

УДК 338.242.02

ВОЛОДИМИР КРАЙНІЙ

м. Миколаїв

kravol53@gmail.com

УПРАВЛІНСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ В УДОСКОНАЛЕННІ МІЖНАРОДНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

Досліджено підходи до удосконалення міжнародних автоперевезень, розвитку інфраструктури автотранспорту та інтеграція її з системою Євросоюзу. Проаналізовано стан транспортної системи, вказані умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає б європейським вимогам і стандартам. Намічені заходи, що сприятимуть досягненню бажаного стану транспортної системи.

Ключові слова: транспортна галузь, транспортні коридори, транспортне забезпечення, міжнародні автоперевезення, транзитні потоки.

Внаслідок низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Оновлення виробничих фондів галузей транспорту напряму залежить від розвиненості вітчизняного транспортного машинобудування, тому ефективність використання потенціалу транспортної інфраструктури необхідно оцінювати через призму взаємодії та взаємозалежності галузей економіки, які створюють його та використовують. Все це в умовах конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави [1].

Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед МВФ, Світовим банком та Європейський банк реконструкції і розвитку та підготовки Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ). Тому є вкрай необхідним здійснити пошук інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків

та прискорення матеріальних потоків. Це потребуватиме реалізації потенціалу транспортної галузі шляхом модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних та залізничних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків [1; 6].

Структура вантажних перевезень включає внутрішні перевезення, експортно-імпорتنі перевезення та транзит вантажів іноземних держав.

Погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуєчих галузей економіки і з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбавилася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених (і не тільки) країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва та рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток. Це пояснюється тим, що вітчизняні підприємства відрізняються технологічною відсталістю і енергоємним виробництвом, в них спостерігається низький рівень диверсифікації ринків збуту, що призводить до недостатньої адаптивності до зовнішніх збурень і веде до негативних тенденцій у виробництві. Отже, надмірна відкритість

економіки при нерозвиненості внутрішнього ринку супроводжується високою чутливістю до коливань зовнішньої кон'юнктури, а в умовах кризових явищ вона однією з перших відчуває нові виклики, пов'язані не лише з фінансовими проблемами, але й із змінами клімату, світовими і регіональними енергетичними і продовольчими кризами тощо. У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку дорожньо-транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих фондів [1; 7].

Україна володіє розвинутою інфраструктурою автотранспорту. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км – з твердим покриттям. Вигідне географічне положення України обумовлює проходження її територією Пан'європейських транспортних коридорів номерів 3, 5, 7, 9 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Між тим, на сьогодні транспортний сектор України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Якісні показники щодо швидкості, якості і ефективності перевезень пасажирів та вантажів поки що не відповідають сучасним вимогам [1; 6].

Укріплення і оновлення матеріально-технічної бази, доведення її до європейських і світових стандартів має супроводжуватись модернізацією нормативно-правової бази, адаптацією законів та підзаконних актів до вимог Євросоюзу, що сприятиме не лише подальшому зростанню обсягів вантажних і пасажирських перевезень (за прогнозами, до 2020 р. можливе щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4–5%, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі можуть зрости у 1,5–2 рази, пасажирів – у 1,3–1,5 разу), але й поступовій інтеграції транспортної системи України до міжнародних мереж. При цьому слід враховувати досить високі темпи автомобілізації спроможних верств населення України, з чим пов'язані також зміни у структурі пасажирських перевезень та їх масштабів [1; 6; 7].

Угода про асоціацію між Україною та Євросоюзом охоплює такі сфери:

– співробітництво з метою розвитку значених транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;

– приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання;

– забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;

– удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з Євросоюзом спільних пунктів пропуску через державний кордон України;

– укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами – членами Євросоюзу. Так званий «Порядок денний асоціації Україна – Євросоюз» містить положення про необхідність розроблення концепції державної політики сталого розвитку усіх видів транспорту, яка б узгоджувалась з Білою Книгою Євросоюзу щодо транспорту. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою Євросоюзу сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної інфраструктури України [1; 6; 7].

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України зумовлюють її націленість на динамічне входження у світову економічну систему, перш за все, в економічну інтеграцію з провідними державами Західної Європи. Цей процес, безумовно, приведе до зростання товарообмінних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу.

Важливе значення має вигідне геостратегічне розташування України, яке дає їй змогу бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу.

Узагальнення основних підходів до удосконалення транспортної системи України та її інтеграція в систему Євросоюзу.

Стан транспортної системи, яка забезпечує здійснення вантажних та пасажирських

перевезень, в ринкових умовах вимагає високої якості функціонування, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості і низької вартості доставки. Відповідно до цих умов, для удосконалення стану транспортної інфраструктури України необхідно вжити ряд заходів, з метою відповідності потребам європейської інтеграції.

При інтеграції в європейську і світову економіку, потреба у високорозвинутій транспортній інфраструктурі дедалі посилюється, вона стає базисом для входження України у Європейський Союз та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвинутої держави.

Транспортні мережі України мають ряд переваг, зумовлених, у першу чергу, її географічним розташуванням. Проте, для повної реалізації потенціалу транспортної інфраструктури необхідно провести заходи, спрямовані на її удосконалення і приведення до відповідності європейським стандартам.

Формування національної економічної системи ринкового типу, намагання в перспективі ввійти в Європейську економічну систему висувають перед Україною вимоги реорганізації транспортно-економічних зв'язків, підвищення основних техніко-економічних показників діяльності всіх видів транспорту, удосконалення інфраструктури тощо.

Для покращення стану транспортної галузі необхідне фінансове та законодавче сприяння держави. Основні напрями ефективного державного регулювання транспортної системи зображені на рис. 1.

Альтернативне зниження доходів транспортних організацій, у свою чергу, вплинуло на інвестиційний клімат у галузі. Оновлення

основних фондів не забезпечується не тільки на рівні розширеного, але і простого відтворення, що зумовлено нестачею коштів. Рухомий склад і обладнання транспортних підприємств не витримують конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг з розвиненими країнами. Україна ризикує втратити свої позиції в такій важливій сфері експорту транспортних послуг, як транзит [3, 30–37].

Україна має всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає б європейським вимогам і стандартам. На наш погляд, до них слід віднести наступні:

- наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок;
- вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території;
- наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації;
- наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій.

Проте, варто зазначити фактори, які стримують процес реструктуризації транспортного комплексу:

1) Необхідність повного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту. Парк транспортних засобів є застарілим і зношеним, деякі об'єкти інфраструктури знаходяться в аварійному стані і потребують заміни.

2) Відсутність зацікавленості закордонних інвесторів у розміщенні капіталу в транс-



Рис. 1. Основні напрями державного регулювання транспортної системи

Розроблено на основі [2].

портні підприємства України. Головною проблемою розвитку міжнародних транспортних коридорів залишаються відсутність і неспроможність залучення інвестицій. Потреба в інвестиціях для реконструкції міжнародних транспортних коридорів оцінюється в 10-0 млрд грн. Україні не створено належних умов для залучення іноземних інвесторів, без допомоги яких неможливо вирішувати таку глобальну проблему [5].

3) Відсутність надійного та стабільного інформаційного забезпечення на базі сучасних засобів зв'язку і комп'ютерної техніки у безпосередньому поєднанні з системою міжнародного зв'язку, міжнародними транспортними органами (комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, міжнародним союзом автотранспортників та асоціаціями міжнародних автомобільних перевізників суміжних з Україною країн Європи й Азії) [4, 2-4].

4) Невизнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій довгостроковій основі і яке, в перспективі, буде впливати на ключові проблеми європейської політики. Це зумовлено економічною та політичною ситуацією в Україні.

Вагомою проблемою, яка стримує державне регулювання транспортного комплексу, на погляд авторів, є незбалансованість транспортного комплексу України як єдиного механізму, що зображено на рис. 2.

Роль транспортного комплексу в євроінтеграційних процесах має два аспекти. З одного боку, розвиток транспортної сфери розгляда-

ється як необхідна умова, що сприяє інтеграції вітчизняної економіки у регіональні і світові економічні союзи, причому, транспортне забезпечення економіки України повинно відповідати стандартам, прийнятим в ЄС. З іншого боку, участь транспортного комплексу в інтеграційному процесі розглядається з точки зору розвитку самостійної галузі, аналогічно до інших галузей економіки, що вільно експортують свою продукцію або співпрацюють з транснаціональними компаніями.

Характерними формами зовнішньої участі транспортного комплексу в інтеграційних процесах є організація транзитних перевезень, транспортно-експедиційне обслуговування закордонних фірм, оренда транспортної техніки закордонними фірмами, участь у міжнародних транспортно-логістичних схемах та інші форми, які відносяться до експорту транспортних послуг.

Функціонування потужностей транспортної галузі в регіонах недостатньо мірою відповідає вимогам комплексного територіального планування. За рахунок введення показників ефективності та інтенсивності використання транспорту стає можливим раціональне розміщення і розвиток транспорту по регіонах, відповідно до потреби в перевезеннях, здійснення оцінки ефективності та виявлення недоліків у використанні основних фондів і трудових ресурсів транспорту. Міжрегіональні порівняння показників транспортної забезпеченості дозволяють зробити порівняльний аналіз рівня розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України. Порівняння



Рис. 2. Проблеми збалансованості транспортного комплексу України

* Розроблено на основі [3; 4].

аналогічних показників між країнами дає змогу визначити ступінь підготовленості транспортного комплексу до рівноправної участі в регіональних та глобальних союзах [2].

Тому необхідно здійснити пошук інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це, на наш погляд може бути здійснено завдяки реалізації наступних заходів:

- реалізації потенціалу транспортної галузі шляхом модернізації рухомого складу;
- розгалуження автомобільних та залізничних мереж;
- усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних мереж;
- усунення перепон і бар'єрів на шляху переміщення транснаціональних вантажних потоків;
- розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень.

На наш погляд, майбутня Угода про асоціацію України та Європейським Союзом може забезпечити Україні наступні переваги:

- удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з Євросоюзом пунктів пропуску через спільний кордон;
- співпраця з метою розвитку зазначених транс'європейських транспортних мереж;
- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання;
- можливість укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та державами - членами Євросоюзу. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою Євросоюзу сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної інфраструктури України;
- забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж тощо.

Розвиток транспортної інфраструктури в Україні залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як всередині країни, так і на

міждержавному рівні, якісному забезпеченню транспортного обслуговування суб'єктів господарювання і населення, розвитку експортного потенціалу транспортної галузі, покращенню іміджу України як транзитної країни. Тому, розвиток транспортних мереж та реалізація потенціалу транспортної інфраструктури перетворюються на один із ключових елементів стратегії економічного зростання держави в цілому та забезпечення її економічної безпеки.

Важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є удосконалення законодавчого та організаційного базису реструктуризації транспортної інфраструктури, розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів та її поступове інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського й Чорноморського економічного просторів. У той час, як очікуване створення зони вільної торгівлі між Україною та Євросоюзом створить нові можливості для торгівлі, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура може призвести до суттєвих економічних втрат і перешкодити економічному розвитку України.

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. У 2010 році обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту загального користування збільшилися на 4,3% у порівнянні з 2009 роком. Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4–5%, обсяги перевезень вантажів до 2017 року можуть збільшитися на 27–28%, пасажирів – на 2,7%, а у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5–2 рази, пасажирів – у 1,3–1,5 рази.

Реалізація стратегії розвитку дасть змогу:

- модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування;
- задовольнити потребу національної економіки і населення у перевезеннях та підвищити якість і доступність транспортних послуг;
- забезпечити своєчасність доставки вантажів;
- удосконалити систему управління галузю транспорту;

- збільшити пропускну спроможність транспортної мережі;
- підвищити рівень безпеки на транспорті;
- зменшити на 30% обсяг викидів шкідливих речовин в атмосферу;
- зменшити на 15–20% енергоємність транспорту, зокрема автомобільного – з 43,6 до 34,8 грами умовного палива на 1 тонно-кілометр;
- прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави

Транспортний коридор Балтика – Чорне море та Євразійський міжнародний транспортний коридор в разі їх поєднання залучать в Україну потужні транзитні потоки, включаючи зв'язки Південної Азії та Африки з Європою, Близького Сходу з Європою, Середньої Азії з Європою, які створять одну з найбільш перспективних для нашої країни транспортних артерій міжконтинентального значення.

В складі цих коридорів можуть бути створено декілька вільних економічних зон. Зокрема називаються вільна економічна зона «Інтерпорт-Ковель» (Волинь), вільна економічна зона «Порто-Франко» в Одесі, вільна економічна зона «Аджалик» та ВЕЗ «Антарктика» в Іллічівську, міжнародна вільна економічна зона «Рені-Галац-Джурджулешти». До складу міжнародного транспортного коридору Євросоюзу номерів 3, 5, 7, 9 можуть увійти вільна економічна зона «Мостиська», «Жовква», «Яворів», «Закарпаття» та інші [3; 4].

З кожним роком країни Європи, які є основними партнерами України у зовнішньоекономічній сфері, посилюють вимоги до технічного стану автотранспорту, що пов'язано із проблемами навколишнього середовища, а кількість зареєстрованих екологічних автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення постійно зростає. В Україні зберігається стійка тенденція зростання кількості автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, що спричинено швидким заповненням відносно вільного ринку України. Єдине завдання уряду є заохочення на законодавчому рівні автоперевізників забезпечувати зростання цієї динаміки за рахунок автомобілів, що відповідають євростандартам.

При залученні галузевих фахівців, інвесторів та грамотному спрямуванні грошових потоків Україна має всі шанси стати лідером в галузі міжнародних перевезень.

Очікується, що вантажообіг контейнерних вантажів на напрямі Західна Європа – Східна Азія в перспективі складе загалом 25 млрд дол., оскільки потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків є значними. Обсяг транзитних перевезень через територію країни може бути збільшений вже найближчим часом на 25–30%, а в перспективі – в декілька разів. Відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти декілька млрд. дол. США.

Покращення інфраструктури автомобільних доріг привабить нові транзитні потоки територією нашої країни, що в свою чергу є економічно вельми привабливою перспективою.

Застаріла матеріально-технічна база національних перевізників негативно впливає на діяльність галузі, але в даний час вже здійснюються певні кроки для покращення цієї ситуації. В свою чергу це потребує встановлення вимог до транспорту, який займається даними перевезеннями, до дорожнього покриття всередині країни, особливо на дорогах міжнародного сполучення.

Список використаних джерел

1. Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період / О. Ю. Ємельянова, Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич. — К.: НІСД, К. 2011. — 48 с.
2. Пашенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів / Ю. Є. Пашенко : Дис. д-ра екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. — К., 2008. — 470 с.
3. Мандзюк Т. Транспорт. Україна і світове господарство [Електронний ресурс] / Т. Мандзюк // Географія. — 2007. — № 13–14. — С. 30–37. — Режим доступу: http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe.
4. Новікова А. М. Шляхи розвитку транспортно-дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків / А. М. Новікова // Автошляховик України. — 2007. — № 1. — С. 2–4.
5. Іванова Т. А. Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень вантажів : навчальний посібник // під ред. професора Н. П. Антипова. — Саратов, 2003. — С. 3–5.
6. Крайній В. О. Проблеми функціонування системи надання послуг із міжнародних перевезень агропродукції / В. О. Крайній // Бізнес-навігатор. — Херсон, 2009. — Вип. 16. — С. 168–172.
7. Кіщак І. Т. Міжнародне виробниче співробітництво: Практикум / І. Т. Кіщак, І. О. Іртищева, Т. В. Порудєєва. — Миколаїв, 2017. — 300 с.

VOLODYMYR KRAINII
Mykolaiv

MANAGERIAL ACTIVITY TO IMPROVE INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

Researched approaches to improving international transport, transport infrastructure development and its integration with the EU system. The state of the transport system, specified conditions for the formation of a modern system of transport communications, which would meet European requirements and standards. Intended measures will help to achieve the desired state of the transport system.

Keywords: transport branch, transport corridors, transport support, international road transport, transit flows.

ВЛАДИМИР КРАЙНИЙ
г. Николаев

УПРАВЛЕНЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

Исследуются подходы к совершенствованию международных автоперевозок, развития инфраструктуры автотранспорта и интеграция ее с системой Евросоюза. Проанализировано состояние транспортной системы, указаны условия для формирования современной системы транспортных коммуникаций, которая соответствовала бы европейским требованиям и стандартам. Намеченные меры, способствующие достижению желаемого состояния транспортной системы.

Ключевые слова: транспортная отрасль, транспортные коридоры, транспортное обеспечение, международные автоперевозки, транзитные потоки.

Стаття надійшла до редакції 08.06.2017

УДК 334.72, 65.011.4

TETIANA PORUDEEVA, IVAN KISCHAK, KATERYNA GLUBOCHENKO
м. Николаїв
tanyapor@ukr.net

MARITIME ECONOMIC COMPLEX OF BLACK SEA REGION OF UKRAINE IN CONDITIONS OF TRANSBORDER COOPERATION

In the article maritime economic complex of Black Sea region of Ukraine is analyzed. Matrix of attractiveness of Black Sea region's seaports is developed. Main priorities of seaports' development in conditions of transborder cooperation is established.

Keywords: maritime economic complex, investments, matrix of attractiveness, transborder cooperation.

Formulation of the problem. In the modern conditions of globalization extension, the crucial role of transborder (cross-border) cooperation in the regions' and communities' activities increases. The new opportunities for improvement of economic activity in peripheral territories in order to renew their competitiveness appear. Transborder cooperation is a form of foreign relations which intensifies socio-economic, scientific and technological, cultural and educational relations between neighboring countries.

Analysis of recent studies and publications. Prospects of promotion of Ukrainian state ports are researched and evaluated in the scientific works of such authors as P. Havras [1], V. Melnik [2], S. Shevchuk [3], etc. However, strategies of investment attractiveness of Ukrainian Black Sea ports are not investigated enough.

Objectives article. The aim of this research is to substantiate scientifically the investment attractiveness of state seaports of Black Sea region of Ukraine in the conditions of transborder cooperation.