туристичних і фінансових послугах.

3. Розвиток торгівлі послугами сприяє наданню супутніх послуг. Як правило, країни, що надають портові послуги, спеціалізуються і на судноремонті; країни-виробники комп'ютерів поставляють на світовий ринок комп'ютерні послуги; у країнах-експортерах нафти переважає фрахт з обслуговуванням нафтоперевезень.

Міжнародна торгівля товарами і міжнародна торгівля послугами тісно пов'язані між собою. При постачанні за кордон товарів надається все більше послуг, починаючи з аналізу ринків і закінчуючи транспортуванням товарів. Міжнародна статистика надає обмежені відомості про структуру світової торгівлі послугами. Міжнародний валютний фонд ділить цю торгівлю на чотири види – фрахт, інші транспортні послуги, туризм та інші послуги, питома вага яких складає близько 50 %. Особливості транспортних послуг полягають у такому: транспорт не виробляє нових товарів, але завдяки їх переміщенню забезпечується подовження процесу виробництва і обігу; створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням; транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обігу; він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами; транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки [2].

Автомобільний транспорт можна охарактеризувати як мобільний, швидкісний, здатний забезпечити високу збережність вантажу, проте, цей вид транспорту є досить дорогим. Серед особливостей морського транспорту слід виділити наступні: невисока вартість перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту; можливість зміни маршруту; здатність перевозити великі партії вантажів; невелика швидкість перевезень; сезонність перевезень в північних регіонах. Річковому транспорту властиві такі риси: невисока вартість перевезень; здатність перевозити великі

партії вантажів; можливість використання в районах, де інші види транспорту не розвинені; необхідність в побудові гідротехнічних споруд. Особливості залізничного транспорту: відносно недорогий, не залежить від кліматичних умов, здатний перевозити найрізноманітніші вантажі, високі витрати на побудову залізниць. Повітряний транспорт має наступні характеристики: висока швидкість доставки та збережність вантажу, можливість перевезення у віддалені регіони, скорочення шляху. Трубопровідний транспорт має такі властивості, як забезпечення безперервності транспортування, практичне виключення ситуації втрати вантажу, незалежність від оточуючого середовища.

Варто зауважити, що у системі морського торгового судноплавства зародилися й одержали розвиток основні правові інститути й організаційні форми міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Система економічних і правових відносин між учасниками процесу перевезення на інших видах транспорту розвивалася під впливом міжнародної практики морського торговельного судноплавства. У міжнародному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень: лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна). Міжнародне лінійне судноплавство організується морськими перевізниками на стійких географічних напрямках міжнародної торгівлі. Основним документом при оформленні перевезення вантажу в міжнародному лінійному судноплавстві є коносамент. Існує декілька видів коносаментів: коносамент на пред'явника, що надає право кожному, хто є його власником, розпоряджатися товаром; іменний коносамент, що виписується на конкретного одержувача товару; ордерний коносамент, відповідно до якого перевізник повинний доставити товар за вказівкою визначеної сторони. Розрізняють також бортовий коносамент, що оформляється на вантаж, який завантажують на борт судна, і коносамент на вантаж, прийнятий до відправлення, що застосовується у випадку, якщо товар зданий на склад для наступного відвантаження. Іноді застосовується наскрізний коносамент – документ, на основі якого вантажі транспортуються з порту навантаження в порт призначення двома і більше судноплавними лініями, що діють відповідно до угоди. Основною міжнародною угодою, що визначає взаємовідносини учасників договору морського перевезення і правовий статус коносаментів, є Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.), особлива увага в якій приділена питанню про відповідальність морського перевізника за вантаж. Морські перевезення пасажирів і багажу регулюються Афіньською конвенцією про морські перевезення пасажирів, їхнього багажу, транспортних засобів і ручного багажу, а також Міжнародною морською організацією.

На частку міжнародного повітряного транспорту, за даними Міжнародної організації цивільної авіації, припадає більше 54 % від загального обсягу всіх регулярних авіаційних перевезень у світі. Міжнародним польотом вважається політ, при якому повітряне судно перетинає державні кордони двох країн. Міжнародним повітряним перевезенням вважається перевезення, здійснюване на повітряних судах, при якому місце відправлення і місце призначення незалежно від того, чи було перевантаження або перерва в перевезенні, розташовані на території двох держав або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Польоти на міжнародних повітряних лініях за формою їх виконання можна класифікувати на регулярні та нерегулярні. Польоти над своєю територією здійснюються відповідно до національних законів і прав, польоти над чужою територією і відкритим морем – відповідно до двосторонніх і багатосторонніх угод між зацікавленими державами. Регулюванням повітряних перевезень займаються різноманітні міжнародні організації. Основним міжнародним органом, що здійснює багатостороннє регулювання світового повітряного транспорту на міждержавному рівні, є Міжнародна організація цивільної авіації.

Сучасний стан розвитку транспортної галузі України характеризується такими факторами: використання переваг вигідного транспортно-географічного положення; переважання автомобільного транспорту у перевезенні пасажирів; переважання автомобільного транспорту (44 %), залізничного (39 %) та трубопровідного (12 %) у перевезенні вантажів. За обсягами пасажирських перевезень і протяжністю шляхів провідна роль у транспортному сполученні України належить автомобільному транспорту, який завдяки переважно рівнинному характеру рельєфу країни розвивався досить рівномірно по всій її території з дещо щільнішою мережею автошляхів на заході та південному сході. Основними центрами автомобільного сполучення є Київ, Харків, Дніпро, Запоріжжя та Полтава. Передбачається, що значення автомобільного транспорту зростатиме в зв'язку з інтеграцією України у високорозвинену європейську автомобільну комунікаційну мережу, що передбачає будівництво в країні першокласних автострад. Значну роль відіграватиме Україна і в перспективній мережі стратегічних транспортних коридорів Центральної та Східної Європи, що розробляються експертами ЄС з метою створення прямого та швидкісного сполучення між європейськими центрами з найбільшою концентрацією населення та виробництва.

У цілому транспортна мережа України складається з транспортних магістралей і вузлів, що зумовлює її лінійно-вузловий характер. Транспортний вузол – це місце перехрещення трьох і більше ліній та потоків одного або кількох видів транспорту. Розрізняють спеціалізовані та інтегральні транспортні вузли. Спеціалізовані транспортні вузли є осередками одного виду транспорту (Умань – великий спеціалізований автомобільний транспортний вузол, Сміла – залізничний). Інтегральні транспортні вузли поєднують 2–4 види транспорту. Місто Київ – це єдиний інтегральний автомобільно-авіаційно-залізнично-річковий транспортний вузол. Основними транспортними вузлами також є автомобільно-залізнично-авіаційні (Львів, Харків, Дніпро); залізнично-авіаційно-морський (Одеса); автомобільно-залізничні (Коростень, Миколаїв, Запоріжжя, Полтава, Суми, Тернопіль, Ковель, Черкаси, Кременчук, Мукачеве, Стрий). Серед транспортних магістралей особливе значення мають транспортні полімагістралі, які поєднують лінії та потоки двох (бітранспортні) та рідше трьох (тритранспортні) видів транспорту.

Україна володіє розвинутою транспортною інфраструктурою. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць). Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридора Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). У загальній структурі експорту послуг транспортні послуги становлять майже 70 %, у структурі імпорту – близько 20 %, завдяки чому транспорт України демонструє позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами.

У січні – вересні 2016 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 234,2 млрд ткм, або 101,0 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (рис. 1). Підприємствами транспорту перевезено 453,8 млн т вантажів, що становить 103,6 % від обсягів січня – вересня 2015 р. (табл. 1) [3].

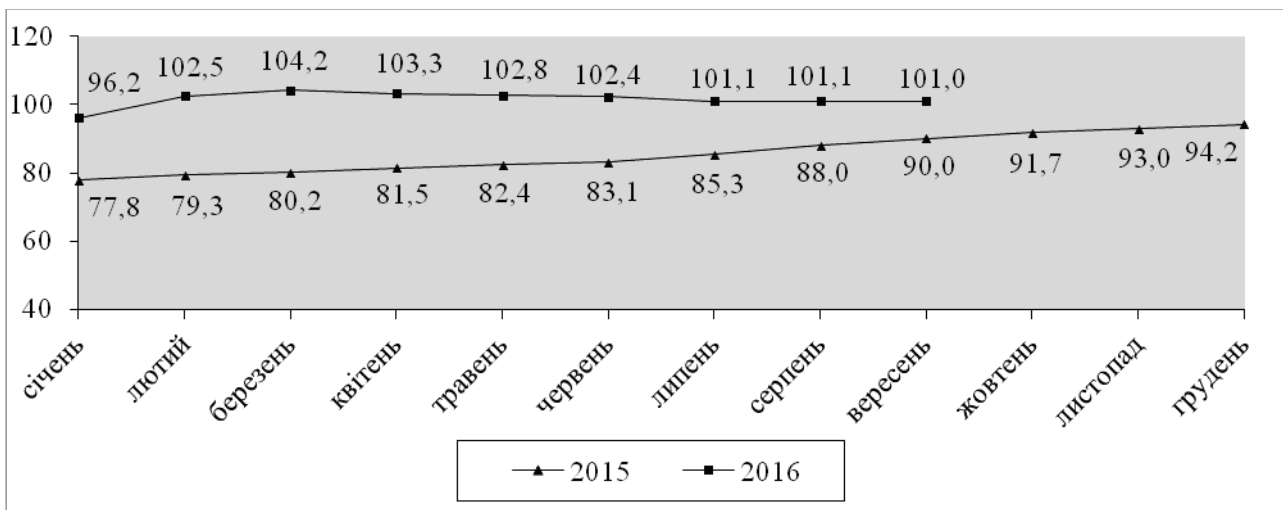


Рисунок 1 – Вантажооборот підприємств транспорту (у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Таблиця 1 – Вантажні перевезення підприємств транспорту у січні – вересні 2016 р.

Види транспорту	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн ткм	у % до січня – вересня 2015 р.	млн т	у % до січня – вересня 2015 р.
Транспорт	234156,9	101,0	453,8	103,6
залізничний	136212,7	94,7	252,9	98,6
автомобільний	27380,5	109,0	122,6	114,8
водний	2931,3	71,9	4,8	100,6
трубопровідний	67477,6	115,2	73,4	104,9
авіаційний	154,8	102,4	0,05	108,1

У січні – вересні 2016 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 214,1 млн т вантажів, що на 0,4 % менше, ніж у січні – вересні 2015 р. Перевезення брухту чорних металів знизилося на 22,3 %, будівельних матеріалів – на 15,5 %, лісових вантажів – на 12,7 %, залізної та марганцевої руди – на 7,9 %, кам'яного вугілля – на 2,0 %. Разом із цим

перевезення хімічних і мінеральних добрив збільшилось на 0,4 %, цементу – на 8,4 %, зерна та продуктів перемелу – на 9,3 %, чорних металів – на 10,0 %, коксу – на 10,8 %, нафти і нафтопродуктів – на 18,4 %. У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 49,2 %. Порівняно із січнем – вереснем 2015 р. обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 1,4 %. У січні – вересні 2016 р. збільшилися обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка аміаку, яка складалася тільки з транзиту, зросла на 7,8 %, газу – на 9,4 %. Разом із цим перекачка нафти скоротилася на 14,6 % [4].

У 2015 р. вантажооборот підприємств, що експлуатували автомобільний транспорт (власний або орендований), становив 39,0 млрд ткм, з нього у міжнародному сполученні – 8,6 млрд ткм. Підприємствами, що експлуатували автомобільний транспорт, перевезено 1,0 млрд т вантажів, що становить 90,7 % від обсягів 2014 р. Інформацію про пробіг автомобільного транспорту та витрати пального на експлуатацію автомобілів подано відповідно у табл. 2 і табл. 3.

Таблиця 2 – Пробіг автомобільного транспорту у 2015 р. (млн км)

Види пального	Вантажні автомобілі	Пасажирські автобуси	Пасажирські легкові автомобілі	Спеціальні автомобілі	
				легкові	нелегкові
Загальний пробіг – усього	5380,1	1872,9	3852,2	523,0	686,5
у тому числі виконаний на					
бензині	883,4	221,1	2925,4	418,7	245,4
дизельному паливі	3868,1	1416,4	626,2	74,8	356,3
зрідженому нафтовому газі	374,6	48,7	264,5	26,1	51,7
стисненому природному газі	251,2	186,7	36,1	3,4	33,1
газодизельних автомобілях	2,8	–	–	–	0,01

Таблиця 3 – Витрати пального на експлуатацію автомобілів у 2015 р.

Види автомобільного транспорту	Бензин, млн л	Дизельне паливо, млн л	Газ зріджений, млн л	Газ стиснений, млн м ³
Усього	675,0	1816,1	162,1	119,4
вантажні автомобілі	191,2	1345,9	95,1	61,0
пасажирські автобуси	52,1	257,8	12,6	43,0
пасажирські легкові автомобілі	310,8	58,4	32,9	4,6
спеціальні автомобілі легкові	44,5	8,4	3,6	0,5
спеціальні автомобілі нелегкові	76,4	145,6	17,9	10,3

Слід зазначити, що у січні – вересні 2016 р. усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 76,4 млрд пас.км, що становить 104,6 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (рис. 2).

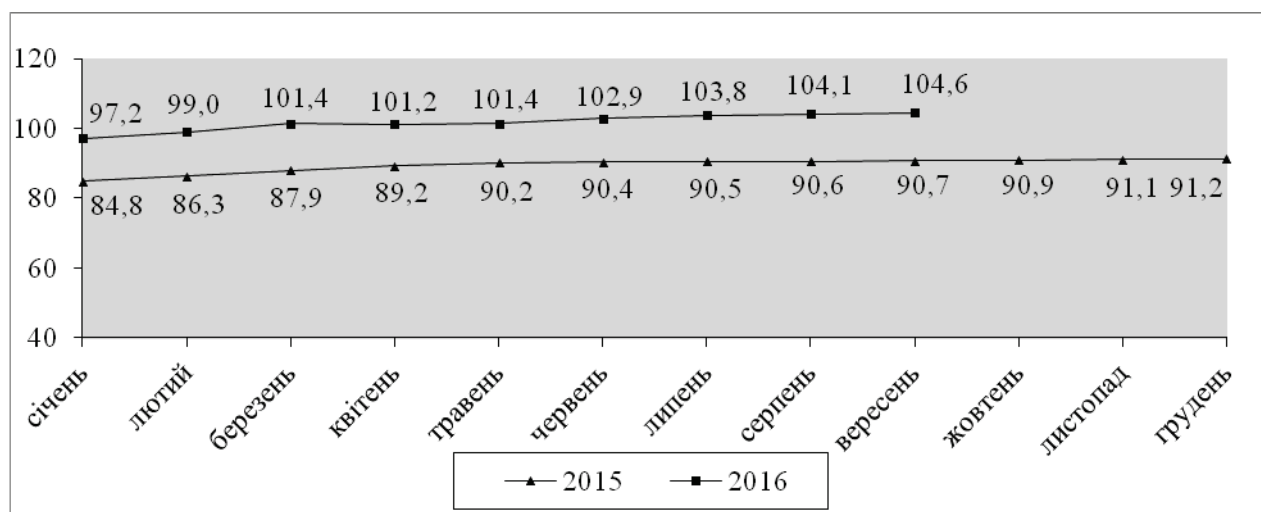


Рисунок 2 – Пасажирооборот підприємств транспорту (у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Послугами пасажирського транспорту скористалися 3609,7 млн пасажирів, або 93,7 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (табл. 4).

Таблиця 4 – Пасажирські перевезення підприємств транспорту у січні – вересні 2016 р.

Види транспорту	Пасажирооборот		Перевезено пасажирів	
	млн пас.км	у % до січня – вересня 2015 р.	млн	у % до січня – вересня 2015 р.
Транспорт	76425,5	104,6	3609,7	93,7
залізничний	28068,3	105,0	296,7	99,9
автомобільний	25684,4	98,3	1506,3	88,5
водний	25,7	145,7	0,4	79,1
авіаційний	11370,2	130,7	6,2	126,6
трамвайний	3027,4	97,6	525,3	97,3
тролейбусний	4346,5	97,5	765,7	96,7
метрополітенівський	3903,0	98,8	509,1	98,6

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років їх протяжність практично не збільшувалася, у той час як за цей самий період в Європі швидкими темпами будувались автомагістралі. У результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 раза менше, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині – 10,9 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5–6 разів менший, ніж у зазначених країнах. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [5].

Незадовільний стан національної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється низьким рівнем тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних засобів внаслідок зниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам.

Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції. Масова автомобілізація населення стає альтернативою громадському транспорту, що створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Кількість легкових автомобілів у приватній власності в Україні стрімко збільшилася. Це призводить до заторів у містах, підвищення екологічного навантаження та значних енергетичних витрат, адже транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів.

Одночасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Понад 15 років експлуатуються 92 % трамваїв, 78 % вагонів метро, 63 % тролейбусів, понад 25 років – 58,9 % пасажирських залізничних вагонів. Підприємства громадського пасажирського транспорту характеризуються збитковістю внаслідок низького рівня тарифів, недостатньої компенсації з бюджету витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів; неефективності системи збору виручки від міських та приміських перевезень на пасажирському транспорті загального користування. Більша частина інвестицій у транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту та кредитів банків. Водночас розвиток транспортної інфраструктури у країнах ЄС є однією з найбільших статей бюджетних витрат.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90 %. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), відносні показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші від середніх загальносвітових показників. Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Серед принципів транспортної політики варто виділити такі:

1. Соціальні принципи:

- сприяння соціально-економічному розвитку регіонів;
- забезпечення свободи мобільності людей (у тому числі з обмеженими фізичними можливостями) та у виборі виду транспорту на основі раціональної цінової політики, яка відображає економічну вартість транспорту;
- створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення;
- узгодження планування розбудови об'єктів транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, довгостроковими планами використання земельних ресурсів і розміщення продуктивних сил;
- зміцнення партнерських відносин між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами, профспілками та громадськими організаціями в процесі реалізації транспортної стратегії.

2. Економічні принципи:

- забезпечення сприятливої ділової кон'юнктури для всіх фізичних і юридичних осіб, які діють на ринку транспортних послуг, незалежно від форми власності, формування однорідного конкурентного середовища між видами транспорту і в межах кожного виду;
- забезпечення випереджаючого розвитку транспортної інфраструктури;
- необхідності проведення жорсткої антимонопольної політики, а за наявності конкуренції – введення вільного ціноутворення;
- залучення інвестицій і заохочення участі приватного сектора на засадах справедливості, прозорості та стабільності;
- прозорості регулювання транспортної системи;
- використання ресурсів транспорту відповідно до ринкового попиту.

3. Фінансові принципи:

- концентрації фінансових ресурсів на основі визначення пріоритетів відповідно до сформульованих цілей і вимог до економічної ефективності їх використання;
- функціонування транспортних підприємств на засадах самокупності;
- спільного фінансування транспортної інфраструктури через загальне оподаткування або через призначені для користувача платежі;
- фінансування інвестиційних проектів на основі доходу або потоку прибутків від реалізації проекту;
- компенсації витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів на маршрутах соціального значення для того, щоб транспорт міг повноцінно працювати у майбутньому.

4. Екологічні принципи:

- пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості додержання екологічних стандартів і нормативів у транспортній діяльності;
- запобігання забрудненню довкілля та негативному впливу на людське здоров'я внаслідок інтенсивного розвитку автомобільного транспорту;
- введення в дію економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності на основі принципу «забруднювач платить»;
- прийняття та виконання міжнародного законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів та запровадження системи навчання суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- стимулювання пріоритетного розвитку енергозберігаючих й екологічно безпечних видів транспорту та інтермодальних технологій.

Нині Україна потребує невідкладної комплексної розбудови транспортної мережі, насамперед міжнародних транспортних коридорів, мережі швидкісних автомобільних доріг, залізниць та аеропортів. Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності, потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. Враховуючи недостатність фінансових засобів бюджету, необхідна взаємодія державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Важливим питанням є резервування земель для будівництва та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, підготовка відповідної нормативно-правової бази.

Основними завданнями щодо розвитку транспортної інфраструктури є такі:

- збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;
- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних;
- розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та обходів населених пунктів;
- розвиток пропускної спроможності морських портів;
- розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів;
- розвиток мережі прикордонних пунктів пропуску;
- розвиток аеропортової мережі;
- розвиток державної системи використання повітряного простору України;
- створення мережі логістичних центрів та «сухих портів»;
- удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.

Прискорене оновлення рухомого складу є одним з найважливіших напрямів модернізації транспорту. Це дасть змогу суттєво покращити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля. Оновлення рухомого складу має здійснюватися за рахунок транспортних компаній, за винятком соціально значущих пасажирських перевезень, що мають фінансуватися з бюджетів усіх рівнів.

Основними завданнями щодо забезпечення оновлення рухомого складу є:

- прискорене та збалансоване впровадження сучасних європейських стандартів безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту;
- формування раціональної структури парку рухомого складу за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива тощо відповідно до поточної структури транспортного попиту;
- розвиток і модернізація в містах комунального пасажирського транспорту та забезпечення необхідною кількістю рухомого складу та автобусів для міжміських і міжнародних перевезень;
- оновлення та модернізація залізничного рухомого складу з метою збільшення його строку служби, підвищення безпеки та швидкості руху.

Створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту. Для цього слід діяти за такими напрямками:

1) розвиток ринку послуг вантажного транспорту шляхом:

- розроблення технічних й організаційних заходів, спрямованих на забезпечення гарантованого збереження вантажів, що перевозяться;
- удосконалення нормативної бази (транспортного, митного, податкового законодавства), контролю навантажувально-розвантажувальних операцій і запровадження відповідальності за діяльність вантажовласників і експедиторів;
- забезпечення прав і захисту перевізників, створення ефективної системи допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення вантажів, включаючи питання тарифів і фінансового навантаження для суб'єктів малого та середнього бізнесу, спрощення процедур отримання віз;
- удосконалення порядку застосування штрафних санкцій за порушення вимог законодавства під час перевезення територією України вантажів іноземними перевізниками;
- забезпечення пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з переміщенням вантажів транзитом через територію України;

- впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій на базі GPS;
- посилення взаємодії видів транспорту шляхом розвитку мультимодальних перевезень і міжнародних транспортних коридорів;
- розвитку транспортно-експедиторської діяльності;
- удосконалення механізмів сертифікації та ліцензування операторів вантажного транспорту;
- збільшення до рівня світових досягнень швидкості переміщення товарів та ритмічності їх доставки, скорочення часу обробки партій товарів у портах та часу перетину державного кордону;
- забезпечення експлуатаційної сумісності залізничних мереж і виділення маршрутів для вантажних перевезень;
- створення національних транспортних компаній, здатних конкурувати зі світовими;
- впровадження стандартних комерційних вантажних і транспортних документів міжнародного зразка, уніфікація процедур, правил і вимог до перевізників;

2) створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень, справедливих ринкових умов конкуренції між видами транспорту, гарантування якості інтермодальних перевезень, їх привабливості та доступності для транспортних операторів завдяки:

- утвердженню нормативно-правових основ функціонування інтермодального транспорту;
- ідентифікації стратегічної мережі інтермодальних перевантажувальних пунктів і коридорів, визначення інтермодальних контейнерних і контрейлерних маршрутів у рамках міжнародних транспортних коридорів;
- маркетингу інтермодальних транспортних послуг;
- введенню «єдиного вікна» для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів;
- залученню інвестицій у нові стандарти інтермодального обладнання;
- удосконаленню тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики для стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень, запровадженню оптимальних тарифів з дотриманням умов вигідності перевезень для автомобільного та залізничного транспорту;
- розробленню технологій взаємодії всіх учасників перевезення;
- створенню інституту операторів інтер/мультимодальних перевезень;
- визначенню і реалізації пріоритетних проектів розвитку інфраструктури інтермодального транспорту на довгостроковий період, у тому числі створенню мережі сучасних високотехнологічних контейнерних терміналів і збільшенню пропускної спроможності існуючих терміналів;
- збільшенню рівня контейнеризації перевезень і номенклатури вантажів, що перевозяться в контейнерах;

3) розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів вимагає:

- удосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівних і сприятливих умов учасникам транспортно-логістичного ринку, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту;
- налагодження ефективної взаємодії з приватним сектором і місцевими органами влади з метою визначення оптимальних місць розташування стратегічних логістичних центрів, що поєднують різні види транспорту, та їх створення;
- розбудови і модернізації транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів;
- підтримки проектів державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури та інноваційні технології;
- підвищення кадрового потенціалу у сфері логістики, впровадження ефективної системи сертифікації логістів;
- створення комплексних інформаційних систем управління, телематичних засобів навігації і моніторингу («інтелектуальних транспортних систем», систем контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, системи повідомлення про прибуття в портах тощо), інноваційних технологій переробки в інтермодальних терміналах, оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими в єдину систему координатного управління;

4) забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу,

швидкості доставки, збереження вантажів, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів передбачає:

- розроблення та виконання програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні;
- залучення інвестицій для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (урядова фінансова підтримка інфраструктурних проектів, концесії тощо);
- моніторинг міжнародних вантажопотоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів, підготовку пропозицій та техніко-економічного обґрунтування щодо розширення номенклатури та підвищення якості транспортно-перевантажувальних, експедиторських та інформаційних послуг під час перевезення вантажів;
- розроблення методичного забезпечення розвитку термінальної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;
- збільшення пропускної спроможності вантажонапружених ділянок, розвиток залізничних під'їздів до портів, мережі терміналів, сортувальних станцій і перевантажувального устаткування;
- створення автоматизованої системи обліку транзитних вантажо- і пасажиропотоків за напрямками, впровадження сучасних інформаційних і комунікаційних технологій, облаштування волоконно-оптичних ліній зв'язку;
- підвищення встановленої швидкості руху поїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів;
- розроблення разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень та наскрізних тарифів;
- розширення участі у міжнародних проектах щодо розбудови Центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;
- удосконалення податкової та митної політики щодо перевезень на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в Транс'європейську мережу (ТЄМ-Т), гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм і стандартів. Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів 3, 5, 7 та 9, уздовж яких згідно з рішенням Групи високого рівня Європейської Комісії формуються Пан'європейські транспортні осі [6]. Співробітництво між Україною та ЄС має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектора України, а також поступову гармонізацію чинних стандартів та політики до прийнятих у Європейському Союзі. Майбутня співпраця спрямовуватиметься на покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод, а також шляхом розвитку інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, а також на вдосконалення порядку перетину кордону. Співробітництво сприятиме обміну інформацією та спільній діяльності як на регіональному рівні, зокрема з урахуванням прогресу, досягнутого в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, так і на міжнародному рівні, включаючи багатосторонні транспортні організації та конвенції, ратифіковані сторонами, і такі, що перебувають у структурі різноманітних транспортних агентств Європейського Союзу.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС охоплює такі сфери [7]:

- співробітництво з метою розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей, визначених Групою високого рівня та впровадження на цих осях окремих відповідних горизонтальних заходів. Україна, зокрема, зосереджуватиметься на розвитку цих осей, базуючись, в першу чергу, на подальшій оцінці пріоритетів, визначених Групою високого рівня, та їх фінансуванні, в тому числі використовуючи удосконалений механізм державно-приватного партнерства. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;
- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод та конвенцій;
- гармонізація вітчизняного законодавства з європейським та адаптація транспортного законодавства ЄС (acquis communautaire);
- технічна та технологічна гармонізація відповідно до європейських стандартів;

- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;
- удосконалення технології перетину кордону, подальший розвиток разом з ЄС спільних прикордонних пунктів пропуску;
- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною;
- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами – членами ЄС.

Важливими завданнями державної політики у сфері взаємодії з ЄС є [8]:

- техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів;
- обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;
- прискорений розвиток контейнерного сервісу;
- розвиток митних технологій, інформаційних систем та електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів та формування багатфункціональної комплексної системи «Електронна митниця»;
- інтеграція в міжнародні митні бази даних, створення ефективної системи міждержавного обміну інформацією та контролю на прикордонних пунктах пропуску з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;
- впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;
- удосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дасть змогу створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;
- забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів на прикордонних переходах.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.

Таким чином, політика посилення взаємодії України з ЄС передбачає уніфікацію норм і стандартів у транспортній сфері, а також гармонізацію законодавства України із законодавством ЄС, має здійснюватися за такими напрямками: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані (комбіновані) перевезення.

Державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система. Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Інноваційна Україна 2020: національна доповідь / [Ю.М. Бажал, О.М. Бойко, І.О. Булкін та ін.; за заг. ред. В.М. Гейця та ін.]. – К.: НАН України, 2015. – 334 с.
2. Румянцев А.П. Світовий ринок послуг: Навчальний посібник / А.П. Румянцев, Ю.О. Коваленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 456 с.
3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.
5. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/>.

6. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.
7. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / [В.А. Манжоло, В.І. Муравйов, А.С. Філіпенко та ін.]; ред. Л.В. Губерський. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 320 с.
8. Європейська інтеграційна політика: [навч. посіб.] / А.М. Поручник, В.І. Чужиков, Д.О. Ільницький, О.А. Федірко; за ред. В.І. Чужикова. – К.: КНЕУ, 2010. – 452 с.

REFERENCES

1. Bazhal Yu.M., Boiko O.M., Bulkin I.O. and others, under the general editorship of Heiets V.M. and others. Innovatsiina Ukraina 2020: natsionalna dopovid [Innovative Ukraine 2020: national report]. Kyiv: NAN Ukrainy Publ., 2015. 334 p. (Ukr)
2. Rumiantsev A.P., Kovalenko Yu.O. Svitovyi rynek posluh [The global market of services]: study guide. Kyiv: Tsentri navchalnoi literatury Publ., 2006. 456 p. (Ukr)
3. Ofitsiyniy sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The official site of the State Statistics Service of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (Ukr)
4. Ofitsiyniy sait Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy [The official site of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.me.gov.ua/>. (Ukr)
5. Ofitsiyniy sait Ministerstva finansiv Ukrainy [The official site of the Ministry of Finance of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.minfin.gov.ua/>. (Ukr)
6. Ofitsiyniy sait Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrainy [The official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.mfa.gov.ua/>. (Ukr)
7. Manzhola V.A., Muraviov V.I., Filipenko A.S. and others, editor Huberskyi L.V. Intehratsiia Ukrainy v yevropeiski pravovi, politychni ta ekonomichni systemy [Ukraine's integration into European legal, political and economic systems]: monograph. Kyiv: VPTs «Kyivskiy universytet» Publ., 2007. 320 p. (Ukr)
8. Poruchnyk A.M., Chuzhykov V.I., Pnytskyi D.O., Fedirko O.A., under the editorship of Chuzhykov V.I. Yevropeiska intehratsiina polityka [The European integration policy]: study guide. Kyiv: KNEU Publ., 2010. 452 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективи розвитку національного ринку транспортних послуг у контексті інтеграції до європейського економічного простору / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.О. Лудченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

У статті досліджено особливості розвитку національного ринку транспортних послуг; з'ясовано основні завдання щодо розвитку транспортної інфраструктури та забезпечення оновлення рухомого складу; обґрунтовано концептуальні засади створення ефективної системи вантажного транспорту; розглянуто моделі взаємодії України з ЄС у транспортній сфері.

Об'єкт дослідження – процес гарантування економічної безпеки в міжнародних відносинах.

Мета дослідження – підвищення ефективності механізму активізації розвитку національного ринку транспортних послуг у контексті інтеграції до європейського економічного простору.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

У сучасних умовах державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень. Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізму гарантування економічної безпеки в міжнародних відносинах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НАЦІОНАЛЬНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V., Ludchenko J.A. Prospects for development of the national market of transport services in the context of integration in the European economic space. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The article explores peculiarities of the national market of transport services; ascertains main tasks for the development of transport infrastructure and provision of an update of the rolling stock; substantiates conceptual bases of creation of an effective system of freight transport; considers models of cooperation between Ukraine and the EU in the transport sphere.

Object of the research – the process of economic security in international relations.

Purpose of the study – improving efficiency of the mechanism of activation of development of the national market of transport services in the context of integration in the European economic space.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

Under modern conditions state policy in the sphere of interaction with the EU should aim at improving the competitiveness of Ukrainian carriers and increasing export of transport services, based on the principle of non-discrimination and to be realized within the framework of trade and transport government policy. This will allow creating favorable conditions for Ukrainian exporters of transport services, improving system of state control in segments of the market of international transportation. The important task is to eliminate the numerous barriers to moving loads across the border of Ukraine, the adaptation of EU customs procedures by improving customs legislation, the simplification of border and customs control procedures, bringing working conditions of border checkpoints in accordance with European norms.

Forecast assumptions about the object of study – improvement of the mechanism of ensuring economic security in international relations.

KEYWORDS: NATIONAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES, EUROPEAN ECONOMIC SPACE, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, TRANSIT POTENTIAL, EUROPEAN INTEGRATION, INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективы развития национального рынка транспортных услуг в контексте интеграции в европейское экономическое пространство / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.А. Лудченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье исследованы особенности развития национального рынка транспортных услуг; выяснены основные задачи по развитию транспортной инфраструктуры и обеспечению обновления подвижного состава; обоснованы концептуальные основы создания эффективной системы грузового транспорта; рассмотрены модели взаимодействия Украины с ЕС в транспортной сфере.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

Цель исследования – повышение эффективности механизма активизации развития национального рынка транспортных услуг в контексте интеграции в европейское экономическое пространство.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

В современных условиях государственная политика в сфере взаимодействия с ЕС должна быть направлена на повышение конкурентоспособности украинских перевозчиков и увеличение экспорта транспортных услуг, основываться на принципе недискриминации и реализоваться в рамках торговой и транспортной политики государства. Это позволит создать благоприятные условия для украинских экспортеров транспортных услуг, усовершенствования системы государственного контроля в

сегментах рынка международных перевозок. Важной задачей является устранение многочисленных барьеров при перемещении грузов через границу Украины, адаптация таможенных процедур ЕС путем усовершенствования таможенного законодательства, упрощение процедур пограничного и таможенного контроля, приведение условий работы пограничных пунктов пропуска в соответствие с европейскими нормами.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – усовершенствование механизма обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЦИОНАЛЬНЫЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, ЕВРОПЕЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ЕВРОПЕЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Федорук Олеся Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Лудченко Ярослав Олександрович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права, системного аналізу і логістики, Україна, 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, 39.

AUTHOR:

Kozak Liudmyla S., Ph.D., professor, National Transport University, head, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 314.

Fedoruk Olesia V., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 314.

Ludchenko Jaroslav A., Ph.D., associated professor, National Transport University, associated professor department of the transport law, system analysis and logistic, Ukraine, 01103, Kyiv, Kikvidze str. 39.

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Федорук Олеся Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Лудченко Ярослав Александрович, кандидат экономической наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права, системного анализа и логистики, Украина, 01103, г. Киев, ул. Киквидзе, 39.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Попова В.В., доктор економічних наук, професор, Національна академія статистики, обліку та аудиту, завідувач кафедри «Економіка підприємств», Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Popova V.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Academy of Statistics, Accounting and Auditing, head, department of Economics of Enterprises, Kyiv, Ukraine.