

УДК 656.2:658.114.

*Павло Підлісний, д. е. н., проф.
(завідувач кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Наталія Паткевич
(ст. викладач кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)
Юрій Цветов
(аспірант кафедри «Економічна теорія»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

НАПРЯМИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються основні теорії міжнародної торгівлі, закономірності впливу транспортної системи на її розвиток, особливо в період створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС.

Обґрунтовано необхідність випереджального зростання торгівлі послугами, зокрема транспортними, порівняно з темпами самої міжнародної торгівлі.

Доведено, що частка послуг від перевезення вантажів і пасажирів у цілому по країні складає відповідно 10 і 15 відсотків від загального обсягу транспортних послуг і має тенденцію до зменшення, що підтверджує висновки про використання на більшій частині ланцюга доставки вантажу іноземних транспортних засобів.

Набуло подальшого розвитку обґрунтування щодо відкритості економіки, доведено, що зростання її рівня від 40% і вузький асортимент експортних товарів може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із економічними кризами.

Наводяться основні напрями розвитку транспортних систем для забезпечення товарних потоків в умовах створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС, зокрема удосконалення міжнародних перевезень вантажів в контейнерах, впровадження мультимодальних, інтермодальних і комбінованих технологій перевезень вантажу «від дверей до дверей», що значно прискорить та скоротить час доставки товарів в експортно-імпортному сполученні.

Ключові слова: міжнародна торгівля, відкритість економіки, контейнерні перевезення, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, комбіновані перевезення.

© Підлісний П. І., Паткевич Н. О., Цветов Ю. М., 2014

Павел Подлесный, д. э. н., проф.

(заведующий кафедрой «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Наталья Паткевич (ст. преподаватель каф. «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Юрий Цвезетов (аспирант каф. «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ В УКРАИНЕ

В статье рассматриваются основные теории международной торговли, закономерности влияния транспортной системы на ее развитие, особенно в период создания зоны свободной торговли Украины со странами ЕС.

Обоснована необходимость опережающего роста торговли услугами, в частности транспортными, по сравнению с темпами самой международной торговли.

Доказано, что часть услуг от перевозки грузов и пассажиров в целом по стране составляет соответственно 10 и 15 процентов от общего объема транспортных услуг и имеет тенденцию к уменьшению, что подтверждает выводы об использовании на большей части цепи доставки груза иностранных транспортных средств.

Получило дальнейшее развитие обоснование открытости экономики, доказано, что рост ее уровня от 40% и узкий ассортимент экспортных товаров может привести к всевозможным проблемам, связанным с экономическими кризисами.

Приводятся основные направления развития транспортных систем для обеспечения товарных потоков в условиях создания зоны свободной торговли Украины со странами ЕС, в частности усовершенствование международных перевозок грузов в контейнерах, внедрение мультимодальных, интермодальных и комбинированных технологий перевозок грузов «от двери до двери», что значительно ускорит и сократит время доставки товаров в экспортно-импортном сообщении.

Ключевые слова: международная торговля, открытость экономики, контейнерные перевозки, мультимодальные перевозки, интермодальные перевозки, комбинированные перевозки.

*Pavlo Pidlisnyi, Head of «Economic Theory» Chair of State Economy and Technology University of Transport
Nataliia Patkevich, senior lecturer
Yurii Tsvetov, research student*

DIRECTIONS OF TRANSPORT PROVIDING THE INTERNATIONAL TRADE ACTIVITY IN UKRAINE

In the article the basic theories of international trade, conformity to law of influence of a transport system on its development are examined, especially in the period of creation of free trade zone of Ukraine with European Union countries.

The necessity of the advancing growth of trade in services, particular in transport, compared to the rate of the international trade is grounded.

It is proved that the share of services from transportation of goods and passengers in the whole country is under 10 and 15 percent of total transport services and tends to decrease, confirming the conclusions about the use on bigger part of chain of foreign cargo delivery vehicle.

The justification of the openness of economy has got its further development, the growth of 40% and a narrow range of export goods can lead to all sorts of problems related to the economic crisis has been proved as well.

The basic directions of development of transport systems for trade flows in terms of the creation free trade zone of Ukraine with the EU countries, in particular, improving the international transportation of goods in containers, implementing multimodal, intermodal and combined transportation technologies «door to door», which significantly speed up and reduce the time of delivery of goods in export and import traffic.

Keywords: international trade, openness of economy, container shipping, multimodal transportation, intermodal transportation, combined transportation.

Постановка проблеми. Базою міжнародних економічних відносин є зовнішня торгівля. Зовнішня торгівля є одним з найважливіших факторів, що сприяє розвитку національної економіки кожної країни. Розвиток міжнародної торгівлі залежить від відкритості національних економік, яка визначається зовнішньоторговельною, експортною та імпортною квотами, а показник торговельної квоти для розвинутих країн, які експортують та імпортують високотехнологічні товари, знаходиться в межах від 10 до 25 % і поступово збільшується до 120 % в перехідних економіках, котрі експортують та імпортують сировинні та паливно-енергетичні товари. У зв'язку з створенням зони вільної торгівлі між Україною та країнами Європейського Союзу передбачається поступове збільшення в структурі товарообороту товарів подвійної переробки та високотехнологічних товарів, що потребує випереджального забезпечення таких змін сучасними транспортними засобами та новітніми технологіями організації перевезення вантажів.

В таких умовах розробка організаційно-економічних та технологічних аспектів щодо удосконалення транспортних систем міжнародних перевезень вантажів в напрямках «Схід-Захід» є актуальною темою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні теорії міжнародної торгівлі були розроблені Адамом Смітом і Давидом Рікардо, в подальшому шведські вчені

Елі Гекшер і Бертіл Олін та американський вчений Майкл Портер продовжили обґрунтування теорій щодо переваг зовнішньої торгівлі.

Проблеми розвитку міжнародної торгівлі за умов зростаючої відкритості економіки щодо перехідних економік досить широко розглядаються в сучасній економічній літературі такими вітчизняними науковцями як А.С. Гальчинський, В.Д. Базилович, О.І. Рогач, Л.Г. Лук'яненко, А.С. Філіпенко, Л. Лазебник, О.С. Власюк, А.А. Чухно, О.І. Черепіна, О.С. Шнипко, Т.Є. Циба та ін. [15]. Безпосередньо питанням організації перевезення вантажів у міжнародному сполученні з використанням транспортних змішаних систем присвячені роботи Н.І. Богомолової, В.Л. Диканя, Ю.В. Дьоміна, Г.М. Кірпи, Н.М. Колесникової, М.М. Кузнецова, М.В. Макаренко, М.Я. Постанова, О.Ю. Сілантьової, І.В. Сівченко, Є.Н. Сича, Ю.М. Цветова та ін.

Проте слід зазначити, що в цих публікаціях приділяється увага міжнародним перевезенням вантажів окремими видами транспорту (автомобільний, залізничний) або змішаними транспортними системами (мультимодальні, інтермодальні, комбіновані) без урахування змін, які відбуваються в зовнішній торгівлі, що є проблемним питанням.

Виділення невирішеної проблеми. Незважаючи на значну кількість робіт, присвячених зовнішній торгівлі та перевезенню вантажів в міжнародному сполученні, у науковій вітчизняній літературі відсутні дослідження щодо випереджальної ролі транспорту в забезпеченні міжнародної торгівлі з урахуванням відкритості національних економік та структурних змін у товарообороті.

Таким чином, **метою даної статті** є дослідження динаміки розвитку міжнародної торгівлі та удосконалення організаційно-економічного та технологічного забезпечення її транспортними засобами в процесі доставки товарів в експортно-імпортному сполученні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішня торгівля – це торгівля між різними країнами і міжнародними економічними угрупованнями світу у формі експорту та імпорту товарів та система економічних відносин, що при цьому виникають і розвиваються [11].

Основи теорії міжнародної торгівлі були розроблені видатними вченими англійської теоретичної економіки Адамом Смітом і Давидом Рікардо. А. Сміт сформулював теорію абсолютних переваг, тобто країни експортують ті товари, які вони виробляють з меншими витратами, а імпортують ті товари, які продаються іншими країнами з меншими витратами. Проте ця теорія не розглядає ситуацію, за якої яка-небудь країна має абсолютну перевагу з усіх товарів. Для вирішення цієї проблеми англійський вчений Д. Рікардо розширив уявлення про доцільність міжнародної торгівлі і висунув теорію порівняльних переваг згідно з якою країна повинна спеціалізуватися на виробництві тих товарів, що мають нижчу відносну ціну у порівнянні з іншими країнами. Згідно з теорією шведських економістів Елі Гекшера і Бертіл Оліна торговельні переваги країни визначаються залежно від рівня її забезпеченості факторами виробництва. Чим вищим є рівень забезпеченості країни факторами виробництва, тим меншою є вартість товарів в цій країні щодо інших держав. Тому кожна країна зацікавлена експортувати ті товари, для виробництва яких вона має дешевші фактори і навпаки. Згідно з теорією Майкла Портера участь країни в міжнародній торгівлі залежить від конкурентоспроможності її підприємств на світових ринках. На його думку, вона залежить від чотирьох чинників: забезпеченості країни факторами виробництва; умов внутрішнього попиту; міжнародної конкурентоспроможності суміжних галузей і стратегій підприємств та конкуренції між ними. Наведені чотири чинники утворюють «ромб Портера». Це означає, що найбільші успіхи досягаються в тих галузях, де «ромб» є найсприятливішим.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Розвитку міжнародної торгівлі властива низка закономірностей: випереджальне зростання торгівлі послугами порівняно з темпами міжнародної торгівлі; випереджальне зростання торгівлі готовими виробами порівняно з товарами паливно-сировинної групи; поступове зростання торгівлі напівфабрикатами, окремими деталями, виробами, які є кінцевим продуктом, що зумовлено домінуванням одиночної форми міжнародного поділу праці; зростання у світовій торгівлі частки внутріфінансового обміну; випереджувальні темпи зростання міжнародної торгівлі між розвиненими країнами світу; зростання в експорті розвинених країн світу частки продукції, виробленої за допомогою інтелектуально та інформаційно-насиченої праці (мікроелектроніка та ін.); посилення в цій сфері ролі державного та недержавного регулювання; поступова лібералізація міжнародної торгівлі. Одним із законів, який лежить в основі цих закономірностей, є закон нерівномірності у сфері міжнародної торгівлі [11].

На розвиток міжнародної торгівлі впливає відкритість економіки тієї чи іншої країни. Рівень відкритості економіки залишається дискусійним питанням у комплексі суспільно-економічних і політичних наук. З одного боку, відкрита економіка сприяє поглибленню міжнародної спеціалізації й кооперування виробництва; раціональному розподілу ресурсів залежно від ступеня її ефективності; поширенню світового досвіду через систему зовнішньоторговельних відносин; зростанню конкуренції на внутрішньому ринку, який стимулюється конкуренцією на світовому ринку, а з іншого боку, зростаючий рівень відкритості економіки може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із світовими економічними, політичними та військовими кризами [15].

Відкритість економіки визначається такими показниками, як: зовнішньоторговельний оборот, зовнішньоторговельна експортна та імпортна квоти. Названі показники – це питома вага торговельного обороту, експорту та імпорту у валовому внутрішньому продукті (ВВП). Їхнє визначення і динаміку з 2005 по 2014 р. наведено у табл. 1. Аналізуючи розрахунки, можна зробити висновок, що Україна належить до країн з високою експортною (від 45 до 64 %) й імпортною (до 70 %) квотами у валовому внутрішньому продукті й ці показники змінюються залежно від стану коливань економіки країни, так в кризові роки (2009 р., 2014 р.) експортна і імпортна квоти мали найнижчий рівень, відповідно 2009 р. – 46,3 %, 48 %; 2014 – 46,2 і 44,6 %.

Таблиця 1. Зовнішньоторговельна, експортна та імпортна квоти за період 2005 – 2014 рр.

Роки	Показники					
	ВВП млн грн	Експорт (Ек) млн грн	Імпорт (Ім) млн грн	Зовнішнь- торговельна квота, %	Експортна квота, %	Імпортна квота, %
2005	441 452	227 252	223 555	102,1	51,4	50,7
2006	544 153	253 707	269 200	96,1	46,6	49,5
2007	720 731	323 205	364 373	57,4	44,8	50,6
2008	948 056	444 859	520 588	101,8	46,9	54,9
2009	913 345	423 564	438 860	94,4	46,3	48,1
2010	1 082 569	549 365	580 944	104,4	50,7	53,7
2011	1 113 008	707 953	788 901	134,5	63,6	70,9
2012	1 269 601	717 347	835 394	122,3	56,5	65,8
2013	1 475 000	681 899	805 662	100,8	46,2	54,6
2014*	1 371 750	634 166	612 303	90,8	46,2	44,6

**Прогнозні величини визначені на основі статистичних показників за 9 місяців 2014 р.*

Наукові дослідження доводять, що у світовій практиці стимулююча відкритість економіки за експортною квотою для розвинутих країн знаходиться в межах від 10 до 25% (США, Японія, Франція, Італія та ін.), а щодо перехідних країн від 40 і більше відсотків (Чехія, Угорщина, Словаччина, Україна тощо).

Такий рівень відкритості для перехідних економік пояснюється високим ступенем енергозалежності, наявністю відсталих енергоємних та матеріальних технологій. Велика відкритість української економіки свідчить про високу ступінь залучення країни в міжнародну торгівлю, і не відображає інших складових – фінансової, інвестиційної, комунікаційної, технологічної та інших [15]. Відповідно до досліджень світового зовнішньоторговельного обороту на кожні 10 % приросту світового виробництва припадає 16 % приросту міжнародної торгівлі [4]. За даними МВФ і Світового банку, обсяги світової торгівлі з експорту у вартісному визначенні збільшилися з 4,1 трлн дол. США в 1990 р. до 23,2 трлн дол. в 2013 р. За цей період обсягів світового ВВП, розрахований згідно з обмінним курсом, збільшився з 22,4 до 74 трлн дол. США, відповідно експортна квота – з 18,3 до 31,9 %. Максимальний рівень експортної квоти був досягнутий у 2008 р. (32 %), після цього відбулося різке падіння цього індикатора до 27,2 % у 2009 р. Але уже у 2011 р. світова експортна квота повернулася до докризового 2007 р. У періоді 2002 – 2007 рр. номінальний обсяг експорту зростав швидше ніж реальний (фізичний), після різкого зниження цих показників у 2008 р. у 2009 – 2011 рр. відновилося зростання з наступною стабілізацією обсягів експорту в 2012 – 2013 рр. Динаміка фізичного обсягу міжнародної торгівлі товарами в післярецисійному періоді мала різке зростання в 2010 р. (13,9 %) з уповільненим зростанням до 5,4 % в 2011 р., а в 2012– 2013 рр. її ріст склав лише 2,3 і 2,1 % відповідно. Це значно нижче докризових темпів зростання, яке становило у середньому 7 %. При цьому повільніше ніж у минулі періоди зростали не тільки фізичні, а й вартісні обсяги світової торгівлі, оскільки ціни на сировинні товари почали знижуватися у відповідь на швидке зростання пропозиції. Така невисока динаміка світової торгівлі в 2012 – 2013 рр. обумовлена суттєвим сповільненням темпів зростання експорту й імпорту в розвинених країнах [16].

Відповідно до прогнозу ВТО в 2014 р. зростання торгівлі товарами складе 4,7 % , у 2015 р. – 5,3 %. При цьому товарний експорт у розвинених країнах в цей період буде зростати відповідно на 3,6 і 4,3 %, у перехідних економіках на 5,4 і 6,8 %; обсяги товарів експортованих до розвинених країн на 3,4 і 3,9 % , в інші країни – 6,3 і 7,5 %. Темпи зростання світового ВВП прогнозуються на рівні 3,0 і 3,1 %. За прогнозами МВФ на більш віддалену перспективу – до 2019 р., очікується відносно стійка траєкторія міжнародної економіки. Річні темпи приросту світового ВВП в середньому за 2014 – 2019 рр. складатимуть 3,9 %, а світова торгівля (експорт) товарами і послугами на 5,4 %. До 2019 р. загальний вартісний обсяг вироблених у світі товарів і послуг перевищать 100 трлн дол. США. Що стосується експортної квоти, то її величина практично не зміниться і буде на рівні 2011 р. Таким чином, протягом 2014 – 2019 рр. частка світового експорту у світовому ВВП буде коливатися у межах 31–32 % [16].

Підсумовуючи вище викладене і аналізуючи наукові праці із світового розвитку виробництва і світової торгівлі [1, 12, 15, 16], можна зробити такі висновки: глобальна рецесія 2009 – 2013 рр. уже практично пройшла, ключові індикатори свідчать, що світова економіка перебуває на шляху поживавлення, але ситуація в Єврозоні покращується з дуже повільними темпами, це пов'язане з допущеними помилками у політиці різкого скорочення бюджетних витрат. Однак на сьогодні європейська

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

фінансова політика починає змінюватися на краще, що надасть можливість побудувати більш стабільну модель економічного зростання. Що стосується України то економічна ситуація буде залишатися нестабільною до вирішення військово-політичного конфлікту. Багато в чому буде залежати від спроможності української економіки уникнути фінансового банкрутства у результаті зростання державної заборгованості. За деякими прогнозами державна заборгованість може скласти до 85 – 90 % ВВП. Але як свідчить практика і в таких умовах багато країн світу за рахунок впровадження дієвих реформ спромоглися досягти економічного зростання.

За результатами 2013 р. обсяги України в світовій торгівлі з експорту товарів і послуг становлять 76 986 млн дол. США, що складає лише 0,32 % від світової торгівлі експортними товарами і послугами. Щодо 2005 р. експорт товарів і послуг у 2013 р. збільшився на 186,4 %, імпорт з 36 123 млн дол. США в 2005 р. до 76 986 млн дол. США, або на 213,1 %, від'ємний торговий баланс збільшиться з 1908,0 млн дол. (2005 р.) до 13 665 млн дол. США (2013 р.).

У структурі експортних поставок України превалюють товари сировинної групи, а з імпортних – паливно-енергетичні товари, частка яких складає біля 40 % від загального обсягу імпорту. Частка експорту промислової групи вторинної переробки – машини і різноманітне обладнання (від електронного до важкого), транспортні засоби, товари хімічної та текстильної переробки складають лише 25 % від загально експорту, що підтверджує сировинну експортну складову в українській міжнародній торгівлі. В зовнішньоекономічній діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання достатнє місце посідають експортно-імпортні послуги, зокрема транспортні послуги. Обсяги всіх послуг в загальному торговельному обороті України складають більше 16 %, а транспортних 7,1 %.

Основою пришвидшення розвитку світової торгівлі є постійне зростання ролі і місця транспорту у світовому господарському просторі. Він виконує стимулюючу функцію у розвитку міжнародної торгівлі. Динаміку експортно-імпортних послуг України за 2008 – 2013 рр. наведено в табл. 2

Таблиця 2. Динаміка експортно-імпортних транспортних послуг України за 2008 – 2013 рр.

Види транспорту	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт
Усього	7637	1658	6307	997	7848	1170	9062	1583	8541	1696	8305	1716
Морський транспорт	1304	248	1273	129	1234	143,1	1212	147	1241	202	1123	196
Повітряний	1231	542	1111	339	1181	447	1501	686	1510	641	1333	643
Залізничний	1641	655	1240	423	1487	463	1776	600	1586	643	1614	627
Автомобільний	899	208	579	104	588	116	818	86	956	209	900	246
Трубопровідний	2562	5	210 4	2	3358	1,0	3755	-	3248	1	3335	4
ВВП в дол. США	179382	179382	117152	117152	136420	136420	165239	165239	176308	176308	182388	182308
Транспортна квота у %	4,3	0,92	5,3	0,9	5,7	0,9	5,5	0,95	4,8	0,96	4,6	0,94

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Згідно із статистичними даними та наведеною динамікою транспортні експортно-імпорتنі послуги всіма видами транспорту зростали протяго 2000 – 2008 рр. і досягли максимального рівня в 2008 р.

Починаючи з серпня 2008 р. під впливом кумулятивного ефекту світової фінансової кризи відбулася різка зміна тенденцій в розвитку банківської сфери та секторів виробництва, особливо тих, що спрямовані на експорт, все це вплинуло на зовнішньоторговельний оборот транспортних послуг. Так, експорт та імпорт транспортних послуг в 2009 р. зменшиться щодо 2008 р. на 17,5 % і 40 %.

Транспортна квота з експорту, починаючи з 2010 р. мала тенденцію до зниження з 5,7 % (2010 р.) до 4,6 % (2013 р.), з імпорту – залишилася на рівні 0,9 %.

Частка послуг від вантажних і пасажирських експортних перевезень в загальному обсязі експортних транспортних послуг складає відповідно за роками: 2007 р. – 15,7 % і 7,8 %; 2008 р. – 16,5 % і 15,1 %; 2009 р. – 14 % і 12,2 %; 2010 р. – 13,2 % і 11,5 %; 2011 р. – 12,9 % і 12,2 %; 2012 р. – 10,9 % і 13,4 %; 2013 р. – 10,8 % і 13,2 %.

Частка послуг від імпорتنних перевезень в загальному обсязі імпорتنних транспортних послуг за роками відповідно становить: 2007 р. – 15 % і 23,3 %; 2008 р. – 17,3 % і 15,1 %; 2009 р. – 12,1 % і 27,7 %; 2010 р. – 9,9 % і 30,2 %; 2011 р. – 6,7 % і 26,11 %; 2012 р. – 9,2 % і 26,4 %; 2013 р. – 9,3 % і 26,4 %.

Аналізуючи наведені дані можна зробити висновки, що частка транспортних послуг від вантажних експортних перевезень в загальному обсязі транспортних послуг складає від 10 до 15 %, причому динаміка з 2007 до 2013 р. має тенденцію до зниження і в 2013 р. склала всього 10,8 %, частка імпорту послуг від вантажних перевезень також знаходиться на рівні 10 %, а в 2013 р. склала 9,3 %. Така статистика обумовлена падінням фізичних обсягів імпорتنних і транзитних перевезень вантажів (табл. 3).

Таблиця 3. Фізичні обсяги експортно-імпорتنних і транзитних перевезень вантажів за 2007 – 2013 рр., тис. тонн

Роки	Усього	У т. ч. за видами вантажопотоків		
		експорт	імпорт	транзит
2007	621 452	128 018	106 477	386 957
2008	556 439	136 625	94 391	325 423
Відсоток до 2007	89,5	106,7	88,6	84,1
2009	400 409	134 255	88019	178134
Відсоток до 2007	65,1	104,9	82,7	46,0
2010	373695	142978	78364	152353
Відсоток до 2007	60,1	111,2	73,6	39,3
2011	402 547	155597	95076	151242
Відсоток до 2007	64,7	121,5	89,2	39,0
2012	378 055	170854	82306	124893
Відсоток до 2007	60,8	133,5	77,3	32,2
2013	371 819	175558	76134	120126
Відсоток до 2007	59,8	137,7	71,5	31,1

Так, обсяги імпорتنних перевезень в 2013 р. порівняно з передкризовим 2007 р. зменшилися на 28,5 %, а транзитних на 68,9 % і тільки експортні обсяги перевезень за цей період зросли на 37,7 %. Але зростання обсягів експортних перевезень не вплинуло на збільшення валютних надходжень в країну у зв'язку з тим, що товари експортувались, в основному, на умовах FOB (продавець зобов'язаний за свій ра-

хунок доставити товар в порт та завантажити його на борт судна) та DAF (продавець зобов'язаний за свій рахунок доставити товар до передавально-прикордонної станції або переходу). І в першому, і в другому випадках експортні вантажі вивозяться із торговельних морських портів і терміналів флотом іноземних фрахтівників, а з передавальних станцій – транспортними засобами країни імпортера.

Причин цьому є багато, але основними є такі: скорочення вітчизняного морського і річкового торговельного флоту, за останні 23 роки обсяги зовнішньоторговельних перевезень вантажів морським транспортом скоротилися з 53 253 млн тонн (1990 р.) до 2580 тонн (2013 р.) або в 20 разів; відсутність спеціалізованого залізничного рухомого складу, який би міг без обмежень експлуатуватися на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм.

Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення. Тільки за цих причин Україна недоотримує на перевезеннях експортних вантажів «від дверей до дверей» біля 3 млрд дол. США в рік.

Транзитне положення Україна – одна із багатьох рис привабливості національного ринку України для зарубіжних інвесторів і виробників. Зараз Україна за результатами досліджень англійського інституту «Рендель» щодо коефіцієнта транзитності займає перше місце в Європі, але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України досить низький. Як уже зазначалося, обсяги транзитних перевезень у 2013 р. у порівнянні з 2007, зменшились на 266,8 млн тонн або на 68,9 %. Країна недоотримала більше 5,0 млрд дол. США валютних надходжень. Основними причинами в цьому є: низька якість внутрішньої транспортної мережі; обмеженість швидкості транзитних перевезень; технічно застарілий рухомий склад; зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки і як наслідок переорієнтації транзиту з портів України на порти сусідніх країн; недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоспроможності перевезень на території України в порівнянні з іншими країнами тощо [17].

Що стосується міжнародних пасажирських перевезень, то їх частка в загальних транспортних послугах складала від 7,8 % (2007 р.) до 13,1 % у 2013 р. Така тенденція до зростання пояснюється тим, що за період 2009 – 2012 рр. було вкладено великі інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури і рухомого складу пов'язаних з проведенням «Євро – 2012». Але для збереження досягнутих темпів зростання валютних надходжень від міжнародних пасажирських перевезень необхідно продовжувати впровадження рухомого складу нового покоління та модернізацію існуючого з більш високим рівнем сервісних і технічних показників експлуатації шляхом: підвищення швидкості руху пасажирських поїздів; розмежування напрямків пасажирського та вантажного руху поїздів; забезпечення конкурентоспроможності автомобільного пасажирського транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; оновлення парку повітряних суден із заміною більшості з них на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування відповідно до міжнародних вимог тощо [10].

Основні напрями транспортного забезпечення міжнародної торгівлі в Україні наведені в Транспортній стратегії України на період до 2020 р., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. [10]. Проте виконання цієї стратегії затримується у зв'язку з виникненням нових фінан-

сових проблем, які пов'язані з військово-політичною, а як наслідок і більш жорсткою економічною кризою 2014 – 2015 рр. В таких умовах слід впроваджувати менш капіталоемні, але більш прогресивні організаційно-технологічні транспортні системи забезпечення міжнародної торгівлі і, в першу чергу, це стосується зони вільної торгівлі (ЗВТ) з Європейським Союзом де Україна має перспективи збільшення експорту до європейських країн, зокрема, високотехнологічних товарів, чорних металів, товарів сільськогосподарського виробництва тощо.

В таких умовах найефективнішою технологією перевезень міжнародних вантажів є їх контейнеризація з застосуванням мультимодальної, інтермодальної і комбінованої (контрейлерні, біомодальні) організації доставки вантажу «від дверей до дверей», яка здійснюється одним перевізником (оператором), двома або більше видами транспорту за одним транспортним документом і єдиною наскрізною ставкою. Найчастіше в науковій літературі застосовуються терміни – інтермодальні і комбіновані перевезення, але вони можуть бути унімодальними, тобто транспортний документ оформляється на кожний вид транспорту, а якщо застосовується термін «мультимодальні», то це означає, що перевезення здійснюються тільки за одним транспортним документом. Це дуже важливо для вантажовласника, який після отримання від перевізника (оператора) наскрізного транспортного документа може надавати рахунок вантажоотримувачу для сплати вартості відправленого товару. Сутність контейнерного транспорту така сама як і мультимодального транспорту, але контейнеризація не відповідає визначенню мультимодального транспорту. Контейнеризація сприяє більш високій ефективності в розвитку мультимодальних транспортних операцій [1].

Міжнародні контейнерні перевезення одержали потужний розвиток в останні 25 – 30 років, що значно вплинуло на розвиток транспорту у цілому. Це обумовлено тим, що вони забезпечують високий рівень зберігання вантажів та оперативність їх доставки. В Західній та Центральній Європі контейнерні перевезення становлять біля 40 % загального обсягу вантажних перевезень, ними охоплюється до 80 % придатних для транспортування в контейнерах вантажів. Завдяки розвитку контейнерних перевезень стало можливим впровадження мультимодально-інтермодальних технологій доставки вантажів «від дверей до дверей» та підвищення ефективності взаємодії різних видів транспорту у пунктах перевалки вантажів. Усунення різних перешкод на шляху просування товарів у даний час є найважливішою проблемою для розвитку міжнародної торгівлі та мультимодальних транспортно-логістичних систем доставки вантажів [2]. Але в Україні, незважаючи на щорічне зростання обсягів перевезення контейнерів через морські торговельні порти (в докризовий період щорічно на 28,5 %) мультимодальні технології розвиваються недостатньо [7]. У 2013 р. загальний вантажообіг контейнерів через морські порти досягнув до кризового періоду і склав 9,8 млн тонн (2008 р. – 9,7 млн тонн) або 786,7 млн у. о. (2008 р. – 738,6 млн TEU), проте лише близько 10 % здійснювалося на мультимодальній основі, але це в більшості стосується контрейлерних поїздів «Викинг», «Зубр» тощо та окремих автотранспортних маршрутів. На теперішній час мультимодальні судоходні компанії працюють з українськими експортерами на умовах «FOB» й імпортерами на умовах «CIP», тобто доставка вантажу до/із морських портів здійснюється автотранспортом із завантаженням або вивантаження його в контейнери міжнародних мультимодальних судоходних компаній безпосередньо на складах портів. Це в основному пов'язане з відсутністю в Україні спільних з судоходними компаніями автотранспортних підприємств, які за угодами з

вантажовідправниками здійснювали б перевезення вантажів в контейнерах (власність судоходної компанії) «від дверей до дверей» [6]. Така технологія впроваджена в багатьох країнах світу і за рахунок пришвидшення обороту контейнерів з вантажами має конкурентну перевагу у порівнянні з діючими технологіями.

Що стосується вивезення/ввезення контейнерів в морські порти залізницями, то обсяг таких перевезень є не значним і складає лише 10 – 12 %. Таке положення пояснюється тим, що залізничний транспорт більш конкурентоспроможний при перевезеннях на значні відстані – від 350 км, непристосованістю портової інфраструктури до обслуговування вагонів та технології митного оформлення вантажів, неможливістю доставки контейнерів «від дверей до дверей» без додаткових операцій. На наш погляд залізнично-водні перевезення вантажів в контейнерах можуть бути ефективними також у співробітництві з мультимодальними судноплавними компаніями.

Для цього треба, наприклад, Українському державному центру транспортного сервісу «Ліски» надати статус мультимодального перевізника, який би за угодами з судноплавними компаніями здійснював залізничну наземну доставку вантажів в контейнерах за єдиним транспортним документом в експортно-імпортному і транзитному сполученні [8]. Для реалізації такої технології потрібно впровадити систему маршрутних потягів, які повинні курсувати за графіками у віддаленні міста України та забезпечувати конкурентоспроможність доставки вантажів в контейнерах «від дверей до дверей». Така технологія перевезень розпочала відпрацьовуватись на маршруті Іллічівськ – Київ – Іллічівськ. Головною особливістю проекту є те, що «Іллічівець» відправляється з кінцевих пунктів суворо за розкладом, незалежно від навантаження, при цьому розклад поїзда максимально наближений до розкладу судноплавних ліній. Перші результати експерименту свідчать, що вартість доставки вантажів на даному напрямку на 15 – 30 % нижче порівняно з перевезенням автотранспортом і підтверджує необхідність впровадження такої технології на інших маршрутах до віддалених вантажоутворюючих міст України [18]. Важливим етапом забезпечення транспортом міжнародної торгівлі є розширення комбінованих перевезень, особливо в залізнично-автомобільному сполученні. Контейнерно-контрейлерні системи активно діють у транспортних комплексах країн Західної Європи та США. Обсяги комбінованих перевезень у країнах ЄС за останні 20 років зросли на 50 % [13]. Сьогодні в Україні на експортно-імпортних та транзитних перевезеннях діють: 2 міжнародних контрейлерні поїзди «Вікінг» і «Зубр», 13 контейнерних поїздів. За 2013 р. вказаними поїздами перевезено біля 100 тис. TEU, зростання до 2012 р. склало 20,2 %, що в першу чергу пов'язане з введенням руху поїздів за розкладом незалежно від завантаження та встановленням «Укрзалізницею» знижок до тарифів на 20 %. Проте міжнародні комбіновані перевезення в напрямку Захід – Схід стримуються у зв'язку з відсутністю необхідного рухомого складу, обладнаного механізмами розсувних колісних пар, який би міг без обмежень експлуатуватися на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм і відповідати вимогам до вагонів, які використовуються у міжнародному сполученні (Пам'ятка ОСЖДО +P516 та Правило ППВ). У дещо вирашному положенні в цьому плані є вітчизняні вагони для інтермодальних перевезень, оскільки перевезення контейнерів у більшості випадків не потребують переходу рухомого складу з колії однієї ширини на колію іншої ширини через те, що на прикордонних переходах за наявності високооснащених терміналів здійснюється перевантаження контейнерів на рухомий склад приймаючої сторони. Для будівництва спеціалізованих вагонів-платформ для контейнерно-контрейлерних міжнародних перевезень в напрямках

«Схід – Захід» необхідні великі обсяги інвестицій, що в перспективі стає стримуючим фактором в розвитку таких ефективних перевезень. До найперспективніших напрямків комбінованих перевезень належать перевезення територіями України і Польщі, через міжнародний коридор № 3, використовуючи залізничну лінію стандарту 1520 мм від прикордонного переходу Ізов – Хребешув до Катовице, а також коридор Балтика – Чорне море [13].

Варто зазначити, що останнім часом Мінінфраструктури України вживаються заходи щодо удосконалення перевезення контейнерів у міжнародному сполученні, зокрема, розроблено спеціальний проект Закону України «Про контейнерні перевезення», підготовлені зміни до статті 6 Закону України «Про транзит вантажів», які передбачають умови впровадження «Трансшипменту» в портах для підакцизних вантажів. Новий Митний кодекс України (чинний з червня 2012 р.) надав можливість організувати внутрішній трансшипмент. Це означає, що контейнер, що було вивантажено в торговельному морському порту з іноземного судна, може в подальшому доставлятися без розмитнення з морського порту річковим судном внутрішніми водними шляхами (Дніпро, Дунай та ін.). Однак до таких змін не створені необхідні умови на річковому транспорті України.

Річковим транспортом сьогодні перевозиться тільки 0,25 % вантажів від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як в країнах ЄС – 3,5 %, США – 7,6 %, Китай – 15,4 %, Росія – 1,3 %. У Німеччині щорічно перевозиться 300 млн тонн річковим транспортом і 300 млн тонн залізничним, в Франції відповідно – 110 і 100 млн тонн тощо. Сьогодні на внутрішніх водних шляхах продовжує залишатися організаційно-економічний і правовий хаос, який негативно впливає на відновлення річкових перевезень в Україні. Наприклад, утримання шлюзів і підняття ферм залізничних мостів фінансується за рахунок судовласника, а це збільшило річкові тарифи на 30 – 40 %. На всіх внутрішніх водних шляхах світу утримання шлюзів фінансується із державного бюджету або за рахунок власників гідроелектростанцій. Або другий приклад, державні чиновники, не маючи на те законних прав, впроваджують різні каналні та портові збори в річкових портах, що також збільшує наскрізні ставки і знижує конкурентоспроможність як вітчизняного флоту, так і річкових портів в порівнянні з залізничним і автомобільним транспортом. Все вказане та багато інших негативних факторів, які стримують розвиток річкового судноплавства, пов'язане з відсутністю потрібної законодавчої бази. Для створення умов пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту слід пришвидшити прийняття Закону України «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України», впровадження єдиного збору із суден за використання внутрішніх водних шляхів та багато інших нормативних актів. Тільки після впровадження законодавчих, організаційно-економічних та техніко-технологічних заходів можна відновити вантажні і пасажирські перевезення річковим транспортом, зокрема і в міжнародному сполученні. В одній науковій статті неможливо обґрунтувати всі напрями удосконалення транспортного забезпечення міжнародної торгівлі, але впровадження запропонованих організаційно-технологічних і логістичних систем значно підвищить рівень торговельного обороту України, зокрема з країнами Європейського Союзу у зв'язку зі створенням зони вільної торгівлі.

Висновки та пропозиції

1. Аналізуючи основні теорії міжнародної торгівлі було виявлено низку закономірностей, які обґрунтовують необхідність випереджального зростання торгівлі послугами, зокрема транспортними, порівняно з темпами самої міжнародної торгівлі. Доведено, частка послуг від перевезення вантажів і пасажирів у цілому по краї-

ні складає лише 10 і 15 % від загального обсягу транспортних послуг і має тенденцію до зменшення, що підтверджує висновки про використання на більшій частині ланцюга доставки вантажу іноземних транспортних засобів, а країна щорічно недоотримує біля 3 млрд дол. США валютних надходжень.

2. Набуло подальшого розвитку обґрунтування щодо відкритості економіки, доведено, що зростання її рівня від 40 % і вузькому асортименті експортних товарів може призвести до будь-яких негараздів, пов'язаних із економічними кризами.

3. З метою випереджального транспортного забезпечення міжнародної торгівлі наводяться основні напрями розвитку транспортних систем в умовах створення зони вільної торгівлі України з країнами ЄС, зокрема удосконалення міжнародних перевезень вантажів в контейнерах, впровадження мультимодальних, інтермодальних і комбінованих (контрейлерні, бімодальні) технологій перевезення вантажу «від дверей до дверей», що значно пришвидшить та скоротить час доставки товарів в експортно-імпортовому сполученні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Савельєва І. В. Принципы стратегического управления в деятельности оператора портового контейнерного терминала: [монография] / И. В. Савельева. – Одесса: Астропринт, 2012. – 298 с.
2. Малахова О. А. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень / О.А. Малахова, М.Й. Селеші // Збірник наукових праць «Вісник Національного технічного університету» Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2009. – № 8. – С. 48 – 51.
3. Горянов А. Н. Современные методы и модели транспортного обслуживания логистических систем / А. Н. Горянов, М. В. Ольхова // Збірник наукових праць «Вісник Національного технічного університету» Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2009. – № 8. – С. 51 – 64.
4. Бакаєва І. Г. Міжнародна економіка: Навчально-методичний посібник / І. Г. Бакаєва, П. І. Підлісний, П. А. Швець, М. М. Чеховська. – К: ДЕТУТ, 2012. – 291 с.
5. Небава М. І. Теорія макроекономіки: Навчальний посібник / М. І. Небава. – К: Видавничий дім «Слово», 2005 – 536 с.
6. Підлісний П. І. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Економіст. – 2011. – № 10 (300) – С. 64 – 74.
7. Підлісний П. І. Підвищення ефективності змішаних вантажних перевезень за рахунок впровадження мультимодальних технологій/ П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Формування ринкових відносин в Україні – 2013 – №2 – с. 67 – 74.
8. Підлісний П. І. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ – 2012. – Вип. 19. – С. 7 – 19.
9. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 року №1955 – ІV [електронний ресурс]. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.
10. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Розпорядження КМ України від 20 жовтня 2010 року № 2174 [електронний ресурс]. – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
11. Мочерний С. В. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Усенко, С. І. Юрій // Львів: Світ – 2005, Т. 1.– 616 с., Т. 2. – 568 с.
12. Одягайло М.Б. Міжнародна економіка: Навч. посібник / Б. М. Одягайло. – К.: Знання, 2006. – 407 с.
13. Баланов В.О. Огляд раціональних шляхів розвитку залізничних перевезень міжнародними транспортними коридорами [електронний ресурс]. – <http://tsst.diiit.edu.ua/issue/view/1002>.
14. Савченко А. Г. Макроекономіка: Підручник. / А.Г. Савченко. – К.: КНЕУ, 2005. – 441 с.
15. Даниленко О.Л. Відкрита економіка як передумова взаємодії внутрішнього та зовнішнього ринків /О.Л. Даниленко // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Економічна серія. – 2005. – № 668. – С. 19 – 23.
16. Кадочников П.А. К вопросу о наличии деглобализации в мировой торговле / П.А.Кадочников, Т.М. Алиев // Экономическая политика. – М.: – 2014. – № 5. – С. 127 – 149.

17. Любохинець Л. М. Розвиток транзитних перевезень в Україні / Л. М. Любохинець // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – № 28. – С. 219 – 227.

18. Брайковська А. М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень/ А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 20. – С. 64 – 77.

REFERENCES

1. Savel'eva I. V. *Pryntsypy stratehicheskoho upravleniya v deyatel'nosti operatora portovoho konteynernoho termynala. Monohrafiya* [Principles strategic management activities in port container terminal operator. Monograph]- Odessa: Astroprint, 2012. – 298 p.

2. Malakhova O. A. Problemy rozvytku mizhnarodnoyi transportnoyi systemy v umovakh udoskonalennia intermodal'nykh perevezen' [Problems of international transportation system in terms of improving intermodal transport] *Zbirnyk naukovykh prats' «Vistnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu «Kharkivs'kyi politekhnichnyi instytut». Tematychnyi vypusk: Novi rishennia v suchasnykh tekhnolohiakh.* – Kharkiv: NTU «KhPI». – 2009. – №8 – P. 48 – 51.

3. Horyanov A. N. Sovremennye metody i modeli transportnoho obsluzhivaniya lohystychnykh system [Modern methods and models of vehicle logistic systems] *Zbirnyk naukovykh prats' «Vistnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu «Kharkivs'kyi politekhnichnyi instytut». Tematychnyi vypusk: Novi rishennia v suchasnykh tekhnolohiakh.* – Kharkiv: NTU «KhPI». – 2009. – № 8. – P. 51 – 64.

4. Bakaieva I. H. *Mizhnarodna ekonomika. Navchal'no-metodychnyi posibnyk* [International Economics. Textbook]. – K.: DETUT, 2012 – 291 p.

5. Nebava M. I. *Teoria makroekonomiky. Navchal'nyi posibnyk* [Theory of macroeconomics. Textbook]. – K: Vydavnychi Dim «Slovo», 2005. – 536 p.

6. Pidlisnyi P. I. Peredumovy orhanizatsii mul'tymodal'nykh perevezen' vantazhiv vitchyznyanymy operatoramy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh [Background of multimodal transport operators in the domestic international transport market] *Ekonomist* – 2011 – №10 (300) – P. 64 – 74.

7. Pidlisnyi P. I. Pidvyshchennia efektyvnosti zmishanykh vantazhnykh perevezen' za rakhunok vprovadzhennia mul'tymodal'nykh tekhnolohii [Improving the efficiency of multimodal transportation by introducing multimodal technologies] *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini* – 2013 – № 2 – P. 67 – 74.

8. Pidlisnyi P. I. Stan ta tendentsii rozvytku zmishanykh vantazhnykh perevezen' [Status and trends of combined freight transportation development] *Zbirnyk naukovykh prats' DETUT «Ekonomiky i upravlinnia».* – K.: DETUT – 2012 – vyp. 19. – P. 7 – 19.

9. Zakon Ukrainy [Law of Ukraine] «Pro transportno-ekspedytors'ku diial'nist'» vid 1 lypnia 2004 roku №1955 – IV [elektronnyi resurs]. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>

10. *Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku. Rozporiadzhennia KM Ukrayiny vid 20 zhovtnia 2010 roku № 2174* [Resolution of the Cabinet of Ukraine on October 20, 2010 № 2174] [elektronnyi resurs]. – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-r>

11. Mochernyi S. V. *Ekonomichniy entsyklopedychnyi slovnyk u dvokh tomakh* [Economic encyclopaedic dictionary in two volumes] – L'viv: Svit. – 2005, T.1– 616 p., T.2.–568 p.

12. Odiashilo M. B. *Mizhnarodna ekonomika: Navch. posibnyk* [International economy: Textbook]. – K.: Znannia, 2006. – 407 p.

13. Balanov V.O. *Ohliad ratsionalnykh shliakhiv rozvytku zaliznychnykh perevezen mizhnarodnymy transportnymy korydoramy* [Review on efficient ways of rail transport development by international transport corridors] [elektronnyi resurs]. – <http://tstt.diit.edu.ua/issue/view/1002>

14. Savchenko A. H. *Makroekonomika. Pidruchnyk.* [Macroeconomics. Textbook]: – K.: KNEU, 2005. – 441 p.

15. Danylenko O.L. Vidkryta ekonomika yak peredumova vzaemodii vnutrishnoho ta zovnishnoho rynkiv [Open economy as a prerequisite for the interaction of internal and external markets]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina. Ekonomichna seriia.* – 2005. – № 668. – P. 19 – 23.

16. Kadochnikov P.A., K voprosu o nalychy dehglobalizatsyi v myrovoi torhovle [On the question of availability de-globalization of world trade] *Zh.: Ekonomycheskaia polityka.* – M.: – 2014. – № 5. – P. 127 – 149.

17. Liubokhynets L. M. Rozvytok tranzytnykh perevezen v Ukraini [Transit transport development in Ukraine] «*Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*» – 2010. – № 28. – P. 219 – 227.

18. Braikovska A.M. Ob'iektyvna neobkhdnist zabezpechennia konkurentospromozhnosti operatorskykh kompanii na rynku zaliznychno-morskykh perevezen [Objective need to ensure competitiveness of operator companies in the rail and maritime transport] *Zbirnyk naukovykh prats DETUT: Serii «Ekonomiky i upravlinnia».* – 2012. – Vyp. 20. – P. 64 – 77.