

О. В. Акімов,  
здобувач, Академія муніципального управління

# РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА ІНТЕГРАЦІЇ

*У статті розглянуто деякі аспекти функціонування світової транспортної системи перевезень, визначено осовні тенденції її подальшого розвитку. Виявлено основні перешкоди розвитку міжнародної транспортної системи перевезень, зокрема геополітичні межі і система економічних і правових відносин, які спрямовано на захист національного ринку, відсутність комплексного підходу до розвитку міжнародної транспортної інфраструктури, недостатність транспортного забезпечення міждержавних зв'язків, екологічними проблемами тощо.*

*Some aspects of functioning of the world transporting system of transportations are considered in the article, certain basic its subsequent progress trends. The basic obstacles of development of the international transporting system of transportations are exposed, in particular, geopolitical scopes and system of economic and legal relations, which are directed on defence of national market, absence of complex approach to development of international transporting infrastructure, insufficiency of the transporting providing of intergovernmental communications, by ecological problems and others like that.*

*Ключові слова: перевезення, регулювання, розвиток, транспортна система.  
Key words: transportation, adjusting, development, transporting system.*

## ВСТУП

Інтеграція європейських і азіатських транспортних систем характеризується незбалансованістю вантажопотоків, корінними змінами у способах перевезення вантажів, відсутністю єдиного механізму забезпечення безперервності транспортного процесу, проблемами нормативно-правового регулювання транспортно-експедиційної діяльності. Крім того, це супроводжується недостатньою транспортною забезпеченістю створюваних міждержавних зв'язків, обмеженою пропускнуою здатністю морських портів та відсутністю комплексності у підході до розвитку міжнародної транспортної інфраструктури.

## ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою цієї статті є проведення аналізу концептуальних підходів до організації та регулювання транспортних перевезень з урахуванням вітчизняного та зарубіжного досвіду, виявити основні тенденції розвитку транспортної системи перевезень в умовах інтеграції світової економіки.

## РЕЗУЛЬТАТИ

У зв'язку із інтенсивною глобалізацією світової економіки сьогодні спостерігається підвищення темпів росту транснаціональних транспортних потоків на напрямках, що пов'язують Західну Європу зі Східною, а також з країнами Азіатського континенту, Тихоокеанського

басейну, Африки. Значний споживчий ринок світу в сучасних умовах господарювання формується в Азії, де проживає 60% населення планети. Індустріальні ж центри Північної Америки, Західної Європи і Японії, на долю яких приходить 40% світового промислового виробництва, значно віддалені від цього ринку збуту продукції, що служить перепорою для масового розвитку торговельних операцій [6].

Варто відмітити, що висунання на передові позиції Євроазіатської світової транспортної системи стало наслідком дії двох макроекономічних чинників: нестійкості і нерівномірності використання досягнень НТП у різних секторах світового господарства, що спричиняє неоднакову швидкість розвитку різних галузей промислового виробництва у світовій економіці, прискореним наростанням інтеграційних процесів у Європі. Частка імпорту Західної Європи в країнах Південної та Південно-Східної Азії через складності у транспортуванні в останні роки залишається незмінною (трохи більше ніж 30%), хоча обопільні можливості сторін набагато ширше [3].

Прогноз розвитку світової економіки свідчить про те, що перше-друге десятиріччя XXI століття характеризуватимуться різким зростанням обсягів товарних потоків між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону і Європою з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи. Так, на сьогодні обсяги торгівлі між Європою і Азією досягають близько

600 млрд доларів на рік, перевезення вантажів у контейнерах складають 6 млн одиниць. За прогнозами Франкфуртського інституту логістики, транспортний потік у напрямі Схід — Захід у найближчий час збільшиться на 30%. Тільки через схід Німеччини до 2010 р. імпорт зросте на 50—96% [5]. У цілому, по світовій транспортній системі перевезень до 2015 р. можна очікувати помірного росту обсягів вантажних перевезень при порівняльно високих темпах збільшення відвантаження наливних вантажів й стримування пасажирських перевезень. У якості максимального рівня середніх щорічних темпів приросту на цей період можна прийняти 2—2,5% [6].

Однак розвиток міжнародної транспортної системи перевезень характеризується рядом проблем: по-перше, геополітичні межі і система економічних і правових відносин, які спрямовано на захист національного ринку, перешкоджають магістралізації основних транспортних напрямків. По-друге, відсутня комплексність у підході до розвитку міжнародної транспортної інфраструктури: як правило, міжнародні програми розвитку інфраструктури виходять за територіальні межі групвань країн і формуються у рамках регіональних транспортних організацій, часто натикаючись на протидію окремих держав. Крім того, це все супроводжується недостатньою транспортною забезпеченістю створюваних міждержавних зв'язків, обмеженою пропускною здатністю більшості морських портів та екологічними проблемами [4].

З глобалізацією сучасного виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язана інтеграція виробництва і транспорту, головною метою якої є реалізація переваг поєднання, тобто досягнення економії ресурсів або створення нової, більш привабливої для споживачів якості послуг. З однієї сторони, інтеграція сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки; а з іншого боку, вона висуває особливі вимоги до транспортних процесів. Основою інтеграції транспортних систем є ідея глобальної уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортної системи. З цього виходить, що світовий ринок транспортних послуг прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті.

З цього приводу варто також відзначити світову тенденцію до створення нової форми інтеграції — інтегрального транспортного підприємства. До його складу входять всі учасники транспортного процесу (перевізники, експедитори, термінали, підрядники) за умови збереження ними юридичної та фінансової самостійності та наданні одному з суб'єктів господарювання функцій головного підприємства, що виконує роль організатора процесу доставки вантажів і відповідає перед замовником-споживачем [5]. Кожний учасник виконує визначені функції, і завдяки гнучкій організаційній структурі інтегральна система доставки забезпечує високу якість обслуговування.

Формування єдиного економічного простору та глибока інтеграція транспорту сприяли створенню нової транспортної політики, яка втілилася спочатку в системі транс'європейських транспортних вісей (декларація Комітету міністрів транспорту, 1983 р.), потім — інтер-

модальних транспортних мостів (1. Загальноєвропейська конференція по транспорту, Прага, 1991 р.) і остаточно — у системі міжнародних транспортних коридорів (2. Загальноєвропейська конференція по транспорту, Греція, о. Крит, 1994 р., 3. Загальноєвропейська конференція по транспорту, Гельсінкі, 1997 р.). На Критській конференції 23 міністри транспорту європейських країн визначили 9 пріоритетних транспортних коридорів у напрямках Захід — Схід та Північ-Південь Європи [11]. Схема критських міжнародних транспортних коридорів (МТК) в автомобільному сполученні має ту ж топологію. Облаштування дев'яти критських коридорів оцінено в 50 млрд єкю. Завершення реалізації проекту передбачається у 2010 р. [1]. Пізніше було запропоновано продовжити критські транспортні коридори №2 Берлін — Варшава — Мінськ — Москва до його виходу на Транссибірську магістраль і №9 Хельсінкі — Санкт-Петербург — Мінськ — Москва — Київ — Одеса (Кишинів) Димитровград — Олександрополіс (з відгалуженнями Любашівка — Одеса та Київ — Мінськ — Вільнюс — Каунас — Клайпеда/Калінінград) до Новоросійська та Астрахані, а коридор №3 Берлін — Дрезден — Львів — Київ — до Харкова і далі — на Самару, у напрямі Південно-Східної, Середньої і Центральної Азії [7]. Крім того, у Євразійський транспортний коридор (проект TRACECA) було включено Волго-Донський канал, а Північний морський шлях увійшов до загальноєвропейської транспортної системи. На сьогодні в Західній Європі практично завершено роботу зі створення європейських транспортних мереж (проект TEN — Trans-European Network).

Азіатські транспортні системи, на відміну від сформованих європейських, активно розвиваються і переформовуються. Азіатські країни замкнули залізниці у єдину мережу: так, в 1996 р. в районі станцій Дружба — Алашанькоу було зістиковано залізниці Казахстану і Китаю, в тому ж році завершилося будівництво ділянки Мешхед — Тенджен, який поєднав Туркменістан з Іраном; одночасно Іран забезпечив зв'язок своїх залізниць з портом Бендер-Аббас у Персидській затоці. Паралельно ЄС затвердив основні напрями розвитку транс'європейської — трансазіатської транспортної мережі: новий "Шовковий шлях" намічено підключити до європейської транспортної інфраструктури через коридор Стамбул — Західна Європа [4]. Економічна і Соціальна Комісія для країн Азії і Тихого Океану (ЕСКАТО) пропонує будівництво трансконтинентальної залізничної магістралі, яка поєднуватиме (через Аляску і Чукотку) залізничні мережі країн Азії, Європи, Північної Америки [6].

Таким чином, найактуальнішою проблемою на сучасному етапі є оптимальне зіткнення європейських і азійських систем. І саме в цих умовах важливішою задачею України є реалізація переваг її географічного положення і транспортної системи в якості природного транзитного моста між Європою і Азією [4].

Загальновідомо, що стійкість позиції національної економіки в сучасному економічному світі визначається узгодженістю трьох стратегічних компонентів: ситуацією у зовнішній сфері, станом системи національних інтересів і пріоритетів та положенням національної економіки [9]. Україна, знаходячись на перехресті важли-

вих світових торгово-транспортних шляхів, може вигідно використати переваги свого геополітичного положення і прийняти безпосередню участь у формуванні МТК, забезпечуючи значний обсяг валютних надходжень за транзитні послуги.

На сьогодні більш ніж 50% вантажообігу залізничного транспорту України формується за рахунок міжнародних імпорتنих, експортних і транзитних перевезень (з поступовим зменшенням частки імпорتنих перевезень). Основну групу експортних вантажів України складають метали різні (приблизно 50%), нафта і нафтопродукти (до 10%), хімічні вантажі й мінеральні добрива (біля 15%), руда різна і будівельні вантажі (10%). Що стосується транзитних перевезень, то транзитний вантажопотік по території України в основному проходить зі Сходу на Захід; 65% вантажів, що перевозяться, складає російський експорт, біля 15% транзиту забезпечує Казахстан, більш ніж 5% — Білорусь, 3,5% — Молдова, 11,5% — інші держави. 90% транзиту складають нафта і нафтопродукти (70% — з Казахстану), кам'яне вугілля, залізна і марганцева руди, мінерально-будівельні матеріали і чорні метали, добрива, хімікати, зерно і продукти перемелу [6]. В перспективі до 2010 р. можливий товарний потік в зоні МТК в Україні у напрямі захід — схід складатиме 384,3 млн тонн [10].

Пріоритетами національної транспортної стратегії України є сприяння змішаним перевезенням, особливо питанням взаємодії залізничного транспорту з іншими видами, розробка політики залучення інвестицій до інфраструктури, створення адміністративних структур з метою забезпечення пріоритетів планування у специфічних секторах та участь у розвитку пан'європейських транспортних коридорів, а також у програмі TRASECA [8]. В цих умовах принципово важливим стає зближення національних законодавств і нормативних розпоряджень з міжнародними транспортними угодами і конвенціями, спрощення і гармонізація митних та інших процедур перетину кордонів, уніфікація транзитної документації. Крім того, особливої уваги потребують питання щодо встановлення оптимального балансу між державним регулюванням і приватним ринком перевізних послуг, проведення єдиної тарифної політики, оновлення рухомого складу з урахуванням розвитку комбінованих схем переміщення вантажів, а також створення системи терміналів для обробки вантажів за новими технологіями.

Однак реалізація стратегічних інтересів України сповільнюється через недосконалість вітчизняного нормативно-правового забезпечення діяльності транспортного комплексу, низький рівень сервісу, відсутність бюджетного фінансування та нездатність залучення Україною інвестицій (згідно американським дослідженням наша країна має низький індекс відкритості економіки, який відображує ефективність державної економічної політики у довгостроковому періоді і характеризується як "практично не вільна") [2]. На наш погляд, вирішення цих проблем потребує комплексного підходу, в першу чергу — поєднання зусиль підприємницьких структур і державного регулювання. Мова йде про створення в Україні єдиної макрологістичної транспортної системи, що забезпечує впровадження прогресивних транспорт-

них технологій при узгодженій роботі різних видів транспорту.

## ВИСНОВКИ

Прогноз розвитку світової економіки свідчить про різкий ріст товарних потоків між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону і Європою з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи. В цілому, по світовому транспорту максимальний рівень середніх щорічних темпів приросту обсягів вантажних перевезень на перспективу до 2015 року складатиме 2—2,5%. Глобалізація та інтеграція виробництва, торгівлі і транспортування сприяють створенню систем міжнародних транспортних коридорів.

Враховуючи сучасні тенденції господарювання, світовий ринок транспортних послуг прагне до інтермодальних транспортних систем, інтегрованих як за видами транспорту, технологічно, так і в регіональному аспекті. Інтеграція транспортних систем ґрунтується на глобальній уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортної системи.

## Література:

1. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Євенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори — особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. — <http://www.niurr.gov.ua>.
  2. Брыль Р. Свободная экономика нам только снится // Инвест-Газета. — 2000. — №48. — С. 11.
  3. Дегтяр А.О. Державно-управлінські рішення: інформаційно-аналітичне та організаційне забезпечення: монографія. — Х.: Вид-во ХРІДУ НАДУ "Магістр", 2004. — 224 с.
  4. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Формирование системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины // Экономика транспортного комплекса: Зб. наук. пр. — Х., 2001. — Вып. 4. — С. 135—140.
  5. Єдина транспортна система: проблеми та перспективи /Ю.В. Соболев, В. Л. Дикань, О.Г. Дейнека, І.М. Писаревський, Л.О. Позднякова. — Х.: ООО "Олант", 2002. — 288 с.
  6. Могилёвкін И. Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы // Мировая экономика и Международные отношения. — 2000. — №9. — С. 29—36.
  7. Парфенов В., Федорова Е. Международные транспортные коридоры в России // Логистика. — 2008 — №2. — С. 10—13.
  8. Сотрудничество между Украиной и ЕС в сфере транспорта // Транспорт. — 2004. — №11. — С. 48—49.
  9. Транспортное право Украины / Составитель В.В. Сунцов. — Х.: Фирма "Консул". — 1998. — 495 с.
  10. Шульгин Л. В., Давиденко А. М., Лысенко Н. Н. Внешнеторговые экономические связи и потоки грузов в зоне международных транспортных коридоров в Украине // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие. — 2009. — Вып. 7. — С. 44—54.
  11. Reconnecting the Region (Priority transport corridors and EIB projects in progress) // Central European Economic Review. — 1997. — №3. — P. 16—17.
- Стаття надійшла до редакції 05.04.2011 р.*