

Запропоновані нами заходи складають стратегію підвищення конкурентоспроможності підприємств переробної промисловості Вінницької області. Метою стратегії є створення сприятливих для інвестора умов вкладення коштів у переробну промисловість. Досягнення даної мети, на нашу думку, можливо тільки в тому випадку, якщо всередині галузі в цілому будуть створені умови, що сприяють її динамічному розвитку за рахунок ефективного використання інвестованих у нього коштів. Для цього, на наш погляд, необхідно реалізувати запропоновану нами систему стратегічних заходів, яка має сприяти спільному розвитку сільськогосподарських та переробних підприємств, прагненню останніх до єдиної мети – підвищення їх спільної конкурентоспроможності.

Таким чином, під стратегією підвищення конкурентоспроможності підприємств переробної промисловості ми розуміємо систему стратегічних заходів, комплексна реалізація яких дозволить створити умови для співпраці сільськогосподарських і переробних підприємств, що забезпечить єдність мети їх функціонування і, як наслідок, приплив інвестицій у переробну промисловість, що, у свою чергу, створить сприятливі умови для підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Отже, розроблена нами система стратегічних заходів може бути представлена у вигляді стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємств переробної промисловості (табл. 2). Ця стратегія є довгостроковою і розрахована на десять років. На першому етапі передбачається розробка нормативно-правового забезпечення реалізації стратегії, що включає створення бюджетних фондів стимулювання розвитку підприємств переробної промисловості.

Економічний ефект від реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємств переробної промисловості, на нашу думку, виразиться в збільшенні виробниц-

тва продукції сільськогосподарськими підприємствами, його товарності та рентабельності.

### Висновки

Проведений аналіз існуючих стратегій дозволив запропонувати нашу стратегію щодо підвищення конкурентоспроможності переробних підприємств АПК. Вона є поетапною (5 етапів) і розрахована на десять років. Основне завдання даної стратегії – підвищити фінансово-економічний стан переробного підприємства. Проведені нами дослідження показують, що на сьогодні існує складність з реалізацією запропонованої нами стратегії, оскільки вона є багатокомпонентною і має рекомендаційний характер.

### Список використаних джерел

1. Ансофф І. Стратегическое управление / И. Ансофф ; пер. с англ., ред. Л.И. Евенко. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
2. Ковтун О.І. Конкурентоспроможність підприємства: стратегічний контекст: монографія / О.І. Ковтун. – Львів: Видавництво Львівської комерційної академії, 2009. – 276 с.
3. Ламбен Ж.Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж.Ж. Ламбен. СПб.: Питер, 2007. – 800 с.
4. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Портер; пер. с англ. – 4-е изд. – М.: Альпина Паблишер, 2011. – 453 с.
5. Сусіденко Ю.В. Теоретичні основи та чинники конкурентоспроможності АПК України / Ю.В. Сусіденко // Електронне наукове видання Державного Дніпропетровського аграрного університету: Ефективна економіка, 2011. – № 11.
6. Томпсон А.А. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: учебник для вузов / А.А. Томпсон, А.Д. Стрикленд; [пер. с англ.; под ред. Л.Г. Зайцева, М.И. Соколовой]. – М.: Банки и биржи ЮН, 1998. – 576 с.

*В.М. КАРПОВ,  
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування України НАН України*

## Транспортна інфраструктура в зовнішньоекономічній діяльності України

*У статті розглядаються стан та проблеми діяльності транспортної інфраструктури в забезпеченні вантажоперевезень експортних, імпортованих та транзитних вантажів. Визначені країни пріоритетної співпраці, можливі ризики та загрози подальшого співробітництва у зв'язку з кризовими явищами у світовій економіці та шляхи запобігання їх негативного впливу на подальшу співпрацю.*

**Ключові слова:** стан зовнішньоекономічної діяльності вантажоперевезень, транспортна інфраструктура, експорт, імпорт, транзит.

*В статье рассматриваются состояние и проблемы деятельности транспортной инфраструктуры в обеспе-*

*чении грузоперевозок экспортных, импортных и транзитных грузов. Определены страны приоритетного сотрудничества в этой сфере, исследованы возможные риски и пути предупреждения чрезмерного негативного влияния на дальнейшее сотрудничество.*

**Ключевые слова:** состояние внешнеэкономической деятельности грузоперевозок, транспортная инфраструктура, экспорт, импорт, транзит.

*In the article the state and problems of activity of a transport infrastructure are examined in providing of freight transportations of the export, imported and transit loads. Certain countries of priority collaboration are in this sphere,*

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*possible risks and ways of warning of excessive negative influence are investigational on a further collaboration in the conditions of the crisis phenomena in a world economy.*

**Keywords:** *the state of foreign economic activity of freight transportations, transport infrastructure, export, import, transit.*

**Постановка проблеми.** В умовах подальшого розвитку світової кризи перед транспортом гостро постає проблема стримування її негативного впливу, максимально можливо збереження та нарощування вантажопотоків, що забезпечують зовнішньоекономічну діяльність економіки країни. Дієвими заходами в цьому напрямі може бути активізація діяльності транспорту по якісному обслуговуванню експортно-імпортних та транзитних вантажопотоків; вирішення питань по закріпленню та стабілізації ринку транспортних послуг із традиційними країнами-партнерами; пошук та освоєння цих ринків у нових центрах економічного зростання та тих, що демонструють високу динаміку розвитку.

У статті досліджуються тенденції розвитку транспортних послуг в цьому напрямі та пропонуються шляхи реалізації завдань по закріпленню та розширенню зовнішньоекономічного ринку транспортних послуг.

**Аналіз досліджень та публікації з проблеми.** Вивчення проблеми зовнішньоекономічної діяльності галузей транспортної інфраструктури базується на здобутках провідних вчених, роботи яких посвячені теоретичним та практичним основам забезпечення експортно-імпортних та транзитних перевезень.

Вагомий внесок у дослідження цієї сфери зробили вчені: А. Бакаєв [1], Н. Богомоллова [2], Ю. Кулаєв [3], А. Новікова [4], Ю. Пащенко [5], Г. Ейтутіс [6], Е. Сич [7], Ю. Цветов [8].

Однак стрімкі зміни у світовій економіці вимагають постійного моніторингу стану кон'юнктури експортно-імпортних та транзитних вантажоперевезень та адекватного реагування на ці зміни з метою нівелювання можливих негативних наслідків.

**Метою статті** є дослідження тенденцій змін участі транспорту в зовнішньоекономічній діяльності України та розробка пропозицій щодо запобігання можливого негативного впливу світових кризових явищ на цю діяльність.

**Виклад основного матеріалу.** Моніторинг зовнішньоекономічної діяльності транспорту свідчить, що у загальному обсязі експорту послуг за 2011 рік 35,6% припадало на послуги вантажного транспорту. За 2011 рік всіма видами транспорту надано послуг у розрізі зовнішньоекономічної діяльності в перевезенні 402,5 млн. т, з них за видами вантажопотоків: експорт – 155,6 млн. т, імпорт – 95,7, транзит – 151,2 млн. т. Послуги з перевезення експортних вантажів збільшилися у порівнянні з 2010 роком на 8,8%, імпортних – 22,1, транзитних – зменшилися на 0,7%.

Найбільші експортні вантажопотоки йдуть до країн ЄС, на які припадає 51,2 млн. т (32,9% загального обсягу пере-

вень), країни Азії – 45,9 млн. т (29,5%), країни СНД – 43,3 (27,9). Значно менші обсяги експорту до країн Африки – 7,8 млн. т (5,0%), Америки – 4,6 (3,0), Австралії та Океанії – 48,3 млн. т (0,3%).

Для визначення стратегічних напрямів можливих загроз зниження обсягів експортних вантажоперевезень доцільно визначити країни пріоритетного споживання цих вантажів. Серед країн ЄС найбільшими споживачами експортних товарів є 11 країн, на які припадає 87,1% загального обсягу вантажів, серед яких домінують країни колишньої Ради економічної співдружності – 73,8%. Таке ж становище і в країнах Європи, що не увійшли до ЄС. З 19 країн на три (Сербія, Албанія, Боснія) припадає 85,8% послуг експортних вантажоперевезень.

Країни Азії в загальному обсязі вантажоперевезень експортних товарів займають друге місце після ЄС. Їхня частка становить 29,5% загального обсягу вантажоперевезень. Серед 43 країн Азії найбільш вагомими споживачами послуг експортних вантажоперевезень є сім країн, на частку яких припадає 81,0% усіх експортних вантажних перевезень країн Азії.

Країни СНД займають третю позицію за обсягами споживання експортних товарів – 3,4 млн. т, або 27,9%. Стратегічним партнером серед країн СНД є Російська Федерація, яка споживає 34,9 млн. т, або 80,6% загального обсягу експорту цих країн.

На країни африканського континенту припадає відносно невелика частка експортних вантажопотоків. Загальний обсяг вантажних перевезень становить 7,8 млн. т, або 5,0% загальних обсягів. Географія країн вагомих споживачів послуг експортних вантажних перевезень представлена п'ятьма країнами (з 48), на які припадає 78,9% загального обсягу експортних вантажопотоків.

У країни Америки експортується лише 4,7 млн. т вантажів, що становить лише 3,0% загального експорту України. З 45 країн, що входять до вище означеного регіону, лише п'ять можна вважати вагомими економічними партнерами, на які припадає 85,1% загальних обсягів експорту Америки (табл. 1).

Аналіз зовнішньоекономічної діяльності транспорту в контексті визначення основних країн – партнерів з експортних перевезень свідчить:

– основними країнами та економічними союзом, на які орієнтовані вантажопотоки експортних товарів, є країни ЄС, Азії та СНГ, на які припадає 90,3% експорту;

– з країн ЄС основними країнами, на які орієнтовані експортні вантажопотоки, є ті, з якими залишилися традиційні економічні зв'язки з часів існування СРСР. За економічними параметрами ці країни можна характеризувати як ті, що розвиваються. До них відносяться Польща, Чехія, Словаччина, Болгарія, Угорщина, Румунія та Литва. В ці країни експортується 29,1 млн. т, або 65,7%, вантажів, що надходять до основних країн ЄС.

До країн ЄС, що мають статус розвинених, стратегічними партнерами за обсягами експортних вантажів, можна віднести Італію, Іспанію, Австрію та Німеччину. Експортні вантажопотоки до цих країн становлять 15,3 млн. т.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Таблиця 1. Транспортні послуги з перевезення експортних вантажів у 2011 році

Країни призначення	Кількість країн	Обсяги експорту		Обсяги експорту вантажів до основних країн призначення	
		млн. т	%	млн. т	%
1	2	3	4	5	6
Всього	192	155,6	100		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	35			134,1	86,2
Країни ЄС, всього	27	51,2	32,9		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	11			44,6	87,1
Польща				11,5	22,4
Італія				7,1	13,8
Чехія				4,9	9,5
Словаччина				4,3	8,3
Австрія				3,5	6,8
Іспанія				3,5	6,8
Болгарія				3,0	5,8
Угорщина				1,7	3,3
Німеччина				1,2	2,3
Румунія				2,8	5,6
Литва				1,1	1,3
Інші країни					
Європа, всього	19	2,3	3,9		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	3			2,0	88,4
Сербія				1,8	78,2
Албанія				0,127	5,5
Боснія				0,108	4,7
Країни Азії, всього	43	48,9	29,5		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	7			37,2	81,0
Китай				14,5	38,8
Туреччина				10,1	27,0
Індія				3,7	9,9
Саудівська Аравія				2,4	6,4
Ліван				2,4	6,4
Іран				2,3	6,2
Сирія				1,8	4,8
Країни СНД, всього	10	43,4	27,9		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	4			41,7	96,1
Російська Федерація				34,9	80,4
Білорусь				4,2	9,6
Молдова				1,6	3,6
Казахстан				1,0	2,4
Країни Африки, всього	48	7,8	5,0		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	7			6,5	82,8
Єгипет				3,6	46,0
Туніс				0,9	12,5
Марокко				0,5	6,4
Алжир				0,5	6,4
Джамахірія				0,4	5,1
Нігерія				0,3	3,8
Сенегал				0,2	2,6
Країни Америки, всього	45	4,7	3,0		
у т.ч. до основних країн споживачів експорту	5			4,0	85,1
США				1,6	34,0
Бразилія				1,2	25,5
Мексика				0,7	14,8
Канада				0,2	4,3
Віргінські острови				0,3	6,4

Таким чином, можна констатувати, що в загальних обсягах експортних вантажопотоків до країн ЄС переважають країни з економікою, що розвивається, та які мають тради-

ційні економічні зв'язки з Україною. Розвинуті країни ЄС менш залежні від експорту з України та в умовах кризових явищ з великою вірогідністю можуть скоротити експорт.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

За прогнозом МВФ, світова економіка зростатиме у 2012 році на 3,3%, а ВВП розвинених країн – на 1,2%. Тому на короткостроковий період можна передбачити нестійкі тенденції збереження обсягів експорту в розвинені країни ЄС.

Вантажні експортні перевезення до країн Азії займають другу позицію по обсягам серед країн світу. Але географію експорту не можна вважати задовільною. З 43 країн Азії до стратегічних партнерів можна віднести лише сім (табл. 1).

Серед них найбільш перспективними є країни, що швидко розвиваються: Китай, Туреччина, Індія. У зв'язку з політичною нестабільністю такі країни, як Ліван, Іран, Сирія, на наш погляд, слід віднести до потенційно важливих, але нестабільних партнерів.

Країни СНД – традиційні партнери споживання експортних товарів з України, хоча за обсягами вантажопотоків вони знаходяться на третьому місці серед інших країн. Основ-

**Таблиця 2. Транспортні послуги з перевезення імпорتنних вантажів у 2011 році**

Країни відправлення	Кількість країн	Обсяги імпорту		Обсяги імпорту вантажів з основних країн імпортерів	
		млн. т	%	млн. т	%
Всього	192	95,7	100		
у т.ч. основні країни імпортери	36				
Країни СНГ, всього	10	68,9	71,9		
у т.ч. основні країни імпортери	3			68,6	99,5
Росія				61,8	89,7
Білорусь				4,3	6,2
Казахстан				2,5	3,6
Країни ЄС, всього	27	9,0	9,4		
у т.ч. основні країни імпортери	12			7,7	85,5
Польща				2,6	28,9
Німеччина				1,0	10,1
Румунія				0,9	10,0
Литва				0,8	8,8
Словаччина				0,4	4,4
Угорщина				0,4	4,4
Фінляндія				0,3	3,3
Італія				0,3	3,3
Чехія				0,3	3,3
Нідерланди				0,3	3,3
Бельгія				0,2	2,2
Греція				0,2	2,2
Інші країни Європи, всього	19	0,2	0,2		
у т.ч. основні країни імпортери	4			0,19	88,0
Македонія				0,064	30,3
Норвегія				0,056	26,4
Сербія				0,036	16,8
Швеція				0,032	14,8
Країни Азії, всього	43	6,7			
у т.ч. основні країни імпортери	7			5,9	92,1
Китай				1,9	29,6
Туреччина				1,4	21,8
Індонезія				1,1	17,2
Грузія				0,8	12,5
Сирія				0,3	4,6
Індія				0,2	3,0
Корея				0,2	3,0
Країни Африки, всього	48	4,5	4,7		
у т.ч. основні країни імпортери	7			4,1	91,2
Гвінея				3,1	68,9
Гана				0,7	15,5
Алжир				0,2	4,4
Єгипет				0,1	2,2
Країни Америки, всього	45	5,3	5,5		
у т.ч. основні країни імпортери	4			4,9	92,4
США				3,0	55,6
Гайана				1,0	18,9
Бразилія				0,6	11,3
Еквадор				0,3	5,7

ні експортні вантажопотоки йдуть до Росії, Білорусі, Молдови та Казахстану.

Однак пропозиції країн Митного союзу щодо вступу в нього України не знайшли однозначної відповіді з нашого боку. Це несе певні загрози зниження експорту до цих країн.

Якщо виходити з передумов, що Митний союз не піде на денонсацію раніше існуючих домовленостей про вільну торгівлю, то частка українського експорту все ж таки зменшиться. У рамках Митного союзу передбачений єдиний для трьох країн список товарів, до яких застосовується обмеження по ввезенню. Так, у рамках договору про вільну торгівлю України з Білоруссю немає вилучень на металопродукцію, електроенергію, сільхозпродукцію, а в Росії є, і країни Митного союзу мусять російські вилучення розповсюджувати і на свої країни. Крім того, Росія вже кілька років веде цілеспрямовану політику на витіснення українських товарів з російського ринку – антидемпінгові розслідування і мита, квоти, санітарні норми і навіть постійні рекомендації – не купувати українське.

Тепер основний ризик для забезпечення експортних вантажопотоків полягає в тому, чи не підхоплять цю політику дві інші держави Митного союзу.

Обсяги експортних вантажопотоків до країн Африки та Америки не можна вважати задовільними. Разом на них приходить всього 8% вантажоперевезень, тому ці регіони на сьогодні можна розглядати як потенційних партнерів. Особливу увагу слід приділити просуванню українських товарів до ринків, що розвиваються, Південної Америки та США.

Вагомою складовою зовнішньоекономічної діяльності є імпорتنі вантажопотоки, які становили у 2011 році 95,7 млн. т, що на 22,1% більше, ніж за 2010 рік.

Стратегічними партнерами з поставок імпорту та формування вантажопотоків виступають країни СНД – 72,8%, або 68,9 млн. т, зокрема Російська Федерація. Частка товарів РФ в імпортних вантажоперевезеннях України становить 61,5%, при цьому 61,5% імпорту припадає на поставки газу, нафти та нафтопродуктів. Значні обсяги імпорту транспортуються з Білорусі – 4,3 та Казахстану – 2,5 млн. т, відповідно 6,2 та 3,5%. Ці країни формують 72,2% вантажопотоків імпорту з країн СНД.

Країни ЄС формують другі за обсягами вантажопотоки імпорту – 9,0 млн. т, або 9,4%. Провідною країною ЄС по імпорту товарів є Польща, яка імпортує 2,6 млн. т вантажів.

У цілому 84,7% імпортних вантажів формується в 11 країнах ЄС. З них майже половина – п'ять країн колишньої РЄС. Інші країни Європи займають у формуванні імпортних вантажів незначну частину – 214 тис. т, або 2,3%.

Обсяги імпортних вантажів з Азії становлять 6,4 млн. т, або 6,7% загального обсягу імпорту до України. Серед основних імпортерів формуючих вантажопотоків – Китай, Туреччина, Індонезія, Грузія. Разом вони імпортують 5,2 млн. т вантажів, що становить 81,1% імпорту Азії.

Вантажопотоки імпортних товарів з Африки становлять 4,5 млн. т, або 4,7% всього імпорту до України. Основними

імпортерами є Гвінея – 3,1 млн. т, Гана – 739, Алжир – 210 тис. т, що становить 88,93% загального обсягу.

Америка імпортує 5,3 млн. т вантажів, або 5,5% загального імпорту в Україну. Основними імпортерами Америки є США – 3,0 млн. т, Гайана – 104, Бразилія – 616 та Еквадор – 239 тис. т. Разом вони імпортують 4,9 млн. т вантажів, або 93,2% загального обсягу (табл. 2).

За 2011 рік через територію України пройшло транзитом 151,2 млн. т вантажів, що на 0,7% менше, ніж за 2010 рік. Основними групами транзитних вантажів є енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 77,4%, руди, шлаки та зола – 7, чорні метали – 2,12, добрива – 3,2, сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 2,1%. Найбільшими країнами-транзитниками залишаються країни СНД: Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправили 99,8% всього транзиту вантажів цих країн. Частка країн СНД у загальному обсязі транзиту становить 93,4%.

Найбільш вагомим партнером з транзитних перевезень є Російська Федерація, частка якої в загальному обсязі транзиту СНД у 2011 році становила 87,7%, з них 73,9% припадає на транзит газу і нафти. Казахстан відправив територію України 10,7 млн. т транзитних вантажів (7,1%). Такі потенційні для України транзитники, як Білорусь та Молдова, за 2011 рік відправили відповідно 3,6 та 2,7 млн. т вантажів, або 2,4 та 1,9% загального обсягу транзиту країн СНД.

З 27 країн – членів ЄС тільки десять можна вважати вагомими транзитниками. На їх припадає 78,9%, або 3,3 млн. т загального транзиту, з них шість країн колишньої Ради економічної взаємодопомоги, які транзитують 60,6% вантажів, або 2,0 млн. т. Вельми незначний транзитний вантажопотік з інших країн Європи. З 19 країн, що не входять до ЄС, всього дві країни формують 94,5% транзитного вантажопотоку.

Країни Азії формують 1,8% загального транзиту. З 43 країн лише п'ять країн Азії можна вважати основообразуючими країнами транзитерами. На ці країни припадає 91,4% транзитних вантажів. З них можна вважати найбільш вагомими партнерами транспортування транзиту Туреччину та Грузію – 74,9%.

Транзит країн Африки займає 0,02% загальних обсягів та суттєво не загрожує зменшенню обсягів транзиту через Україну. Частка Америки в транзиті вантажів ледь сягає 1,1% та не може розглядатися як джерело важливих змін в обсязі транзитних вантажів через Україну (табл. 3).

Загалом зовнішньоекономічна діяльність з перевезення експортно-імпортних та транзитних вантажів підпадає під вплив тенденцій розвитку світової економіки, які формують основні загрози її розвитку, а саме: сповільнення економічного зростання країн із розвинутою економікою, зокрема ЄС; політика стримування українського експорту з боку країн Митного союзу; уповільнення попиту на вугільно-рудні вантажі; вразливість приросту обсягу експорту від цінних коливань; втрата транзитних переваг держави (дефіцит потужностей у стратегічного партнера-транзитера Росії поки

Таблиця 3. Транспортні послуги з транзитних перевезень вантажів у 2011 році

Країни призначення	Кількість країн	Обсяги транзиту		Обсяги транзиту з основних країн транзитерів	
		млн. т	%	млн. т	%
Всього	192	151,2	100		
у т.ч. основні країни транзитери	29				
Країни СНГ, всього	10	142,1	93,4		
у т.ч. основні країни транзитери	14			141,9	99,8
Росія				124,7	87,7
Казахстан				10,8	7,6
Білорусь				3,7	2,6
Молдова				2,7	1,9
Країни ЄС, всього	27	3,8	2,5		
у т.ч. основні країни транзитери	10			3,3	78,9
Болгарія				0,5	14,1
Австрія				0,3	8,8
Греція				0,2	8,5
Німеччина				0,3	8,8
Польща				0,4	10,5
Румунія				0,3	8,8
Словаччина				0,2	8,3
Угорщина				0,4	10,5
Чехія				0,2	8,3
Італія				0,5	14,1
Інші країни Європи, всього	19	0,64	0,4		
у т.ч. основні країни транзитери	2			0,6	94,5
Сербія				0,4	62,5
Швейцарія				0,2	32,0
Країни Азії, всього	43	2,7	1,8		
у т.ч. основні країни транзитери	5			2,4	91,4
Грузія				0,9	31,0
Туреччина				1,1	40,7
Китай				0,2	7,4
Сирія				0,1	3,7
Малайзія				0,1	3,7
Країни Африки, всього	48	0,29	0,02		
у т.ч. основні країни транзитери	3			0,228	78,6
Марокко				0,188	64,8
Гвінея				0,025	8,6
Єгипет				0,015	5,3
Країни Америки, всього	45	1,6	1,1		
у т.ч. основні країни імпортери	3			1,5	93,7
США				0,7	43,7
Бразилія				0,5	31,0
Венесуела				0,3	19,0

що примушує її транзитувати частину (в основному дешеві сипучі вантажі) до українських портів); зниження транзитних функцій українських портів за рахунок російських вантажів у зв'язку з невинуватими митними та прикордонними бар'єрами, необґрунтоване збільшення портових зборів та підвищення залізничних тарифів; зростаюча конкуренція з боку румунського порту Констанца, де вдалося зробити преференціальний режим та сучасну виробничу інфраструктуру; будівництво нових газопроводів в обхід України («Північний потік» і «Південний потік»); формування комунікаційної осі Санкт-Петербург – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Новоросійськ, що знизить можливості транзиту через українські порти та посилить тяжіння районів

Східної України до цієї швидкісної магістралі; недостатня увага до реалізації проектів міжнародних транспортних коридорів, що призвело до стійкої тенденції будівництва транспортних коридорів в обхід України; тенденції формування тарифів на залізничному транспорті мають чітко виражену тенденцію до зростання, що негативно вплине на кінцеву вартість продукції для вантажовласників як вітчизняного, так і закордонного вантажовласника.

Також загрозою просування імпортерів та транзитних перевезень територією України є прийняття нового Митного кодексу, який вступив набрав чинності 01.06.2012. З моменту його прийняття закордонні транспортні оператори почали направляти вантажопотоки в обхід України через пі-

двіщення кількості номенклатури вантажів, які підпадають під оподаткування. Україна вже отримала повідомлення з цього приводу з Латвії, Польщі, Молдови, інших країн ЄС і Міжнародного транспортного союзу.

### Висновки

З метою запобігання надмірного негативного впливу в короткострокові та довгострокові періоди світової кризи на зовнішньоекономічну діяльність транспортної інфраструктури необхідно:

- вирішити питання щодо доцільності вступу в Митний союз;
- закріпити та стабілізувати ринок транспортних послуг з традиційними країнами – партнерами по зовнішньоекономічній діяльності;
- посилити увагу до пошуку та освоєння ринків транспортних послуг у нових центрах зростання та країнах, які демонструють високу динаміку розвитку;
- активізувати діяльність економічної дипломатії за кордоном щодо надання всебічної підтримки у просуванні транспортних послуг України;
- привести техніко-економічні параметри міжнародних транспортних коридорів на території України до стану відповідності світовим нормам й стандартам, адже за субіндексом якості інфраструктури в Індексі глобальної конкурентоспроможності у 2012 році (якість автошляхів, якість залізничної інфраструктури, якість портової інфраструктури, якість авіаційної інфраструктури, доступний кілометраж посадкових смуг) Україна посідає нині лише 71-ше місце серед 155 країн світу;
- запровадити сучасні технічні та правові інструменти із забезпечення митного контролю при перетині кордону вантажами та пасажирями у терміни, прийнятні у світовій практиці, що дозволить сприяти транзитним і експортно-імпор-

ним перевезенням, адже наразі митне очищення та технічний контроль в Україні складають для експорту 3 дні, для імпорту – 7 днів, що є неприпустимим для зовнішньоекономічних вантажопотоків (тоді як сучасні технології митного очищення та контролю, наприклад технології сканування, дозволяють зробити це за 30–60 хвилин);

– запровадити ефективні транспортно-логістичні технології перевізних систем, що забезпечують зниження транспортних витрат у всіх секторах економіки.

### Список використаних джерел

1. Бакаев А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование. Т. 1. Наземные виды транспорта / А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, Ю.А. Кутах. – К.: КВЕТТ, 2003. – 622 с.
2. Богомоллова Н.І. Організаційно-економічні принципи розвитку системи комплексного транспортного сервісу / Н.І. Богомоллова, М.М. Андрієнко // Вісник ЧДТУ. – 2008. – №32. – С. 120–127.
3. Кулаев Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: [навч. посіб.] / Ю.Ф. Кулаев. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006.
4. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: [монографія] / А.М. Новікова. – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.
5. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [монографія] / Ю.Є. Пащенко, О.І. Никифороук. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.
6. Ейтутіс Г.Д. Основні моделі управління залізницями / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – №6.
7. Сич Е.М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Е.М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009.
8. Цветов Ю.М. Основи організації транспортного забезпечення зовнішньоекономічних торговельних зв'язків України / Ю.М. Цветов, Ю.Й. Едін, М.В. Макаренко та ін. – К.: ВАТ «ІКТП-Центр», 2000. – 58 с.
9. Статистичний бюлетень «Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2011 рік. – К.: Державна служба статистики України, 2012.

О.В. БАТРАК,

аспірант, Київський національний університет технологій та дизайну

## Методичні положення та методика діагностики фінансового стану підприємства

*Стаття присвячена проблемам проведення діагностики фінансового стану підприємства. На основі аналізу теоретичних засад здійснення фінансової діагностики розроблено методичні положення діагностики фінансового стану підприємства та обґрунтовано основні етапи її проведення.*

**Ключові слова:** фінансова діагностика, фінансовий стан підприємства.

*Статья посвящена проблемам проведения диагностики финансового состояния предприятия. На основе анализа теоретических основ осуществления финансовой*

*диагностики разработаны методические положения диагностики финансового состояния предприятия и обоснованы основные этапы ее проведения.*

**Ключевые слова:** финансовая диагностика, финансовое состояние предприятия.

*The article is devoted to the problems of diagnostics of enterprise. On the basis of the theoretical foundations of financial diagnostics methodical provision of diagnostics financial situation and proved the main stages of its implementation.*