

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАТИВНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ І САМОДОСТАТНОСТІ

*Т. А. Чернявська, к. е. н., доцент, Херсонський державний університет,
ch73@list.ru*

Стаття присвячена дослідженню особливостей розвитку вітчизняної транспортно-комунікативної системи в умовах політичної та економічної нестабільності. Дана оцінка можливості використання транспортного потенціалу в контексті забезпечення самодостатнього й безпечного рівня розвитку країни. Досліджено стан і перспективи інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія», проаналізовано основні тенденції розвитку транспортних систем країн ЄС та Азії. Визначено пріоритети державної політики України щодо розвитку міжнародного співробітництва з Китаєм.

Ключові слова: транспортно-комунікативна система, самодостатність, безпека, реактивність, резистентність, транспортний потенціал, транзит, міжнародні транспортні коридори, стратегічне партнерство.

Постановка проблеми. Загострення економіко-політичної ситуації в країні, посилення зовнішніх загроз безпечного розвитку, невизначеність стратегії подальшого розвитку актуалізують дослідження в площині нових стратегічних орієнтирів розвитку вітчизняної соціально-економічної системи, які повинні ґрунтуватися на ефективній реалізації транспортного потенціалу з урахуванням можливостей отримання загальносистемного ефекту – забезпечення національної самодостатності. У зв'язку з цим, виникає потреба розв'язання управлінсько-економічних проблем реалізації геостратегічних можливостей транспортного комплексу України як транспортно-комунікаційного мосту між Європейським Союзом та Східною Азією, елементом економічного та політичного впливу країни в процесах вбудовування в нові трансконтинентальні і регіональні потоки та мережі соціально-економічної активності. З огляду на те, що вищезазначені проблеми залишаються мало дослідженими, автором пропонується узагальнення наукових поглядів щодо виявлення закономірностей самодостатнього розвитку, національної безпеки України і кореляцією цих процесів з транспортною компонентою. Крім того, визначений та поданий в роботі характер цього взаємозв'язку, робить затребуваними подальші дослідження ролі транспортно-комунікативної системи в сучасних політико-

економічних процесах, у визначенні курсу розвитку, покликаною забезпечити сучасній Україні гідне місце в мінливому світі, особливо в умовах глобальної конкуренції, а також зміни змісту і спрямованості транспортної стратегії і політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню різних аспектів функціонування транспортних систем регіонів, країн, світу в цілому присвяченні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: Бойко О. [1], Вінников В. [2], Захарова О. [3], Котлубай О. [4], Кудрицька Н. [5], Ложачевська О. [6], Макогон Ю. [7], Михайличенко К. [8], Могильовкін І. [9], Пашенко Ю. [10], Плужніков К. [11], Прейгер Д. [12], Рибчук А. [13], Сич. Є. [14], Цветов Ю. [15] та інші. Однак, всебічний аналіз наукової літератури з даної тематики довів про відсутність комплексного і системного підходу до дослідження транспортної складової в процесі розбудови вітчизняної економіки та забезпеченні національної безпеки, що і слугує мотивом узагальнення наукової позиції автора.

Формулювання мети статті. Мета даної статті полягає в обґрунтуванні пріоритетних напрямів розвитку транспортно-комунікативної системи, як стратегічного фактору забезпечення економічної самодостатності та національної безпеки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Слід зазначити, що в Україні, як

і в інших країнах світу, транспорт є однією із базових галузей національної економіки, найбільш важливою складовою частиною виробничої та соціальної інфраструктури. Транспорт є однією з галузей економічної інфраструктури, яка, крім всіх видів магістрального транспорту, включає в себе енергетику, зв'язок, комунальне господарство (водопостачання, каналізацію, видалення твердих відходів), а також такі інженерні споруди, як греблі, мережі іригаційних та дренажних каналів. Безпосередньо з транспортом пов'язана робота багатьох галузей народного господарства: машинобудуванням (автомобіле -, локомотиво -, вагоно -, судно - і авіабудування), металургією, промисловістю, туризмом та ін. Транспорт щорічно споживає приблизно 18% дизельного палива, 6% електроенергії, 10% лісоматеріалів, 4% чорних металів [6, с.21].

Транспортно-комунікативна система України – це найважливіша техносупільна інфраструктура держави, що входить до числа пріоритетних у процесах забезпечення життєдіяльності населення. Транспорт сприяє підвищенню рівня інформованості, ринково-комерційної активності, міжнародної орієнтації різних видів людської діяльності. Втім, поширення такого явища як транспортна недоступність пов'язана із недоотриманням громадянами України елементарних життєво важливих послуг, що кінцевому результаті призводить до не конкурентоспроможності (за рівнем освіти, кваліфікації), погіршення показників здоров'я, відсутності доступу до об'єктів культури тощо, до істотного зниження показників якості життя, порушення конституційних прав і перетворює цей процес в проблему макроекономічного характеру, яка на пряму пов'язана із платоспроможністю населення.

Саме транспорт поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців та продавців різних країн і регіонів, дає можливість маневрувати трудовими та природними ресурсами, здійснювати міжнародний обмін товарами, забезпечуючи при цьому вільний розвиток суб'єктів господарювання. Транспортні комунікації «пронизують» усі райони країни, об'єднують регіони, що виступає необхідною умовою територіальної цілісності й єдності соціально-

економічного простору. Таким чином, транспортно-комунікативна система є опорним каркасом, своєрідною техно-соціальною матрицею, яка впливає на зміст владно-політичних, соціально-економічних, геостратегічних, геополітичних та інших видів відносин.

Наша наукова позиція полягає у необхідності розгляду значно ширшого об'єкту дослідження – транспортно-комунікативної системи (ТКС) як цілісної системи, реалізація основних функцій якої неможлива без налагодженої системи комунікацій зв'язку. Комунікативна складова є невід'ємним системо-утворюючим елементом ТКС, що забезпечує функціонально-структурний баланс.

Вітчизняна транспортно-комунікативна система має власну технологічну, історичну, просторову оформленість і виступає найважливішим ресурсом держави, зокрема, в економіко-управлінському процесі, зовнішньо- і внутрішньо-політичному впливі та позиціонуванні, а також у пошуку шляхів відстоювання національних інтересів, напрямків самодостатнього розвитку держави.

Низка наукових праць автора [16–18] присвячена дослідженню теоретико-методологічних основ і практичних аспектів забезпечення самодостатнього рівня розвитку в соціально-економічній системі, де ключова роль відводиться ТКС.

Оскільки самодостатність нами визначається як спроможність країни забезпечити сталість обраної траєкторії свого розвитку на основі оптимального залучення внутрішніх та зовнішніх ресурсів та механізмів розвитку, постає необхідним формування такої моделі самодостатності, яка б сприяла розвитку ТКС [18, с.85].

Ми фокусуємо увагу на стратегічному значенні самодостатності соціально-економічної системи як цільової функції національної безпеки. В інтересах самодостатності необхідно, щоб від 2/3 до максимально можливої одиниці (або 100%) функцій виконувалися в структурі системи. Відтак, межі самодостатнього розвитку або «коридор самодостатності» становитимуть від 2/3 до 1. Можна стверджувати, що національна транспортно-комунікативна систе-

ма буде самодостатньою, якщо $2/3$ її потреб буде задовольнятися за рахунок внутрішніх джерел [16]. Між цим, вважаємо, що саме в силу високого рівня реактивності (спроможністю швидко реагувати відповідним чином на вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища) і резистентності (від лат. *resisteo* – супротив) ТКС може виступати трансфер-фактором забезпечення самодостатнього і безпечного рівня розвитку.

Резистентність і реактивність є двома взаємопов'язаними властивостями системи (тобто протистояти та відповідати). Від реактивності залежить пристосованість (адаптованість) системи до умов середовища, підтримки гомеостазу в складному організмі країни. Вважаємо, що із всіх структурних компонентів соціально-економічної системи найвищий рівень реактивності має ТКС за рахунок можливості швидкого реагування на негативні зовнішні подразники через налагоджену систему комунікацій та зв'язку. У свою чергу, резистентність транспортно-комунікативної системи як властивість протистояння загрозам безпечного розвитку соціально-економічної системи проявляється у здатності забезпечення мобілізації, координації і дислокації сировинних, матеріально-технічних, трудових, військових ресурсів в необхідній кількості з метою ліквідації або модифікації мішені дії негативних факторів.

Вищенаведене дає підстави вважати ТКС «реагентом» стану асиметрії соціально-економічної системи з високою абсорбційною здатністю. Саме ця абсорбційна здатність (по відношенню до мобілізації та координації інновацій, інвестицій, товарних, грошово-кредитних потоків тощо) спроможна сприяти досягненню рівня самодостатності і безпеки.

Перед Україною постала проблема, що зумовлена певною суперечністю між необхідністю з одного боку, інтегруватися у світову економіку, а з іншого – забезпечити захист свого внутрішнього ринку, вітчизняного товаровиробництва і національних інтересів. Небезпека нинішнього економічного становища полягає в тому, що руйнівні процеси можуть стати незворотними і призвести до втрати державності або, у кращому разі, Україна виконуватиме роль другоряд-

ної держави і сировинного придатку високо розвинутих країн [14].

Отже, ступінь безпеки вітчизняної соціально-економічної системи істотно залежить від резистентності транспортної її складової в межах нашої держави. Зменшення негативного впливу полюсів напруженості можливо домогтися за рахунок ущільнення простору тобто за рахунок налагодження розгалуженої комунікаційної мережі. Ігнорування цього показника з боку сучасної влади чревате серйозними, перш за все, політичними катаклізмами в межах загальноукраїнського простору. Все це засвідчує про те, що транспортно-комунікативна система України виконувала і продовжує виконувати важливі політичну, економічну та соціальну функції держави, а саме підтримку того рівня внутрішньої симетрії, який здатний забезпечити її самодостатність та суверенітет.

Події останніх років суттєво змінили вектор подальшого соціально-економічного розвитку, сучасний етап якого можна впевнено назвати точкою відліку у використанні принципово нових підходів до вирішення проблем національної безпеки, у зосередженні зусиль на пошукові власних напрямів і стратегій самодостатнього розвитку країни.

Тим самим робиться виклик багатьом процесам і явищам, які набрали силу та набули статусу політичних й економічних війн, кризи в соціально-економічній системі. Найвідчутніше це позначається на транспортних системах і мережах:

- по-перше, специфікою транспортної галузі як ланки господарсько-виробничого процесу. Транспортний сектор є одним із найважливіших системоутворюючих елементів, який визначає ступінь розвитку економічного потенціалу та промислової структури будь-якої високо розвинутої країни. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то сьогодні він виступає необхідною умовою їх зростання. Саме цим визначається специфіка механізму розвитку транспортно-дорожнього комплексу, який має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, на-

самперед базовими галузями економіки;
– по-друге, глибокими, фундаментальними змінами, які пов'язані з впровадженням інноваційних інфокомунікаційних і транспортно-логістичних технологій;
– по-третє, сегментарними змінами структури світового ринку товарів і послуг; різкі коливання кон'юнктури товарних ринків призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що, зокрема, зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямків. У результаті, починаючи із середини 80-х років минулого століття, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну між країнами Західної і Центральної Європи, з одного боку, й Азіатсько-тихоокеанського регіону, Південно-Східної Азії та Індійського субконтиненту – з другого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5–13 %. Аналітики США, Японії та Західної Європи одноставно прогнозують збереження такої тенденції з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи. Тому для України, яка знаходиться на перехресті торговельних шляхів між Європою та Азією, а отже об'єктивно покликана відігравати роль своєрідного геополітичного моста, головним завданням стає оптимізація використання її транспортно-ресурсного потенціалу на основі подальшої розбудови опорної мережевої інфраструктури [1].

Вигідне географічне розташування нашої країни на шляху транзитних потоків між Європою та Азією та розгалужена залізнична мережа із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та система автомобільних доріг створюють передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» й «Захід-Схід» та нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. Інтеграція України до транспортної системи «Європа-Азія» шляхом створення умов для швидкого, безпечного та якісного транспортування вантажів і пасажирів територією країни, дасть змогу перетворити потенційні конкурентні переваги на реальні економічні здобутки, наростити обсяги транспортних послуг та їх питому вагу у створеному національному валовому внутрішньому продукті.

Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають налагодження євразійських економічних зв'язків між Європою та Азією в обхід території України, вимагає від уряду України якомога скоріше вибудувати власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, будівництва найважливіших інфраструктурних проектів та залучення транзитних вантажопотоків [8]. Адже обсяги продажів у транспортній сфері (тільки транзит через створення міжнародних транспортних коридорів, осей, мереж, де залізнична та автомобільна складові виступають ключовими) співставні з обсягами експорту нафти, газу, металів, зернових і можуть перетворитися, у разі реалізації великомасштабних геоekonomічних і геостратегічних програм та проектів, в одну із головних статей національного експорту.

На наш погляд, на найближчу перспективу транзит слід розглядати як стратегічний елемент політичної і економічної могутності України. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля 16% ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту [6, с.14].

Сьогодні в стратегічному транспортному арсеналі держави в наявності розвинута система трубопроводів, мережа залізниць, повітряні траси, автомобільні шляхи у широтних та меридіональних напрямках. Загальна транспортна мережа України включає 46,3 тис. км магістральних трубопроводів, 21,655 тис. км залізничних колій та 165,8 тис. км автомобільних доріг із твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів [1]. При цьому за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі; за оцінками англійського інституту Rendall, маємо найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала, який враховує розвиненість розміщених у транспортних систем і мереж, а також рівень і стан інфраструктури [19, с.8].

В Україні розвинені всі види транспорту. На 10 тис. км² території припадає 372 км залізничних колій, 78 км – внутрішньоводних і 2800 км – автомобільних шляхів з твердим покриттям. Найбільше перевозять вантажів і пасажирів залізничний та автомобільний види транспорту. Мережа автомо-

більших шляхів загального користування України включає 172,4 тис. км доріг, з них з твердим покриттям – 164,1 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньо господарських). При цьому майже всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, адже це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. Протяжність швидкісних автомобільних доріг (автомагістралей) європейського зразка у нас становить близько 300 кілометрів, тоді як у Франції – понад 8 тис. кілометрів.

За останні п'ятнадцять років ТКС зазнала впливу цілої низки негативних факторів, таких як високий рівень зносу виробничих фондів і, в першу чергу, транспортних засобів, незабезпеченість транспортними засобами в необхідній кількості для задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях, незадовільний фінансовий стан підприємств транспортної галузі, відсутність належного бюджетного фінансування, незадовільна конкуренто-спроможність на ринку міжнародних транспортних послуг, недостатні інвестиції у техніко-технологічну модернізацію, технічне переозброєння тощо [17].

В умовах вичерпаності матеріально-технічних резервів, браку фінансових джерел на модернізацію і відновлення виробничих потужностей, переорієнтація структури витрат бюджетних ресурсів на користь збереження територіальної цілісності країни вимагає зміни ракурсу у визначенні пріоритетів державної підтримки стратегічно значущих галузей господарського комплексу, транспортна галузь з яких вимагає особливої уваги. Аналіз державних програмних документів щодо подальшого розвитку транспортного сектора віддзеркалює відсутність єдиного стратегічного бачення використання наявного транспортного потенціалу в цілях забезпечення економічної самодостатності і національної безпеки.

Враховуючи зазначене, потребує сприяння на найвищому державному рівні формування єдиної стратегії розвитку транспортно-комунікативної системи та розробки й впровадження цілої низки програмних документів, орієнтованих на залучення

транзитних вантажопотоків, а саме:

– Стратегія розвитку транзиту територією України до 2030 р. на основі прогнозування вантажопотоків, у якій передбачити спрощення правил перевезення вантажів територією України, у тому числі відповідно до норм і положень спільної транзитної процедури, що діє у країнах ЄС, спрощення та модернізацію митних і прикордонних процедур на кордонах із ЄС, скорочення кількості документів, необхідних при перетинанні кордону, тощо;

– Державна цільова програма розвитку національної пріоритетної транспортної мережі України, в якій передбачити розбудову інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків, інтеграцію національних транспортних шляхів у Транс'європейську TEN-T і Євро-Азійську транспортні мережі;

– Державна програма розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що забезпечить залучення для роботи в Україні;

– Концепція розвитку державно-приватного партнерства у транспортній галузі, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектора до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, а також визначити способи і напрями удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства у транспортній галузі;

– Стратегія залучення країн-партнерів, міжнародних інституцій, приватного капіталу до вирішення питань щодо розвитку інфраструктури ТКС України [8].

Вважаємо, що має сенс серйозного переосмислення потенціалу стратегічного партнерства України з Китаєм, визначення їх перспектив, які можуть вимальовуватися в результаті інтенсифікації співробітництва. Це зумовлено з точки зору доктринування нової української політики як в євразійському, так і європейському напрямках – це формування периметру безпеки і, відповідно, периметру розвитку [20].

КНР – є надзвичайно перспективною в економічному і стратегічному плані країною, країною, що претендує на роль другої наддержави в сучасному світі та входить у

групу БРІК. Україна ж в свою чергу, є другою країною СНД за розмірами території і географічно вона виступає для КНР як своєрідний шлях у Європу. Таким чином набувають стратегічного значення пріоритетні напрямки розвитку співробітництва між двома країнами із безпосередньою участю транспорту. У використанні унікальних транзитних можливостей України дуже зацікавлені країни Європейського союзу, оскільки саме через територію України можуть бути прокладені найкоротші маршрути руху вантажів та пасажирів зі Скандинавії Великої Британії, Балтії, Західної Європи до країн Сходу, у тому числі Китаю. Для деяких сполучень виграш може складати до 2000 км. Причому зовсім необов'язково споруджувати нові шляхи. Мережа транспортних шляхів України, насамперед, залізничних та автомобільних, органічно вписується у загальноєвропейську – через Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Молдову, Білорусь, Росію. Вона також охоплює і незамерзаючі морські порти Чорноморсько-Азовського басейну, що є особливо цінним для україно-китайського співробітництва у галузі транспорту.

Зокрема через територію України проходять такі «критські» коридори, як № 3 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ), № 5 (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ), № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки) та № 7 (Дунайський). Їхнє інтенсивне використання може значно збільшити доходи державного та регіональних бюджетів, сприятиме розвитку дорожньої інфраструктури, транспортної та усіх причетних до неї галузей в цілому [21].

Українська та китайська економіки є радше комплементарні, ніж антагоністичні, що свідчить про високе співвідношення експорту товарних груп в Україні з імпортом за цими групами у Китаї. Розрахунок індексу спеціалізації імпорту Китаю свідчить про високу імпорту залежність країни від товарних груп, за якими Україна має конкурентні переваги.

Китай зацікавлений у розвитку логістично-транспортної системи України, яка дала б змогу прискорити та здешевити вантажне й пасажирське сполучення КНР із

країнами європейського співтовариства. Інша зацікавленість полягає у широких споживчих можливостях внутрішнього українського ринку.

Так, за даними Генеральної митної адміністрації КНР, у 2014 році товарообіг між Україною та КНР склав 8,594 млрд. дол. США, що менше аналогічного показника 2013 р. на 22,7%. При цьому, експорт товарів з України становив 3,486 млрд. дол. США (зростання на 6,5%), імпорт – 5,108 млрд. дол. США (зменшення на 34,9%). Сальдо двосторонньої торгівлі на користь КНР склало 1,622 млрд. дол. США. Основні позиції українського експорту в КНР у 2014 році продовжували займати мінеральні продукти (в основному руди залізні, шлаки та зола, енергетичні матеріали та ін.), питома частка яких становила 65,9% від загального обсягу експорту до КНР, а загальний обсяг склав 2 млрд. 297 млн. дол. США; жири і олії тваринного або рослинного походження – 12,9% (450,8 млн. дол. США); продукти рослинного походження (переважно зернові) – 8,7% (302,0 млн. дол. США), деревина та вироби з неї – 7,0% (242,6 млн. дол. США), механічне обладнання, машини, устаткування та механізми – 2,0% (68,5 млн. дол. США), недорогоцінні метали та вироби з них – 1,1% (38,6 млн. дол. США). Інші товарні позиції українського експорту до КНР не перевищували 1% у загальній структурі експорту.

Станом на 01.01.2015 р. обсяг інвестицій з КНР в економіку України склав 24 млн. дол. США (з початку року цей показник скоротився на 1,6 млн. дол.). Найбільший обсяг китайських інвестицій спрямовано до підприємств у сфері промисловості – 30,5 %, у т.ч. деревообробної промисловості – 20 %; сільського господарства – 20 %; транспорту – 15 %; оптової та роздрібною торгівлі – 14 %. За даними Міністерства комерції КНР станом на 01.01.2015 р. загальний обсяг залучених в економіку України китайських інвестицій становив 55,98 млн. дол. США [22].

Вищезазначене доводить, що Україна стратегічно зацікавлена в активній участі та розширенні периметру розвитку міжнародного співробітництва з КНР, особливо в сфері збільшення обсягів зовнішньоеконо-

мічної діяльності як джерела надходження валютної виручки, але значущість її як партнера не повинна розглядатися з позиції економічної самодостатності, здатності відстоювати національні інтереси. Зростаючий попит на транспортні послуги по осі Схід-Захід та інтенсивна розбудова транспортно-комунікативних систем сусідніми країнами є сигналом для України щодо необхідності забезпечення ефективного міжнародного співробітництва з питань інтеграції нашої країни до транспортної системи Європа-Азія та подолання значної кількості невирішених питань у частині розбудови національної транспортної інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності транспортної системи. На сьогоднішній день обсяг товарообігу між Європою та Азією перевищує 1 трлн. доларів і при середньому зростанні торгівлі на 5% на рік до 2030 він подвоїться і складе понад 2 трлн. доларів. Товари переважно транспортують в напрямку з Азії до Європи, проте в найближчі 10 років товаропотік повинен стати двонаправленим. Європейські виробники зацікавлені у виході на ринки Китаю, який поступово перетворюється на найбільшого світового споживача [23].

Не менш стратегічно значущим у руслі забезпечення національної економічної безпеки є співробітництво з Китаєм у військово-технічній сфері як експортера інноваційних технологій.

А. В. Єрмолаєв на засіданні круглого столу «Україна-Китай: на шляху до стратегічного партнерства» слушно вказує на те, що в питанні периметру розвитку, мабуть для нас найбільш важливим є те, що модернізація України в умовах жорсткої конкуренції, зміни впливу на ключові ресурсні сфери і сфери пов'язані із розподілом технологій, роль двигунів, своєрідних локомотивів, які можуть забезпечувати модернізаційні зміни в країні можуть відігравати саме нові центри зростання, оскільки на сьогодні саме вони є великими споживачами індустріального ресурсу, продукції машинобудування і високі технології країни. Тому маємо подвійне завдання: по-перше, максимально використати ресурс співпраці для того щоб залучити інвестиції для модернізації індустріальної бази ... і водночас відно-

вити потенціал України як експортера технологій. У нас є потенціал не тільки на ринку товарів з високою доданою вартістю, але й на ринку інтелектуальної продукції та на ринку технологій. Тому для України робота з центрами зростання – це водночас і обмін досвідом і підвищення потенціалу наукового співробітництва. Насамперед у фундаментальних царинах, які є сьогодні фаворитами у розробці нових технологій: авіакосмічна, нанотехнології і так далі [20].

Таким чином, на сьогодні маємо унікальний шанс поглиблюючи співробітництво з Китаєм, здійснити реконфігурацію периметру подальшого розвитку в цілях забезпечення національної безпеки. Для цього першочерговими завданнями є: по-перше використати ресурс співпраці з метою залучення інвестицій для модернізації індустріальної бази, і, по-друге, використати транспортний потенціал з метою збільшення валютних надходжень і зміцнення самодостатності.

Висновки. Загострення економіко-політичної ситуації в країні, посилення зовнішніх загроз безпечного розвитку обумовлюють необхідність пошуку нових стратегічних орієнтирів розвитку, які сприятимуть досягненню економічної самодостатності України. Є усі підстави стверджувати, що транспортно-комунікативна система може стати тим «рятівним кругом» подолання депресивних тенденцій загроз нових хвиль криз. Реалізація геостратегічних можливостей транспортно-комплексу України як транспортно-комунікаційного мосту між Європейським Союзом та Східною Азією, елементом економічного та політичного впливу країни в процесах вбудовування в нові трансконтинентальні і регіональні потоки та мережі соціально-економічної активності.

Література

1. Бойко О. В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О. В. Бойко, І. В. Дідовець // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: наук зб. – 2010. – № 41. – С. 93–105.
2. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта Украины: [монография] / В. В. Винников. – Одесса : ОНМА, 2005. – 300 с.
3. Захарова О. В. Развитие потенциала світової

транспортної системи: монографія / О. В. Захарова. – Маріуполь : МДУ, 2012. – 234 с.

4. Котлубай А. М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: [монографія] / А. М. Котлубай. – Одесса : ИПРЭИ, 2008. – 384 с.

5. Кудрицька Н. В. Прогнозування основних показників діяльності транспортно-дорожнього комплексу України на довгострокову перспективу / Н. В. Кудрицька; Рада по вивч. продукт. сил України НАН України. – К., 2008. – 48 с.

6. Ложачевська О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: Монографія. – К. : НАУ, 2002. – 248с.

7. Макогон Ю. В. Украина – морская держава: [монография] / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В., Грузан; [под ред. Ю. В. Макогона]. – Донецк : Изд-во «Ноулидж», 2010. – 391 с.

8. Михайличенко К. М. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави / К. М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. – 2014. – № 1. – С. 69–76. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/spa_2014_1_11.pdf

9. Могилевкин И. М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / И. М. Могилевкин; под. ред. И. С. Королева. – М. : Экономистъ, 2003. – 332 с.

10. Пашенко Ю. Транспортная политика Украины / Ю. Пашенко // Экономика Украины. – 2001 – №1. – С. 26–33.

11. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К. И. Плужников // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – №4. – С. 11–15

12. Прейгер Д. Вантажний транзит на морському транспорті: стан, проблеми, перспективи для України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2010. – № 10. – С. 24–35.

13. Рибчук А. В. Транспортні системи світу – важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури / А. В. Рибчук // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – №7. – С. 99–104.

14. Сич Є. М. Інфраструктура транспортного ринку в системі чинників соціально-економічного зростання / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Збірник - Чернігів: ЧДТУ, 2012. – No 58. – Режим доступу: <http://vistnic.stu.cn.ua/index.pl?task=arcl&l=en&j=7&id=16>

7&id=16

15. Цветов Ю. М. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю. М. Цветов, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин т ін. / Збірник наукових праць / – К. : Преса, 1999. – 67 с.

16. Чернявська Т. А. Пріоритети використання транспортного потенціалу країни та її регіонів у системі самодостатнього соціально-економічного розвитку / Т. А. Чернявська // Управління соціально-економічними системами: монографія / (колектив авторів); за ред. Л. І. Антошкіної, Н. В. Ушенко. – Донецьк : Юго-Восток, 2013. – С. 94–99.

17. Чернявська Т. А. Можливості забезпечення фінансової самодостатності регіонів за рахунок використання потенціалу транспортно-комунікаційної системи / Т. А. Чернявська // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2012. – № 1. – С. 413–419. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/znpnudps_2012_1_42.pdf

18. Чернявська Т. А. Самодостатність транспортно-комунікаційної системи регіонів в системі національної безпеки / Становлення економіки України у післякризовий період / Під ред. д.е.н., професора О. О. Непочатенко (Частина 1) – Умань : Видавець «Сочінський», 2012. – С. 81–89.

19. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІМБ, 2003. – 494 с.

20. Стенограма «круглого столу» «Україна - Китай: на шляху до стратегічного партнерства» / [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://old.niss.gov.ua/Table/01092010/index.htm>

21. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001–2010 рр. – К., 2002. – 14 с.

22. Торговельно-економічне співробітництво між Україною та Китаєм / [Електроний ресурс] - Режим доступу: <http://china.mfa.gov.ua/ua/ukraine-cn/trade>

23. Петрунина, Ж. В. Современные и перспективные направления сотрудничества России с экономикой АТЭС / Ж. В. Петрунина, Е. А. Канаев, Д. В. Киба. – Комсомольск-на-Амуре : ФГБОУ ВПО «КнАГТУ», 2013. – 192 с.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-КОМУНИКАТИВНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И САМОДОСТАТОЧНОСТИ

Т. А. Чернявская, к. э. н., доцент, Херсонский государственный университет

Статья посвящена исследованию особенностей развития отечественной транспортно-коммуникативной системы в условиях политической и экономической нестабильности. Дана оценка возможности использования транспортного потенциала в контексте обеспечения самодостаточного и безопасного уровня развития страны. Исследовано состояние и перспективы интеграции Украины в транспортную систему «Европа-Азия», проанализированы основные тенденции развития транспортных систем стран ЕС и Азии. Определены приоритеты государственной политики Украины по развитию международного сотрудничества с Китаем.

Ключевые слова: транспортно-коммуникативная система, самодостаточность, безопасность, реактивность, резистентность, транспортный потенциал, транзит, международные транспортные коридоры, стратегическом партнерстве.

STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT IN TRANSPORT-COMMUNICATION SYSTEM OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF NATIONAL SECURITY AND SUFFICIENCY

T. A. Chernyavskaya, Ph.D (Econ.), Ass. Prof., Kherson State University

Specific features of the domestic transport and communication system in terms of political and economic instability are investigated. The possibility of using the transport potential in the context of self-sufficient and safe level of development is evaluated. The state and prospects of Ukraine's integration into the transport system «Europe – Asia» is studied, the main trends in the development of transport systems EU and Asia are analyzed. State policy priorities of Ukraine concerning international cooperation with China are determined.

Keywords: transportation and communication system, self-sufficiency, safety, reactivity, resistance, transport capacity, transit, international transport corridors, strategic partnership.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Прокопенко В. І.

Надійшла до редакції 28.06 15.