

Ю. Є. ПАЩЕНКО (Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України)

УЧАСТЬ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ В ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ

Стаття присвячена теоретико-методичним проблемам розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) в умовах інтеграції економіки України. Визначені основні напрями, форми та методи участі ТДК в інтеграційних процесах, запропонований метод оцінки рівня інтеграції ТДК.

Статья посвящена теоретико-методическим проблемам развития транспортно-дорожного комплекса (ТДК) в условиях интеграции экономики Украины. Определены основные направления, формы и методы участия ТДК в интеграционных процессах, предложен метод оценки уровня интеграции ТДК.

The article is devoted to the theoretic-methodical problems of development of transport-road complex (TRC) in the conditions of integration of economy of Ukraine. Certain basic directions, forms and methods of participation TRC in integration processes, offered method of estimation of level of integration TRC.

Актуальність. Глобалізація і регіоналізація світової економіки викликали необхідність вивчення та обґрунтування основних етапів інтеграції України у світові та регіональні союзи, визначення послідовності та термінів їх реалізації. ТДК в інтеграційних процесах призваний домінувати, так як він забезпечує розвиток всіх форм економічних свобод ринкової економіки – свободу переміщення людей, товарів, послуг та капіталів. Нажаль, теоретико-методологічні дослідження, що розкривають суть інтеграційних процесів на транспорті, в науково-методичній літературі представлені дуже слабо. Тому автор в даній статті постарався в деякій мірі заповнити цей недолік.

Постановка завдання. Економічну інтеграцію слід розглядати як форму розміщення продуктивних сил, при якій сполучаються інтереси двох або декількох країн, поєднаних за галузевими або територіальними ознаками. Економічна інтеграція – це об'єктивний процес посилення взаємодії економіки різних держав. Міжнародна інтеграція економіки шляхом утворення союзів держав і підприємств передбачає більш високий та ефективний рівень розподілу праці і спеціалізації виробництва, ніж в окремо взятій країні. Створюється можливість отримання синергетичного ефекту.

Процеси інтеграції розвиваються по двох, на перший погляд суперечливих, напрямках – глобалізації та регіоналізації. Численні тлумачення поняття глобалізації зводяться до наступного. Під глобалізацією розуміється стан економіки, при якому господарський розвиток більшості країн і регіонів тісно пов'язаний між собою. Транснаціональні компанії (ТНК) стають основною формою організації виробництва. Еконо-

мічні інтереси ТНК виходять за рамки національних. Типовий представник глобальної економіки – світова організація торгівлі (СОТ).

Процес глобалізації невід'ємний від регіональної інтеграції, тобто утворення економічних союзів країн, об'єднаних спільністю території і економічних інтересів. На долю регіональних союзів припадає 80 % світового ВВП. Основний представник регіональних союзів – Європейський союз (ЄС). Країни-учасниці регіональних союзів, як правило, входять до глобальних організацій. На сьогодні в світі існує близько 90 великих економічних регіональних угод в різних частинах світу.

Виходячи з досвіду розвитку регіональних союзів інтеграція проходить наступні основні етапи:

1. Зона вільної торгівлі. Ліквідуються митні бар'єри взаємної торгівлі.
2. Митний союз. Встановлюються єдині тарифи в торгівлі з третіми країнами.
3. Загальний ринок. Вільний рух капіталів і робочої сили між країнами-учасниками.
4. Економічний союз. Гармонізація економічної політики. Злиття національних економік в єдиний економічний простір, введення єдиної валюти, загальної внутрішньої та зовнішньої політики. Економічний союз передбачає узгоджену грошово-кредитну, бюджетну, податкову, цінову, соціальну, зовнішньоекономічну, митну і валютну політику.
5. Політичний союз. Визначається як конфедеративне об'єднання держав на основі інтеграції економік. Створення Європейського парламенту, Європейського суду, прийняття європейського громадянства.

Входження України в ЄС – це стратегічна економічна лінія України, вироблена ще на початку економічних перетворень. Серед факторів, що сприяють прагненню України увійти до ЄС, найважливіші такі: сприятливе географічне розташування і кліматичні умови, вихід до моря, значний промисловий, науковий потенціал, наявність кваліфікованих робочих і наукових кадрів, різноманітні види природних ресурсів, переробна база, родюча земля, наявність розвинутої мережі транспортної інфраструктури.

До факторів, що протидіють вступу України до ЄС відносяться: невідповідність законодавчо-правової бази європейському рівню, низька конкурентоспроможність продукції, невідповідність рівня економічного і соціального розвитку європейським стандартам, відверте небажання ведучих європейських країн до прийняття нових членів в ЄС.

Розвиток України з останнє десятиріччя свідчить про необхідність балансування у відносинах з європейськими країнами і країнами СНД.

В умовах глобалізації економічних процесів значно зростає роль транспорту, як об'єднуючої ланки в економічних відносинах всіх суб'єктів господарської діяльності.

Діяльність транспортної системи все більше впливає на структурні зрушення світового господарства.

Загальною формою реалізації принципів глобалізації на транспорті відповідно до критеріїв мінімуму часу доставки товарів, оптимізації запасів і страхових ризиків є розширенні логістичних схем і мультимодальних транспортних технологій. Ці принципи транспортного забезпечення глобальних економічних відносин визначають удосконалення вантажопотоків і оптимізацію участі кожного транспортного підрозділу в їхньому освоєнні.

Основні напрями інтеграції транспортної системи можна класифікувати по наступним ознакам: організаційно-правові, технологічні, технічні, економічні, соціальні, екологічні, геополітичні. Глибину інтеграційних процесів можна визначати по ступеню участі України в міжнародних перевезеннях. У загальному вигляді ступінь інтеграції пропонується визначити як відношення суми міжнародних і транзитних перевезень до загального обсягу перевезень.

Результати. Підготовка України до входження в регіональні та глобальні союзи потребує значного вдосконалення всієї транспортної системи, особливо в напрямку підвищення яко-

сті транспортного обслуговування, адаптування транспортної системи по всіх сферах її діяльності до європейського рівня. Оцінимо транспорт України з позиції його готовності до інтеграції в глобальні та регіональні економічні структури, можливість його участі у відкритій ринковій економіці.

Затяжна економічна криза в Україні призвела до порушення транспортно-економічних зв'язків суб'єктів господарської діяльності, що викликало загальне зниження обсягів перевезень вантажів. За 1990-2004 роки обсяг перевезень знизився у 3,8 рази, обсяг вантажообороту – у 2,3 рази. Економічна криза відобразилася і на транспортній мобільності населення. За цей же період загальна кількість перевезених пасажирів знизилася з 15 млрд пас. до 7,7 млрд пас., або у 2 рази.

Зниження обсягів перевезень викликало альтернативне зниження доходів транспортних організацій, що, у свою чергу, вплинуло на інвестиційний клімат у галузі. Через нестачу коштів оновлення основних фондів не забезпечується не тільки на рівні розширеного, але і простого відтворення. Коефіцієнт зносу основних фондів на транспорті давно перевищив його критичну величину, по рухомому складу він наблизився до 70%. Рухомий склад і обладнання транспортних підприємств не витримує конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг з розвиненими європейськими країнами. Україна почала втрачати позиції в такій важливій сфері експорту транспортних послуг, як транзит.

Вперше за історію України експлуатаційна довжина залізниць за реформений період знизилася з 22,8 до 22,0 тис. км. Практично повністю припинилося судноплавство по основному впровадженому водному шляху України – річці Дніпро. Річкові судноплавні шляхи скоротилися з 4,0 до 2,2 тис. км. Через зростання тарифів, цін на паливо, зниження платоспроможності населення багато місцевих аеропортів практично закриті. Автомобільні дороги України потребують докорінної реконструкції, але через нестачу коштів і непроведення своєчасного ремонту вони поступово руйнуються, знос їх збільшується і рух стає небезпечним. Багато сільських населених пунктів України взагалі не забезпечені під'їзними дорогами з твердим покриттям і непридатні для експлуатації в період несприятливих погодних умов. По щільності залізниць на 1000 км² Україна у 1,5-2 рази поступається європейським країнам, а по щільності автомобільних доріг – у 4-5 разів.

Економічна криза, яка зачепила транспортну систему України, відбилася на такому важливому елементі транспортного потенціалу, як кадри. За період 1990-2004 рр. середньорічна чисельність працюючих на транспорті знизилася у 1,9 рази.

Трансформація економіки України в умовах переходу до ринкових відносин висуває нові вимоги до ТДК за рахунок посилення впливу зовнішніх економічних факторів. Визначальним фактором функціонування підприємств ТДК у ринкових умовах стає конкурентоспроможність. Конкурентна боротьба вітчизняного транспорту із зарубіжними представниками у ринкових відносинах спостерігається як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках транспортних послуг. Особливо жорстко вона проявляється в сфері міжнародних і транзитних перевезень. Крім того, визначилася тенденція активного проникнення зарубіжних транспортних фірм на внутрішній ринок транспортних послуг України.

Адаптація економіки України до ринкових умов багато в чому залежить від рівня розвитку ТДК, який, з одного боку, повинен забезпечувати внутрішні потреби економіки України і її регіонів у перевезеннях, з іншого – виступати як самостійна, конкурентоспроможна галузь на зовнішньому ринку транспортних послуг. Відповідно й участь ТДК в інтеграційних процесах можна розглядати у дворівневій системі. На першому рівні розвиток ТДК розглядається як необхідна умова, що сприяє інтеграції економіки України і її регіонів у регіональні і світові економічні союзи, причому транспортне забезпечення економіки України повинно відповідати стандартам, прийнятим в ЄС. На другому рівні участь ТДК в інтеграційному процесі розглядається з позицій розвитку самостійної галузі, аналогічно до інших галузей економіки, що вільно експортують свою продукцію або беруть участь у транснаціональних компаніях. Характерними формами зовнішньої участі ТДК в інтеграційних процесах є організація транзитних перевезень, транспортно-експедиційне обслуговування закордонних фірм, оренда транспортної техніки та ін. (рис. 1).

Зіставлення фактичних показників транспортної забезпеченості в цілому по ТДК України і по окремих її регіонах з аналогічними показниками ЄС, дозволять визначити ступінь готовності ТДК України до вступу в ЄС, а також намітити основні напрямки і пріоритети досягнень таких цілей в галузевих і регіональних напрямках.

Виходячи з пропозицій на рис. 1, поблочно розглядалися напрямки і форми участі ТДК в інтеграційних процесах.

Регіональні рівні, які характеризують участь ТДК у розміщенні виробничих сил, можна розподілити на місцевий (міський, обласний, районний), національний (державний), міжнародний (регіональні союзи, глобальний (світове співробітництво)).

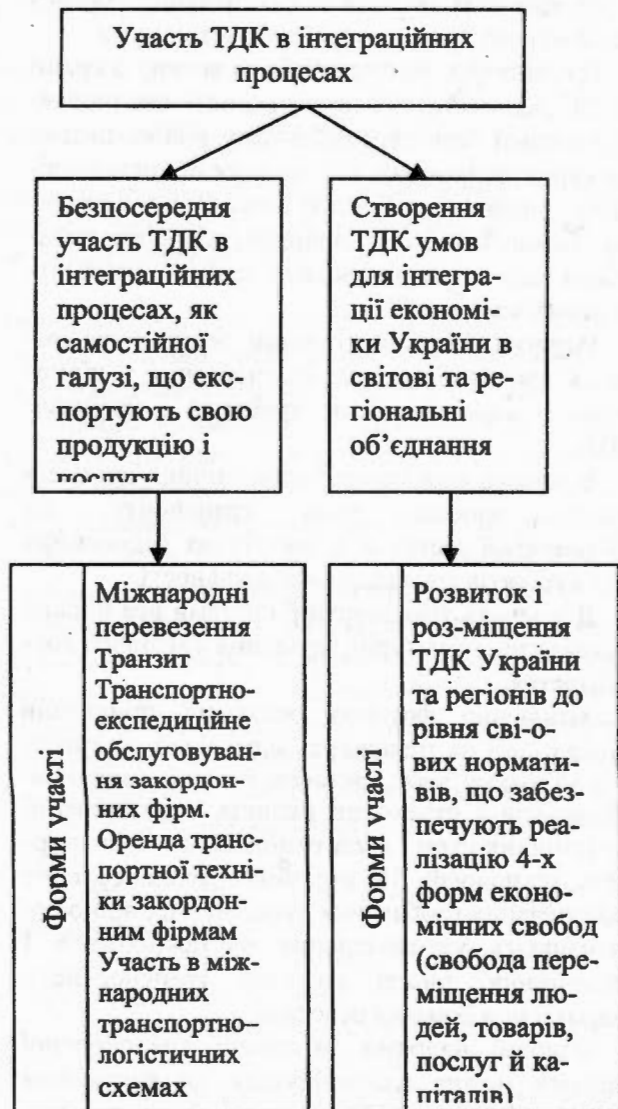


Рис. 1. Напрями і форми участі ТДК в інтеграційних процесах

Для кожного з цих рівнів характерні або специфічні ознаки, або загальні – для двох чи декількох рівнів. Рівні територіальної організації ТДК пов'язані: спільністю географічного положення; спільністю законодавчо-правової та нормативної бази; спільністю економічних, екологічних та політичних інтересів та цілей; спільністю технічної і технологічної бази; спільністю інформаційного простору.

Цілі, завдання та інтереси кожного з перерахованих рівнів, як правило, переплітаються і доповнюються один одним, завдання більш низького рівня переходять на більш високий тощо, тобто мають транзитивний характер. Причому національні, регіональні та глобальні економічні інтереси хоча й мають особливості і розходження, але не є антагоністичними та не суперечать і не виключають один одного. При ретельно розробленій законодавчо-правовій базі і постійному моніторингу за процесами отримання і розподілу доходів економічні інтереси національного, регіонального і глобального рівнів можуть збігатися.

Основою оцінки потреби регіонів в галузях ТДК лежать показники (умовно згруповані під назвою забезпеченості), що відображають рівень транспортного обслуговування економіки та населення регіонів, дозволяють зробити оцінку потенційних транспортних можливостей регіонів. Сукупність цих показників є необхідною для рішення завдань розміщення та визначення стратегічних напрямків в розвитку ТДК регіонів.

Для оцінки транспортної забезпеченості регіонів використовується обмежене коло показників, у тому числі густоти мережі на 1000 км² території і густоти мережі в розрахунку на 10000 жителів регіону. Автором запропоновано розширити коло порівняльних регіональних показників по транспортному обслуговуванню за рахунок введення показників оцінки ефективності та інтенсивності використання транспорту по регіонах, а також обліку в показниках впливу окремих елементів транспортного потенціалу основних виробничих фондів та чисельності працюючих.

Для характеристики транспортної забезпеченості регіонів можна використовувати також показник транспортної доступності, що визначається як середньозважена величина затрат часу на переміщення вантажів та пасажирів в регіоні в залежності від конфігурації розміщення та густоти транспортної мережі. Методи визначення показників транспортної доступності докладно висвітлені в працях В. Н. Бугроменко та інших вчених.

Враховуючи соціальний напрямок планів розвитку України автором розроблена інтегральна оцінка забезпеченості регіонів пасажирським транспортом в розрахунку на 1000 жителів.

Оцінку пропонується робити на різних рівнях: міському, обласному та міжобласному, а також республіканському і міжнародному рівнях.

На міському рівні враховується транспорт – автобуси, маршрутне таксі, тролейбус, трамвай, метро, фунікулер, автомобілі, мотоцикли.

На обласному і міжобласному рівнях враховуються – автобуси, автомобілі, мотоцикли, маршрутні таксі, електро- і дизель-поїзди міського значення, маршрутні річкові теплоходи. В окремих випадках на обласному рівні враховуються і тролейбуси (АР Крим).

На республіканському та міжнародному рівнях враховуються – авіаційний транспорт, залізничний транспорт в дальньому сполученні, автобуси дальнього сполучення, легкові автомобілі, морські та річкові круїзні теплоходи.

Забезпеченість регіонів пасажирським транспортом можна визначити як кількість пасажирських місць на всіх видах транспорту, що припадає на 1000 жителів:

$$d_{\text{ПТ}i} = \frac{\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{k=1}^s T_{ijk} \overline{\Pi}_k}{H_i} \cdot 1000,$$

де $d_{\text{ПТ}i}$ – забезпеченість i -го регіону пасажирським транспортом в розрахунку на 1000 жителів; T_{ijk} – кількість транспортної техніки k -ого виду (автомобіль, автобус, вагон метро та ін.) в j -ому сполученні (міське, приміське, міжнародне) i -го регіону України; $\overline{\Pi}_k$ – середня кількість пасажирських місць k -ого виду транспортної техніки (місткість); H_i – кількість жителів i -го регіону.

Універсальність запропонованого методу оцінки забезпеченості регіонів пасажирським транспортом досягається шляхом приведення різних видів та типів пасажирського транспорту до єдиного показника – приведеного пасажиромісця.

Дослідження транспортної забезпеченості регіонів у розрахунку на 1000 км², 1 млн жителів і 1 млрд грн ВВП дозволяють розробити пропозиції щодо раціонального розміщення, вирівнювання розвитку транспорту по економічних районах відповідно до потреби в перевезеннях. Показники ефективності свідчать про недоліки у використанні основних фондів і трудових ресурсах транспорту. Комплексна оцінка рівнів розвитку транспорту та його ефективності в розрізі економічних районів є передпроектним обґрунтуванням, на базі якого розробляється територіальний аспект галузевих програм техніко-економічного розвитку транспорту на середньострокову і довгострокову перспективу.

По другому блоці робіт, які визначають участь ТДК в інтеграційних процесах (рис.1) розглядаються ті напрями, в котрих ТДК виступає як галузь, яка самостійно експортує свою продукцію, послуги.

Із визначених напрямів слід виділити послуги транспорту, які відносяться до транзитних перевезень. Доходи від цих послуг в загальних обсягах експорту транспортних послуг займають більше 90 %, що складає 3,5 млрд дол. США.

Реалізація транзитних можливостей є умовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту, а й усієї економіки України. Транспорт перетворився на самостійну сферу експорту послуг, а транзит став одним із найважливіших її складових.

За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, що надаються національними компаніями вантажовласнику та перевізнику при слідуванні вантажу і транспортного засобу по території України. Набір цих послуг залежить від рівня розвитку національної товаро-проводної мережі та її якості. Насамперед це послуги національних перевізників, експедиторів, зв'язківців. Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектру супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі та харчування, ремонту транспортних засобів і його сервісному обслуговуванню.

Транзит дозволяє ефективно використовувати резерви провізних можливостей національних транспортних систем, стимулює їх відтворення і удосконалювання. Як наслідок цього – активно розвивається транспортне машинобудування і галузі, що її забезпечують.

Транзит треба розглядати не тільки як частину бізнесу, що вносить свій вклад у ВВП, але важливий елемент міжнародного позиціонування країни, який визначає стійкість зовнішньоекономічних зв'язків країни.

Багато країн, особливо європейських, таких як Польща, Німеччина, Угорщина, Чехія, Австрія, Нідерланди, держави Прибалтики, володіючи відносно невеликою територією, використовуючи вигідне географічне положення, давно перетворили транзит в суттєві статті прибутків своїх бюджетів. Зокрема, Нідерланди, не маючи особливих переваг, стали найважливішим транзитним перехрестям Європи. Частка прибутків від транзиту в загальному обсязі експорту послуг Нідерландів становить більше як 40 відсотків.

Про значимість транзиту для економіки України дають уяву наступні показники. Доходи, які отримуються від транзитних перевезень і обслуговування транзитних вантажів та пасажирів в 2004 р. склали 4,0 млрд дол. США, або 7,1 % ВВП України. Це свідчить про те, що транзит є золотою жилкою в економіці країни, яка дозволяє одержувати величезні прибутки при відносно невисоких матеріальних витратах.

Чотири мільярди доларів США за транзит безумовно дуже істотний внесок доходів для України. Разом з тим Україна має колосальні можливості для його збільшення. Навіть в такій країні як Нідерланди аналогічні доходи складають 20 млрд дол. США, хоча транзитний потенціал цієї країни в десятки разів нижче, ніж України.

Попередні розрахунки, проведені РВПС України НАН України, показали, що потенційні додаткові обсяги перевезень транзитних вантажів в Україні складають 120 млн т. Використовуючи сприятливе геополітичне положення країни і вже створену, транспортну інфраструктуру, а також орієнтуючись на перспективні вантажопотоки, необхідно розробити комплекс заходів, що роблять Україну привабливою для країн-транзитерів. Серед цих заходів на перший план висуваються вимоги до якості перевезень, збереженню вантажів, безпеці руху. Широке залучення ТДК до міжнародних транспортно-логістичних схем значно підвищить економічну стабільність України в зовнішньоекономічних зв'язках, внесе суттєвий вклад у формування доходної частини бюджету за рахунок ефективних транзитних перевезень.

Підсумовуючи дослідження можна констатувати, що участь ТДК у розвитку інтеграційних процесів треба розглядати в двох аспектах. По першому напрямку ТДК, як галузь повинен забезпечити економіку країни та її регіонів у вільному переміщенні людей, товарів і послуг як у внутрішньому, так і у зовнішньому секторі економіки. При цьому якість транспортного обслуговування, ступінь задоволення потреб в транспортних послугах по країні та її регіонах повинні наблизитися до європейського рівня, інакше вітчизняні транспортні компанії програють в жорсткій конкурентній боротьбі із зарубіжними фірмами не тільки на міжнародному, але й на внутрішньому ринках транспортних послуг.

Увага вчених і спеціалістів в цьому напрямку повинна бути націлена на вивчення регіональної кон'юнктури ринку транспортних послуг, наявності і стану регіональної транспортної ін-

фраструктури, що дозволяє вільний розвиток ринкових відносин у всіх регіонах країни. Особливу увагу треба приділити вивченню методів комплексної оцінки транспортної забезпеченості регіонів, гармонізації техніко-технологічної і організаційно-правової бази транспортного обслуговування за європейськими нормами.

За другим аспектом вивчення проблеми інтеграції Україна повинна проводити активну політику залучення вітчизняних ТДК в міжнародні транспортно-логістичні схеми перевезень. ТДК України повинен бути рівноправним учасником в світового розподілу ринку транспортних послуг і одержувати прибутки, гідні транзитному статусу України. В цьому напрямку першочергова увага вчених і спеціалістів повинна акцентуватися на дослідженні перспектив розвитку міжнародного продуктообміну, що визначають основні транзитні вантажопотоки, створення умов привабливості України для

держав-транзитерів, підготовки транспортної інфраструктури й визначення ресурсної забезпеченості на напрямках активного розвитку транзитних перевезень, а також адаптації організаційно-правової, економічної, техніко-технологічної й екологічної бази ТДК України до європейського рівня.

БИБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. – 112 с.
2. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
3. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.

Надійшла до редколегії 25.06.2007.