

УДК 339.5

*Анна Кацалап
Олена Харчук*

**РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ У РОЗВИТКУ
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ**

Розкриті поняття зовнішньоекономічної діяльності України та роль транспортного забезпечення для подальшого розвитку і збереження позицій вітчизняних транспортних підприємств на міжнародних транспортних ринках.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, транспортне забезпечення, транспортна система, зовнішній ринок, транспортно-дорожній комплекс, транспортні послуги, міжнародні транспортні коридори.

Раскрыты понятия внешнеэкономической деятельности Украины и роль транспортного обеспечения по дальнейшему развития и сохранения позиций отечественных транспортных предприятий на международных транспортных рынках.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, транспортное обеспечение, транспортная система, внешний рынок, транспортно-дорожный комплекс, транспортные услуги, международные транспортные коридоры.

The concepts of foreign economic activity of Ukraine and the role transportation services for the further development and maintaining positions of national transport companies in international transport markets.

Keywords: foreign economic activity, transportation, transportation system, the external market, transport-road complex, transport services, international transport corridors.

Постановка проблеми. Зовнішньоекономічна діяльність – це важлива й невід’ємна сфера господарської діяльності, яка при ефективному використанні всього комплексу сучасних форм і методів міжнародних економічних відносин здатна впливати на технічне удосконалювання виробництва, підвищення продуктивності праці і якості продукції, яка виробляється.

В цілому ж, вихід на зовнішній ринок самостійно господарюючих суб’єктів сприяє пристосуванню економіки до системи світогосподарських відносин, формуванню економіки відкритого типу. Саме тому розвиток зовнішньоекономічної діяльності підприємств, фірм, усіх учасників ринкових відносин – це суттєвий фактор підвищення ефективності господарської діяльності як на рівні окремих підприємницьких структур, так і в масштабах усієї країни.

Метою даної статті є усвідомлення ролі транспортного забезпечення в розвитку зовнішніх зв’язків України для збереження позицій вітчизняних

© Кацалап А. В., Харчук О. Г., 2013

транспортних підприємств на міжнародних транспортних ринках та сприяння подальшій інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи.

Виклад основного матеріалу. Зовнішньоекономічна діяльність нерозривно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке є однією з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виробництва до місця споживання. Транспортні перевезення за своїм обсягом і структурою визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни, а за конфігурацією транспортної мережі – особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

Під транспортним забезпеченням слід розуміти сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і становлять єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обігом продукції.

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності об'єктивно необхідне. Часто власнику вантажу важко орієнтуватися в транспортній обстановці, яка потребує професійних знань законодавства окремих країн, міжнародних конвенцій (угод), техніко-експлуатаційних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження і перевалки вантажів, умов їх роботи, ринку посередницьких послуг та ін. Тому за необхідності відправлення вантажу за кордон доцільно насамперед встановити тісні контакти з транспортними підприємствами і організаціями, які займаються міжнародними перевезеннями.

Залежно від видів транспорту, які використовуються при перевезеннях, виділяють водний (морський, річковий), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний транспорт.

Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню народногосподарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім господарським комплексом країни.

Транспортна система являє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії і забезпечують успішне функціонування господарського комплексу країни в цілому [5].

На даний час транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у обсягах, що зростають. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [2].

Основними проблемами [6], які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, є:

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури;

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

– слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

– повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями;

– неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

– недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

– відставання в реалізації державних і галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Усе це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які забезпечували б розвиток транспортно-дорожнього комплексу в найтіснішому поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Важливу роль у підвищенні якості міжнародних перевезень відіграє розвиток транспортної інфраструктури загальноєвропейського значення, реалізація Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [2].

Для України створення МТК не лише сприяє поліпшенню транспортного обслуговування, а й справляє значний безпосередній вплив на соціально-економічний розвиток смуги прилеглої території шириною 80-130 км. Спорудження автомагістралей та створення сучасної сервісної інфраструктури вздовж них забезпечить роботою сотні тисяч людей як на будівництві, так і під час експлуатації траси. При цьому виконання розрахованої мінімум на 15-20 років Програми замовлень на дорожньо-будівельні матеріали, машини і механізми сприятиме піднесенню і зростанню окремих секторів економіки, дасть потужний поштовх розвитку великої кількості підприємств транспортного машинобудівного комплексу та промисловості будівельних матеріалів (зокрема з виробництва цементу, металу і металоконструкцій).

Нині міжнародні транспортні коридори територією України проходять у таких стратегічно важливих напрямках:

Центральна Європа – країни СНД;

Південна Європа, Близький Схід, Африка – країни СНД;

Скандинавія, Балтика – Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;

Північна Європа – Середня Азія, Китай, Далекі Схід [3].

Загалом територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: № 3, 5, 7, 9, ОЧЕС, Європа – Азія, ТНТК, Балтика – Чорне море.

№ 3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ (Німеччина, Польща, Україна). Довжина основного ходу транспортного коридору становить 1640 км, в тому числі

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

по Україні: залізничний – 694 км, автодорожній – 611, 7 км. Меморандум про взаєморозуміння щодо коридору №3 підписано у вересні 1996 р. міністрами транспорту України, Німеччини і Польщі. Даний коридор забезпечує сумарні обсяги перевезень 53, 4 млн тонн вантажів автомобільним і залізничним транспортом, що становить 39% загальних міжнародних перевезень України (при цьому в обсяг міжнародних перевезень включається експорт та імпорт України і транзит через Україну вантажів інших країн). Коридор охоплює найменшу серед інших коридорів зону тяжіння, безпосередньо проходить територією трьох країн – України, Німеччини й Польщі. Велику конкуренцію коридору створює коридор № 2 (Варшавсько – Брестський хід), через який проходять зараз і проходять в перспективі всі основні вантажопотоки Росії та інших країн СНД.

№ 5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність транспортного коридору становить 1595 км, у тому числі по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній – 338,7 км (в тому числі відгалуження 47, 2 км). Він забезпечує обсяги перевезень 15,2 млн тонн вантажів, що становить 33% загального міжнародного потоку України. Коридор охоплює зону тяжіння, яка проходить територією чотирьох країн і має більші можливості, ніж коридор № 3 в залученні свого потоку вантажів, оскільки з цим коридором не конкурують інші. Меморандум про взаєморозуміння підписано в грудні 1996 р.

№ 7 Дунайський (водний) (Австрія, Угорщина, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна). Це коридор, що проходить також через порти Ізмаїл та Рені. Протяжність транспортного коридору становить 1600 км, в тому числі по території України – 70 км. До 1996 р., у зв'язку з ембарго Югославії, по цьому коридору міжнародні транзитні перевезення були обмежені. В кінці 2001 р. підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо транспортного коридору № 7 (Дунайського), що має важливе значення для регулярних міжнародних комбінованих перевезень.

№ 9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александруполіс (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). Він забезпечує обсяги перевезень 79, 3 млн. тонн вантажів, що становить 57% загального міжнародного потоку України. Протяжність основного ходу транспортного коридору становить 3400 км, в тому числі по Україні: залізничний – 1496 км, автодорожній – 996, 1 км (в тому числі відгалуження – 152,4 км). Меморандум про взаєморозуміння по розвитку Критського коридору № 9 було підписано в жовтні 1995 р. Коридор охоплює велику зону тяжіння. Однак сучасна політика Росії заснована на виключенні перевезень українською ділянкою коридору, тобто в обхід України, з використанням російських портів (створенні коридору Балтика – Центр (Росії) – Чорне море). З цих міркувань створення даного коридору поки що найдоцільніше в південному напрямку (тобто на північ – не далі Києва). Також, мати українську альтернативу російському варіанту, ідеться про коридор Балтика – Чорне море (Гданськ – Одеса/Херсон).

Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Польща, Україна). Транспортний коридор Гданськ – Одеса визначений поки що в рамках двосторонніх відносин України та Польщі. Протяжність транспортного коридору становить 1816 км, в тому числі по Україні: залізничний – 918 км, автодорожній – 1208, 4 км (в тому числі відгалуження – 247, 1 км).

Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) (Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Туреччина, Туркменістан, Узбекистан,

Україна). Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТКАСЕСА) був створений як компонент міждержавної програми ТасІ8. 7-8 вересня 1998 р. в Баку відбулася міжнародна конференція «Відновлення історичного Шовкового шляху» [2].

Дванадцять країн, в тому числі і Україна, підписали «Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» та Технічні додатки до неї. Ці документи – важливий інституційний механізм для сприяння розвитку та регулювання міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, включаючи транзитні перевезення, координацію і гармонізацію транспортної політики.

Однією з важливих ланок коридору є чорноморська траса, що з'єднує Україну і Грузію. З 1999 р. тут діє залізнична поромна переправа Іллічівськ – Поті (Батумі), створена за ініціативою та при активній участі України. Це надало можливість після підписання тристоронньої угоди між Грузією, Україною і Болгарією відкрити регулярне залізничне поромне сполучення на лінії Поті – Іллічівськ – Варна.

Сухопутним аналогом коридору Європа – Кавказ – Азія є міжнародний транспортний коридор Європа – Азія (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай). Коридор утворено в рамках розвитку економічних зв'язків між країнами Європи і Азії як автомобільний та залізничний. На Конференції Міжурядової Комісії ТКАСЕСА в грудні 2001 р. було прийнято рішення щодо продовження коридору ТКАСЕСА сухопутною територією України від Іллічівська до пункту прикордонного переходу Ягодин маршрутом МТК Гданськ – Одеса.

На сьогодні Україна вже є повноправним членом таких міжнародних транспортних організацій, як Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА), Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Дунайської Комісії тощо [3].

Висновки. Отже, для забезпечення та розширення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції ТДК України в європейську та світову транспортні системи необхідно [1]:

- реалізувати угоду України про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту;
- реалізувати інтеграційну політику щодо входження України в спільний транспортний простір СНД;
- розширити та зміцнити співробітництво в міжнародних транспортних організаціях і в реалізації міждержавних угод у галузі транспорту, в тому числі двосторонніх;
- впровадити необхідні заходи захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках;
- скоригувати стратегію розвитку міжнародних транспортних комунікацій в межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;
- уніфікувати національну нормативно-правову базу вітчизняного транспорту і транспортну діяльність в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- наблизити національні, технічні, технологічні та екологічні стандарти й вимоги щодо міжнародного транспорту до європейських та поступово запровадити їх на вітчизняному ринку;

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

– визначити ефективний механізм входження в міжнародні транспортні організації та брати активну участь у їх діяльності.

Основними завданнями розвитку транспортної системи України є:

- створення правових основ подальшого розвитку транспортних перевезень;
- поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної і митної політики в галузі міжнародних перевезень вантажів;
- приведення основних транспортних фондів у належний технічний стан;
- введення нових технологій організації перевезень вантажів та пасажирів;
- проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транспортних послуг в Україні;
- розвиток міжнародної співпраці в галузі перевезень.

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Ефективна зовнішньоекономічна діяльність сприяє відтворенню експортного потенціалу країни, підвищенню конкурентоспроможності українських товарів на світових ринках, формуванню раціональної структури експорту й імпорту, залученню іноземних інвестицій на взаємовигідних умовах, забезпеченню економічної безпеки України [1].

ЛІТЕРАТУРА

1. Агєєв О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С. 14.
2. Гаркума А. Транзитний міст України має бути надійним: [Україна в світовому транзитному бізнесі] // Урядовий кур'єр. – 2002. – № 40 – С. 3.
3. Дорогуцьов С.І., Олійник Я.В., Степаненко А.В. Теорія розміщення продуктивних сил і регіональної економіки. – К.: КНЕУ. – 2001. – 144 с.
4. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України. – 1998. – № 7. – С. 17-23.
5. Курочкін Г.Ф. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: Навчальний посібник. – К.: Вища школа. – 2004.
6. Макогон Ю.В. Некоторые проблемы вступления Украины во ВТО / Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2002. – С. 19–27.