

*Білецька І.М., к.е.н., доцент,
Кузів І.В., викладач,
Івано-Франківський інститут менеджменту
Тернопільського національного економічного університету*

УКРАЇНА В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Виходячи із геополітичного розміщення України, розвиток та підвищення ефективності функціонування транспортних коридорів, в першу чергу міжнародного значення, є важливим елементом євроінтеграційного процесу, який забезпечує розширення зв'язків між країнами та забезпечує вільне переміщення товарів, послуг та населення.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів є сьогодні особливо актуальним для України, оскільки сприятиме підвищенню рівня її економічної незалежності й національної безпеки, створенню нових робочих місць, удосконаленню національної транспортної мережі за допомогою міжнародних фінансових коштів та підвищенню конкурентоспроможності на світовому ринку. Від рівня розвитку міжнародних транспортних коридорів також залежить ефективність та можливість розвитку економіки країни загалом.

Проблеми розвитку міжнародних транспортних коридорів, особливо в умовах мінливості політичного і економічного середовища держави, досліджувались у працях багатьох науковців, серед яких: А.М. Новіков, В.Г. Кухарчик, О.С. Болгов, Г.М. Кірпа та ін. Проте, динамічні зміни вимог до процедур транзитних перевезень, стану міжнародних транспортних коридорів в контексті глобалізації, інтеграції та інтернаціоналізації світогосподарських зв'язків потребують постійного вивчення та вдосконалення.

Метою публікації є дослідження та аналіз світового досвіду організації міжнародних транспортних коридорів для визначення основних трендів та ключових компетенцій, застосування яких сприятиме розвитку транзитних перевезень в Україні. Крім того, важливим залишається питання обґрунтування обґрунтувати основні проблеми та перспективи розвитку сучасного стану міжнародних транспортних коридорів в Україні в контексті їх практичного значення для економіки країни.

Завдяки вигідному географічному положенню через територію України проходять найкоротші транзитні шляхи, які з'єднують між собою Європу та Азію, країни Середньоморського регіону та країни Скандинавії. Також варто відзначити, що велику роль відіграє і вихід України до Чорного та Азовського морів, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів. Як відомо, за довжиною магістральних трубопроводів, які проходять нашою територією, країна посідає 5-те місце в світі, після Канади, Росії, США та КРН. Крім того, Україна посідає 1-ше місце в Європі за коефіцієнтом транзитності, але, на жаль не реалізує його повною мірою [1].

Тобто, держава має великі переваги щодо залучення міжнародних перевезень на свою територію та підвищення транзитного потенціалу через міжнародні транспортні коридори. Міжнародні транспортні коридори забезпечують доставку вантажів в мінімальні терміни та найкоротшими шляхами, а також перевалку та обробку вантажів з одного транспорту на інший.

Територією України проходять чотири Пан'європейських транспортних коридори №3,5,7,9, коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №3,4,5,7,8,10, транспортний коридор Європа-Азія (ТРАСЕКА) та коридор Балтійське-Чорне море.

Сьогодні на ринку транспортних послуг ведеться активна боротьба щодо перенаправлення транспортних потоків на користь більш сприятливих умов та митного оформлення вантажів. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до того, що транспортні потоки оминають Україну.

Одним із прикладів є реалізація проекту «Північний потік» та поки що не реалізованих «Південний потік» і газопровід «Набукко» в обхід України.

На нашу думку, Україна має замислитися над тим, як зберегти транспортні потоки, що проходять нашою територією. А це можливо зробити за рахунок проведення глибоких реформ, насамперед, у газовому секторі, сфері енергоспоживання, промислового комплексу та комунальному господарстві. А для цього, як свідчить практика цивілізованих держав, необхідні чималі кошти та раціональний підхід.

Вважаємо, що вищезгадані проекти не є вагомими конкурентами для України і ніяк не можуть бути альтернативою українській газотранспортній системі. Крім того, тільки Україна володіє підземними сховищами та магістральними трубопроводами, які гарантують стабільні поставки газу до ЄС у випадку

холодних зим чи інших природних катаклізмів. Тобто, найкоротший та екологічно безпечний шлях постачання газу не лише з Росії, але й із Центральної Азії до Європи пролягає через Україну.

Без України для забезпечення потреб Європи ні Росія, ні сама Європа не обійдуться. І тому, Україна і надалі залишиться найбільшою транзитною державою в Європі, хоча обсяги транзиту і зменшаться. Протягом наступних 10-15 років з урахуванням всіх можливих нових ниток газопроводів, ця ситуація не зміниться, оскільки проекти будівництва додаткових газотранспортних ниток вимагають колосальних інвестицій.

Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Тому, для вирішення проблем у транспортній галузі урядом України розроблена «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року». Концепція передбачає два варіанти будівництва транспортних коридорів на території України:

– реконструкція та модернізація існуючої мережі;

– побудова нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів [4].

Варто зазначити, що міжнародні транспортні коридори в Україні розвиваються досить повільними темпами, через що країна втрачає свою найбільшу конкурентну перевагу – геополітичне положення та можливість підвищити власний транзитний потенціал.

Основними проблемами розвитку міжнародних транспортних коридорів є невідповідність національного законодавства міжнародним вимогам ЄС, відсутність єдиної політики здійснення перевезень різними видами транспорту, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток міжнародних транспортних коридорів, фізичне та моральне зношення основних засобів.

Транспортні коридори за провізними можливостями, технічними характеристиками мостів, якістю дорожнього покриття не відповідають міжнародним стандартам. Кількість комплексів та об'єктів автодорожнього сервісу є у 2-3 рази нижчою від їх потреби.

Певну проблему у реконструкції транспортних коридорів створює те, що в Україні немає єдиної системи організації та управління міжнародними перевезеннями автомобільним транспортом, а всі складові такої системи – автопідприємства, транспортна експедиція, комплекси автодорожнього сервісу, виробничі вузли міжнародного зв'язку – розпорошені по різних відомствах і функціонують без додержання єдиної стратегії розвитку.

Це унеможливує концентрацію інвестицій і здійснення єдиної державної політики щодо розвитку міжнародних перевезень і автодорожнього сервісу по міжнародних транспортних коридорах. Проте, головною проблемою розвитку міжнародних транспортних коридорів залишаються відсутність і неспроможність залучення інвестицій. Потреба в інвестиціях для реконструкції міжнародних транспортних коридорів оцінюється в 100 млрд. грн. В Україні не створено належних умов для залучення іноземних інвесторів, без допомоги яких неможливо вирішувати таку глобальну проблему [4].

Також, важливе значення для розвитку міжнародних транспортних коридорів має їх надійне та стабільне інформаційне забезпечення на базі сучасних засобів зв'язку і комп'ютерної техніки у безпосередньому поєднанні з системою міжнародного зв'язку, міжнародними транспортними органами.

Потребують вирішення питання підготовки й перепідготовки спеціалістів з міжнародних перевезень, автодорожнього сервісу, інформаційного, правового, юридичного, економічного забезпечення системи міжнародних транспортних зв'язків.

За офіційними даними України вже сьогодні втрачає мільйонні прибутки від інституційної та технічної неготовності забезпечити транзит через свою територію на міжнародному рівні. Фахівцями Ради по вивченню продуктивних сил України було проведено дослідження, в ході якого встановлено фактичні та розраховано потенційні можливі обсяги транзитних перевезень у межах транспортних коридорів, що проходять територією України (табл. 1) [6].

Результати дослідження показали, що обсяги транзиту можуть бути збільшені до 457 489 млн. т., що дозволило б одержати Україні більше 3 млрд. дол. США, а це, в свою чергу, вимагає значних капіталовкладень в будівництво та реконструкції доріг.

Як наслідок, транспортна система України не готова забезпечити міжнародні перевезення у повних обсягах. Тому, виграє той, хто проводить активну транзитну політику.

Таблиця 1

Порівняльна таблиця фактичних та потенційних можливих обсягів транзитних перевезень в межах міжнародних коридорів, що проходять територією України за 2011 р. [6]

Транспортні коридори	Обсяги транзитних перевезень, млн.т.		
	Фактичні	Потенційно можливі	Додаткові
МТК №3	20722	201759	181037
МТК №5	11163	38416	27253
МТК №9	17928	100073	82145
МТК «Балтика-Чорне море»	4060	92891	88831
МТК «Європа-Азія»	30556	204350	173794
Разом	84429	457489	373060

Проаналізуємо обсяги міжнародних перевезень вантажів по кожному виду транспорту за три останні роки (табл. 2, рис. 1):

Таблиця 2

Обсяги міжнародних перевезень вантажів видами транспорту (у %) за 2010-2012 р.

Обсяги міжнародних перевезень вантажів, %	2010 р.	2011 р.	2012 р.
Автомобільний транспорт	109,0	110,6	115,7
Водний транспорт	90,9	90,1	104,5
Залізничний транспорт	110,6	107,4	104,1

*Примітка: складено авторами на основі статистичних даних ukrstat.gov.ua

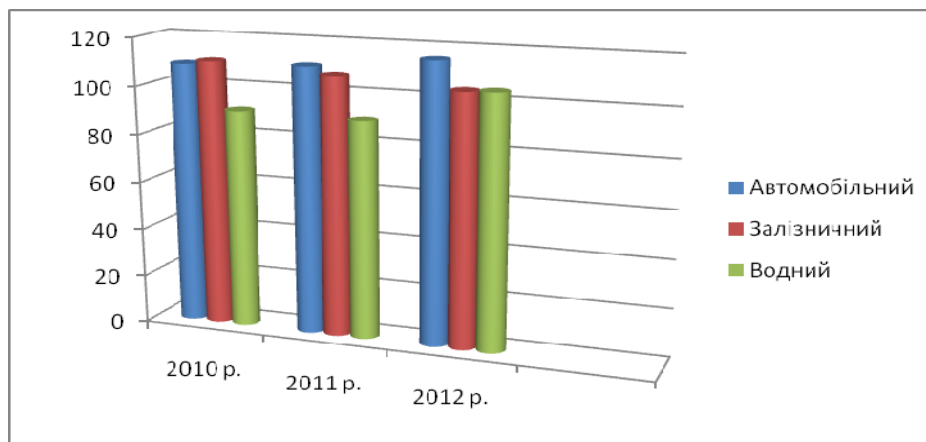


Рис. 1. Динаміка обсягів міжнародних перевезень вантажів видами транспорту за 2010-2012 рр.

Таким чином, обсяги міжнародних перевезень автомобільним транспортом за 2012 р. зросли на 5,1% в порівнянні з 2011 р. та на 6,7% порівняно з 2010 р. Отже, спостерігається позитивна тенденція зростання обсягів перевезень.

Щодо водного транспорту, то тут також спостерігається позитивна динаміка. Так, у 2012 р. обсяги вантажів зросли на 14,4% порівняно з 2011 р. Проте в 2011 р. вони зменшились на 0,8% порівняно з 2010 р.

Залізничний транспорт характеризується високими темпами росту тільки у 2010 р. 110,6%, тоді як протягом двох останніх років іде помітне зниження, що є негативним фактором для економіки в цілому.

Вважаємо, що унікальні можливості України, а саме: вигідне економіко-географічне положення, вихід до Чорного та Азовського морів, наявність розвинутої транспортної інфраструктури, вимагає вирішити ці проблеми. Зважаючи на важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому. Оскільки, саме транспортні коридори визначають пріоритетні напрямки розвитку світового транспортного співробітництва та співробітництва України з західними сусідами на найближчі роки.

Враховуючи те, що транспортні зв'язки вимагають створення могутньої мережі коридорів по Україні, то потрібно розглядати дані коридори як єдину систему, розвиток якої потрібно планувати комплексно, встановивши пріоритетність створення коридорів для України, а також терміни їх впровадження та виконання.

Якщо мережа міжнародних транспортних коридорів в Україні буде відповідати міжнародним вимогам, то це дасть змогу збільшити обсяги вантажопотоків по всіх основних коридорах, що проходять її

територією. Тому першочерговим завданням має бути розвиток тих коридорів, які не мають конкуренції в залученні вантажів (коридор №5), і тих, серйозну конкуренцію яким складають сьогодні російські коридори (№9, №3). Такий підхід дозволяє зекономити гроші та ефективніше організувати міжнародні зв'язки через Україну. А це можливо реалізувати при активній державній підтримці як на законодавчому, так і на макроекономічному рівні, із залученням широкого спектру стимулюючих заходів для підвищення ефективності розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Література

1. Волинський Г. Про конкурентні переваги в умовах глобалізації / Г. Волинський // Економіка України. – №12. – 2006. – С. 56-57.
2. Реальний стан створення національної мережі МТК [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19428>
3. Бакаєв А.А. Міжнародні транспортні коридори / А.А. Бакаєв, О.О. Кутах. – К.: Знання, 2005. – 415 с.
4. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html>.
5. Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12>.

338.2 : 339 (437.3)

*Побірченко В.В., к.геогр.н., доцент,
Логасюк Ю.А., магістрант,
ТНУ імені В.І. Вернадського*

ДОСВІД ЧЕХІЇ ЩОДО ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ

Сучасний етап світової економіки характеризується складними процесами інтернаціоналізації і глобалізації, становленням прогресивних інноваційних форм і моделей господарської діяльності. Світовий економічний розвиток підтверджує тенденцію зміцнення технологічного укладу в якості ведучого в господарстві багатьох країн. При цьому інновації стають одним з найважливіших факторів, визначаючи інтенсивний характер економічного зростання, в тому числі і в економіці Чеської Республіки, що володіє значним промислово-економічним потенціалом, і сприяють ефективності і конкурентоспроможності економіки. У групі розвинених країн вони використовуються у виробництві від 20% до 40% всього обсягу товарів і послуг, в Чехії – 13% [1].

Разом з тим Чехія сьогодні продовжує стикатися з недоліком належних рішень проблем в галузі виробництва, науки і освіти. Тому актуальність даного дослідження в цілому визначається насамперед тим, що перед Чехією стоїть завдання якнайшвидшого формування економіки інноваційного типу та її подальшої інтеграції як до ЄС, так і у світове господарство на тих принципах, які відповідають національним інтересам країни.

Потреба розвитку економіки Чехії на базі інноваційної сфери була сформована відносно недавно, і зарубіжна економічна наука приділяла даній проблем недостатню увагу. Значний внесок у розробку цієї проблеми внесли такі економісти, як: С. Пітра, М. Мандел, К. Янда, Е. Сігелкова, О. Дедек, Я. Філіп, М. Шмсула, П. Станік, Г. Хотеллінг, Р. Блекер, К. Каска, М. Портер, Дж. Гелбрейт, Дж. Кларк, Й. Шумпетер, Т. Сакайя, Л.І. Абалкін, А.Г. Аганбегян, Е.Ф. Авдокушин, А.А. Динкін, А.І. Пригожин, А.В. Гришин, Р.І. Хасбулатов, Н.П.Шмельов, Ю.П. Морозов, К.В. Юдаєв та ін

Тим не менш, слід зазначити, що поки недостатньо вивченим залишається коло проблем, пов'язаних з комплексним обґрунтуванням стратегії інноваційного розвитку Чехії.

Мета дослідження полягає в аналізі умов формування інноваційної політики в Чехії на основі комплексного вивчення сучасного стану економіки країни та її інноваційної сфери.

Чеська Республіка (ЧР, Чехія) пройшла складний шлях політичної та соціально-економічної трансформації від соціалістичної політико-економічної системи до демократичного суспільно-політичного устрою і ринкової економіки, і в даний час відноситься до категорії країн – «Країни з розвинутою економікою» [2]. Чехія займає територію площею 78,9 тис. кв.км (0,05% загальної світової території) і забезпечує випуск близько 0,3% світової валової продукції.

З моменту відділення Словаччини та Чехії (1993р.) і прийняття останньої до складу Європейського Союзу (2004р.) починається новітня історія економіки Чехії. В економіці країни в умовах адаптації до