

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Ковзель Микола Олегович

УДК 656.078

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ЕКСПОРТУ
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 - економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків-2008

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Кулась Юрій Федорович,
Національний авіаційний університет,
професор кафедри економіки

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет,
завідувач кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, ст. науковий співробітник
Новікова Алла Михайлівна,
ДП „Державний автотранспортний науково-дослідний
та проектний інститут”,
заступник директора з наукової роботи.

Захист відбудеться “27” червня 2008 р. О 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 по захисту дисертацій на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано “23” травня 2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. У даний час світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд. дол. США. Найбільшими країнами по наданню транспортних послуг є США - 18 %, країни Європейського союзу - 42 %, зокрема Великобританії - 7,7 %, Франції - 6,1 %, Німеччини - 5,9 %. В цих країнах продаж послуг досягає - 25 - 33 % від загального об'єму експорту товарів.

Вивчення динаміки статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг в світі складають 9,8 - 10,0 % при зростанні експорту товарів 7,8 - 8,0 %. У країнах Південно-Східної Азії темпи зростання послуг за цей період склали - 16,6%.

В Україні доходи від експорту транспортних послуг в 2007 р. склали 6,1 млрд. дол. США і за останні 10 років вирости майже в 3 рази.

Вигідне геополітичне положення України, розташоване на перехресті торгових шляхів між Європою і Азією визначає розвиток нашої країни як транзитної. За оцінками зарубіжних фахівців Україна має найвищий показник транзитності в Європі. Україна має у своєму розпорядженні розвинену транспортну систему, що має значні резерви пропускної спроможності.

За експертними оцінками при середніх темпах зростання економіки України на 6-7% в рік, експорт транспортних послуг (враховуючи їх випереджаюче зростання) до 2020 року може перевищити 20 млрд. дол. США. Це означатиме не тільки істотне зростання валютних надходжень, але і збільшення робочих місць і зростання реальної зарплати працівників, зайнятих в транспортному комплексі.

Враховуючи, що в здійсненні транспортних послуг беруть участь різні види транспорту, представляє науковий і практичний інтерес визначити роль і значення їх в зовнішньоекономічних зв'язках України. спрогнозувати їх розвиток, визначити соціальну і економічну продуктивність, умови і чинники, що впливають на їх розвиток, а також інвестиційні пріоритети.

У розвинених країнах, як правило, розвинена сфера послуг. У цій області-індустрії зайнята переважна частина працездатного населення -40-50 %. а обороти прибуткових надходжень складають 10-12% від валового внутрішнього продукту). На відміну від зарубіжних країн в Україні частка транспортних послуг складає 71%, що свідчить про відставання розвитку індустрії послуг в країні оскільки в розвинених країнах превалюють об'єми послуг нетранспортного характеру}.

Разом з тим простежується стійка позитивна тенденція випередження зростання послуг нетранспортного характеру і по прогностичних оцінках до 2015 року частка транспортних послуг в загальному об'ємі знизиться до 60%.

У численних дослідженнях вітчизняних учених, присвячених міжнародним перевезенням, формуванню і функціонуванню міжнародних транспортних коридорів і т.п.. проблематика по транспортних послугах опинилася в «тіні», не дивлячись на їх істотну економічну і соціальну значущість.

Такі вчені, як В.П. Бабич, О.О. Бакаєв, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, В.М. Гурнак, А.М. Новікова, В.М. Соболев, В.Г. Шинкаренко, С.Г. Галуза, В.Г. Галабурда, Л.О. Позднякова, Л.О. Українська, А.В. Гриньов, Д.О. Горелов, А.М. Золотарьов, Ю.Є. Пащенко та інші в своїх роботах досліджували широкий спектр проблем по ефективності та взаємодії різних видів транспорту, формуванню міжнародних транспортних коридорів, підвищенню ефективності функціонування транспортної інфраструктури, ефективності організації міжнародних перевезень.

Однак, питання соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг не були достатньо повно висвітлені та досліджені.

Все це і визначило актуальність теми дослідження.

Дана тема роботи пов'язана з найважливішими державними програмами, зокрема, по розвитку експорту товарів і послуг, а також формування міжнародних транспортних коридорів.

Метою цієї дисертації є розробка методичних положень за практичною оцінкою економічної і соціальної ефективності транспортних послуг, вибір методів прогнозування і кількісної оцінки об'ємів транспортних послуг до 2015 року та визначення пріоритетів їх розвитку на перспективу.

Виходячи з поставленої мети в роботі передбачається вирішити наступні задачі:

- визначити умови розвитку міжнародних економічних зв'язків України;
- висвітити роль та значення експорту транспортних послуг в економіці України;
- провести критичний аналіз законодавчої бази, регулюючої експорт транспортних послуг;
- висвітити закордонний досвід розвитку транспортних послуг;
- проаналізувати динаміку об'ємних і фінансових показників експорту товарів і експорту транспортних послуг;
- надати стисло характеристику експортного і транзитного потенціалу транспортних послуг;
- з використанням різних екстраполяційних і регресійних моделей, а також метода експертних оцінок провести прогнозні розрахунки експорту транспортних послуг в цілому і по окремим видам транспорту;
- вибрати та обґрунтувати критерії і розробити методичні підходи оцінки соціально-економічної ефективності розвитку експорту транспортних послуг;
- визначити економічну природу експорту транспортних послуг;
- обґрунтувати інтегральний показник соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг;
- визначити пріоритети розвитку транспортних послуг на перспективу.

Об'єктом дисертаційної роботи є процес організації експорту і транзиту транспортних послуг України.

Предметом дослідження є теоретичні та методичні положення оцінки фактичної і прогнозованої соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг.

Методи дослідження. При написанні дисертації широко використовувались праці вітчизняних та закордонних вчених по темі дослідження та його суміжним розділам. Для проведення дослідження використовувались загальнонаукові методи системного аналізу, порівняння і екстраполяції, єдності історичного і логічного розвитку, статичного аналізу, експертних оцінок, кореляційно-регресивного аналізу, ринкової кореляції і економіко-математичного моделювання.

Інформаційну базу роботи складають звітні дані статистичних збірників і періодичних видань. Були широко використані Укази Президента України, Закони Верховної Ради і постанови Кабінету міністрів України.

Наукова новизна дисертаційної роботи полягає в розробці методичних підходів і обґрунтування критеріїв оцінки економічної і соціальної ефективності фактичного та прогнозованого експорту транспортних послуг та обґрунтуванні пріоритетів їх розвитку на перспективу.

Вперше:

- сформульоване поняття експорту транспортних послуг;
- на основі екстраполяційних та регресійних моделей проведено прогноз розвитку експорту транспортних послуг по окремим видам транспорту і в цілому на перспективу до 2015 року;
- розроблені і обґрунтовані критерії і методичні підходи оцінки поточної і прогнозованої економічної і соціальної ефективності експорту транспортних послуг.

Дістали подальший розвиток:

- визначена роль і значимість транспортних послуг в зовнішньоторговому обороті країни;
- методичні підходи визначаючі взаємообумовленість та залежність експорту транспортних послуг від розвитку економіки країни, розвитку міжнародних економічних та культурних зв'язків та розвитку експортного та транзитного потенціалу країни;
- уточнення умов та найважливіших факторів, обумовлюючих прискорення інтеграції економіки та транспортної системи України в Європейський Союз.
- визначені умови розвитку транспортних та нетранспортних послуг та позитивні наслідки від розширення обсягів їх реалізації;
- зроблена спроба дати визначення соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг.

Удосконалено:

- положення законодавчої та нормативно-правової бази інтеграції транспортної системи і розвиток експорту транспортних послуг країни;
- оцінка впливу інвестицій в розвиток різних видів транспорту на збільшенні експорту транспортних послуг;
- визначений рівень позитивного впливу показників транзитних перевезень залізничного транспорту на його фінансові результати в цілому.

Практичне значення отриманих результатів дисертаційної роботи складається в тому, що вони дають науково обґрунтовані орієнтири розвитку експорту транспортних послуг на перспективу, визначають інвестиційні пріоритети розвитку окремих видів, дають можливість внести необхідні корективи при реалізації найважливіших державних програм по інтеграції економіки транспорту України і ЄС, дозволяє уточнити стратегію поведінки транспортно-експедиційних підприємств на ринку експорту та імпорту і транзиту транспортних послуг України.

Особистий внесок здобувача. Наукові результати дисертації отримані автором самостійно та знайшли відображення в опублікованих їм особистих статтях. Апробація результатів дисертації, матеріали дисертації, її ідеї та нові наукові положення доповідались на науково-практичних конференціях в Києві Дніпропетровську, Судаку, де отримали схвалення та опубліковані в вигляді тез та матеріалів цих конференцій.

Публікації. Основні положення дисертації опубліковані в семи статтях загальним обсягом 2 др. арк. та двох матеріалах конференцій. Усього ж автором опубліковано з проблем розвитку транспорту України 15 статей та 8 тез наукових доповідей.

Структура та об'єм дисертаційної роботи. Дисертація складається з вступу, чотирьох розділів, висновків, переліку використаної літератури та додатків. У роботі загальний обсяг якої складає 314 сторінок, 32 таблиці та 15 рисунків, додатки займають 58 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформувані ціль та завдання дослідження, визначена наукова новизна та практична значимість отриманих результатів.

У першому розділі „Теоретичні основи соціально-економічної ефективності діяльності транспорту” був зроблений теоретичний аналіз методів оцінки ефективності суспільного виробництва, які викладені у працях вітчизняних та закордонних науковців-економістів.

В національній економічній науці в історичному процесі формування зазначення економічної ефективності виділяють два напрями. Перший зазивають традиційним, розквіт якого тривав до кінця 80-х років. Серед представників цього напрямку найбільш яскравими дослідниками, на нашу думку, можна назвати Абалкіна Лі, Єрмоловича Л.Л., Каца І.А., Лейкіна К.Б. та ін.

Визначення ефективності відповідно традиційного напрямку дається з точки зору двох підходів: затратного і ресурсного. Ці два підходи сформувались з дискусій стосовно того, що ж вважати результатами, а що витратами при визначенні ефективності господарської діяльності підприємства

Згідно визначень «Економічної енциклопедії» під редакцією Мочерного СВ., економічні ресурси - це сукупність ресурсів, які використовуються в господарській діяльності підприємства для виробництва, обміну, розподілу і споживання матеріальних, духовних благ та задоволення постійно зростаючого попиту населення, а під суспільними затратами розуміють всі затрати живої та уречевленої праці, які пов'язані з виробництвом продукту. На наш погляд кордони даних категорій розмиті, адже уречевлена праця, яка використана у виробництві і за даним визначенням класифікована як затрати, може розглядатись і як оборотні засоби виробництва чи матеріали, що є, згідно наведеному визначенню, ресурсами. Аналогічно, трудові ресурси підприємства можна розглядати як затрати живої праці в процесі виробництва.

Надзвичайну увагу умовам і механізму формування ринкової економіки в Україні та визначенню шляхів подолання зазначеного вище протиріччя приділяють представники реформаторського напрямку вітчизняної науки. Цей підхід розпочався на початку 90-х років разом з процесами активної трансформації вітчизняної економіки. Разом з реформами в економіці країни та в її суспільному житті виникла необхідність проведення переоцінки фундаментальних понять, які підходили до економічного ладу раніше і не враховували його особливостей тепер. До числа таких понять було віднесено і поняття економічної ефективності. Серед вчених, які внесли вагомий вклад у формування фундаментальних економічних категорій періоду трансформації вітчизняної економіки та становлення ринкових відносин, слід виділити Мочерного СВ., Покропивного С.Ф., Зарубу Д.Г., Черняка В.К., Пинзеника В.М., Ланового В.В., Соскіна О.М., Геєца В.М., Галузи С.Г., Диканя В.Л.

З початку 90-х років ними було зроблено спробу теоретичного обґрунтування становлення в нашій державі ринкових відносин. Економістами-реформаторами запропоновано більш широке тлумачення витрат - «.. витрачання матеріальних, трудових, фінансових, природних, інформаційних і інших видів ресурсів у вартісному виразі для забезпечення процесу розширеного відтворення». Вчені-реформатори надають новий зміст і звучання економічним поняттям у відповідності до існуючих перетворень економічної системи країни.

Ефективність згідно реформаторського підходу визначається як „способність приносить ефект, результативність процесса, проекта и тому подобное, определяемая как отношения эффекта, результата к затратам, которые обеспечивают этот результат". Дане визначення є досить вдалим, оскільки воно характеризує ефективність не тільки з точки зору отриманого результату, а й дає змогу оцінити, якою ціною отримані результати були досягнуті. Тобто при оцінці ефективності враховуються тільки ті витрати, які дали змогу досягти існуючих результатів.

Існують більш широкі визначення, відповідно яких ефективність визначається як досягнення найбільших результатів при найменших затратах живої та уречевленої праці, а також визначення економічної ефективності як конкретної форми прояву закону економії часу. Обидва визначення передбачають ріст продуктивності праці як головну умову підвищення ефективності. В кінці 90-х років минулого століття нараховувалось до 60 факторів росту ефективності виробництва, які відносяться до системи продуктивних сил. Крім цього, існують фактори підвищення продуктивності праці, такі, як введення нових форм заробітної плати, вдосконалення існуючих та поява нових форм власності, вдосконалення податкової системи, законодавства політичної системи, мораль та ін. Тому фактори підвищення продуктивності праці являють собою дію закону економії робочого часу.

Самуельсон П.А. визначає ефективність як «...відсутність втрат, або таке використання ресурсів, яке забезпечує максимально можливий рівень задоволення за даних факторів виробництва та технології». Тобто, він ставить наголос на максимізації рівня задоволення індивідуальних та суспільних потреб як кардинальному аспекті економічної ефективності.

На нашу думку, тут незрозумілим є поняття відсутності втрат, адже для виробництва будь-якого продукту необхідно понести затрати живої та уречевленої праці, іншими словами втратитись, щоб отримати результатом виробництва певний продукт.

Відомий американський економіст Керл Дж.Р. наводить такі визначення категорії ефективності:

- коли суспільні ресурси організовані так, що неможливо зробити будь-який кращий перерозподіл ресурсів без деяких втрат;
- коли відсутні недовикористання та недорозподіл ресурсів;
- коли ринок розподіляє товар так, що число споживачів, готових платити за деяку додаткову кількість, є точно рівне граничним затратам виробництва деякої додаткової продукції.

Таке тлумачення категорії ефективності є різноплановим, але й громіздким для сприйняття та використання.

Проведене дослідження категорії ефективності дає можливість зробити висновок, що в економічній науці економічну ефективність розглядають як складну та багатоаспектну категорію. На думку вчених-економістів вона складається з:

відношення між затратами ресурсів та обсягом товарів і послуг, які виробляються з таких ресурсів;

максимального обсягу виробництва товарів та послуг з використанням мінімальної вартості ресурсів;

виробництва товарів визначеної вартості при найменших затратах ресурсів;

отримання максимуму з доступних для людини обмежених ресурсів;

відношення цінності результату до цінності затрат та ін.

На основі узагальнення наведених визначень ефективності автором зроблено висновок, що найбільш вдалим є визначення Оптнера С.Л., який вважає, що ефективність – це "... ступінь фактичного досягнення результату".. Ступінь – це відносний показник, чисельна величина, що може виражатися, наприклад, у відсотках чи коефіцієнтах. Як категорія, що характеризує не тільки кількісний вимір, а й дає оцінку якості отриманих результатів, він дозволяє не тільки встановити величину досягнення цілей господарської діяльності, а й оцінити фактори її формування. Ступінь фактичного досягнення результату автор розглядає за даних факторів виробництва і вважає, що він являє собою рівень отриманих результатів в процесі господарської діяльності підприємства.

Проведений аналіз державної політики в сфері соціального розвитку України дозволяє зробити відповідні висновки. Хоча Україна започатковує державну політику, орієнтовану на підвищення економічних і соціальних стандартів життя "людей, але для досягнення належного рівня існування кожної людини потрібно зробити ще дуже багато.

В Україні до 90-х років державний бюджет фінансував практично всі сфери соціально-культурного призначення. Перехід від командно-адміністративної до ринкової економіки негативно вплинув на соціальну сферу. Соціальна сфера

занепала: вчасно не виплачувалася заробітна плата, пенсії, закривалися дитячі дошкільні й шкільні установи й так далі. З поліпшенням стану економіки в державі з'явилася можливість для створення нових робочих місць. Між тим, питання соціального захисту населення в Україні так і не були належним чином вирішені ні на макро-, ні на мікрорівні.

Позитивним моментом у вирішенні цього питання є те, що, починаючи з 2005 року, Закон України «Про державний бюджет на 2005 рік» приймає соціальну спрямованість. Однак, тих коштів, що виділяються на соціальні заходи, все ще недостатньо для нормальної життєдіяльності людей. Рівень мінімальної заробітної плати не відповідає прожитковому мінімуму. Наразі існує величезний розрив між умовами життя, що продиктовані різницею у доходах різних верств населення. Всі послуги зараз платні й дуже дорогі: медичне обслуговування, освіта, комунальні послуги й таке інше. Тому реформування системи оплати праці повинно стати одним з головних питань при прийнятті основних законів в Україні.

В сучасних умовах соціальної політики не завжди відведена пріоритетна роль, не завжди можливо вирішувати соціальні питання на належному рівні. Держава не має сил самостійно забезпечити соціальну підтримку членам суспільства. В умовах сучасної ринкової економіки значну частину надання такої підтримки повинні брати на себе суб'єкти господарювання, тобто підприємства. З одного боку, це надасть істотну підтримку членам трудового колективу в поліпшенні своєї життєдіяльності, з іншого боку - це ефективний засіб закріплення кадрів на підприємстві. На погляд автора роботи, процес управління соціальним розвитком колективу підприємства є часткою загального механізму управління соціальними процесами. І щоб такий механізм спрацював, необхідно забезпечити взаємодію всіх його компонентів.

Розвиток соціальної сфери України визначається не тільки заходами з боку держави, але й рівнем соціального розвитку підприємств, організацій, об'єднань. Від того, наскільки ефективно здійснюються соціальні питання на мікрорівні, багато в чому буде залежати соціальний розвиток регіонів. Це, в свою чергу, визначає необхідність управління соціальним розвитком підприємства.

Зі зростанням експорту транспортних послуг та розвитком транспортних перевезень пов'язаний, перш за все, суттєвий розвиток та модернізація усієї транспортної інфраструктури, що базуються на реалізації найновіших технологій та впроваджених стандартів якості перевезення вантажів та пасажирів.

Соціальна ефективність у цьому випадку виражається у:

- збільшення кількості робочих місць з високим рівнем заробітної плати при модернізації транспортної інфраструктури та зростанні експорту транспортних послуг;
- створенні розгалуженої та привабливої мережі різноманітних мотелів, готелів, кафе та різних підприємств з ремонту транспортної техніки та обслуговуванню пасажирів, туристів та працівників транспорту.

У другому розділі *"Україна у міжнародному регіональному співробітництві"* дослідженням встановлено, що зовнішньоекономічна співпраця України з державами європейського простору має ключове значення в формуванні структури та динаміки зовнішньої торгівлі. Україна вигідно знаходиться здавна на перехресті шляхів, які ведуть зі сходу на захід. На євразійському напрямку торгівлі товарами припадає біля 90% зовнішньоторгового обороту України. Найбільшими торговими партнерами України на євразійському просторі є країни СНД, до яких відносяться 31,4% сукупного вітчизняного експорту та 46,8% сукупного імпорту товарів.

Оснoву товарної спеціалізації України на євразійському просторі є недорогocінні метали та вирoби з них, на які в структурі експортних поставок України до Євразії приходиться 38,4%. В той же час у структурі товарного імпорту України з Євразії основну частину якої складають мінеральні продукти (31,7%) та продукцію машино- та приладобудування (28,6%). В структурі експорту України продукція повного виробничого циклу складає лише 32,6%, в той час, як в структурі імпортних поставок в Україну з Євразії готова продукція складає 45,3%.

За останні п'ять років товарообіг України та Росії більш ніж подвоївся. В даний час (2006 р.) експорт складає 22% від загального об'єму експорту, при цьому цей експорт на 52,9% складається з товарів виробничого циклу.

В товарному імпорті з Росії продукція повного виробничого циклу складає лиш 24,8%, що вказує на невисоку конкурентоспроможність готових російських товарів в порівнянні з іншими країнами - поставальниками на ринки України.

Головним показником співробітництва України та Росії є відношення в сфері енергетики. Росія має потужний важіль економічного та політичного впливу на торгових партнерів та перетворилася на монопольного поставальника енергетичних ресурсів в Україну та основної частини країн ЄС.

Очевидні риси цільового диктату в економічному співробітництві у перспективі може ще більше посилитися.

За останні шість років істотно зросло торгове співробітництво України з країнами Азії, зокрема, за цей період товарообіг зріс в 3 рази та широко указує стабільність динаміки його зростання.

Основу експортних поставок складають недорогочінні метали та вироби з них, а також продукція хімічної промисловості, пластмаси та каучук. На ці групи товарної продукції в 2006 році приходилось 72,6% товарного експорту до країн Азії.

Головною перешкодою для проходження транспортних потоків між Україною, країнами ЄС та СНД є процедура проходження кордонів. Тому реформування митниці України є пріоритетним питанням.

В роботі вироблений комплексний аналіз стану всієї інфраструктури України, що забезпечує не тільки реалізацію зовнішніх торгових зв'язків у вигляді товарів, але забезпечуючи весь спектр послуг, не тільки транспортних. Ця інфраструктура суттєво відстає від вимог диктованих законодавством ЄС, більша частина підприємств інфраструктури ще знаходиться у веденні держави та потребує суттєвої модернізації та реструктуризації.

Після першої заявки України в 1993 році про вступ до СОТ зроблена велика законотворча робота, тому вже у 2008 році для вступу України до СОТ. Ще в 2004 році Україна надала пропозиції до сфери різних послуг, які в більшій мірі мають ліберальні правила для доступу на ринок в широкому спектрі секторів сфери послуг без ніяких обмежень (в т. ч. в секторі транспортних послуг).

Починаючи з 2005 року імпорту товарів у вартісному виразі випереджав експорт товарів України, причому це відбувалося за рахунок суттєвого зростання вартості 1 тонни імпортованого вантажу при абсолютному його зниженні у ваговому відношенні. Негативний зовнішньоторговий баланс України в 2006 та в 2007 роках вже не покривався позитивним сальдо експорту транспортних послуг. Від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі України товарами в 2007 р. за оперативними даними Держкомстату склало 11,42 млрд. дол. США, що на 71,2 % більше, ніж в 2006 року.

Позитивне сальдо у зовнішньоторговому балансі України в 2007 р. було тільки з країнами Азії, Африки та Америки (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняльні результати зовнішньої торгівлі України товарами за 2006 та 2007 роки

	2006 р.			2007 р.				Сальдо, млн. грн.
	Експорт, млн. грн.	Імпорт, млн. грн.	Сальдо, млн. грн.	Експорт, млн. грн.	у % до 2006 р.	Імпорт, млн. грн.	у % до 2006 р.	Сальдо, млн. грн.
Всього, в т.ч.:	38355,1	45040,7	-6685,6	49248,0	128,4	60669,9	134,7	-11421,8
країни СНД	12663,3	20180,7	-7517,4	18615,1	147,0	25629,5	127,0	-7014,3
інші країни світу, з них:	25698,7	24851,3	847,4	30632,9	119,2	35040,4	141,0	-4407,5
Європа	12627,5	16798,9	-4171,4	14774,2	117,0	23048,2	137,2	-8274,0
Азія	8135,1	6069,8	2065,3	10364,1	127,4	8940,8	147,3	1423,3
Африка	2374,2	412,9	1961,3	2792,1	117,6	673,1	163,0	2119,0
Америка	2551,1	1465,4	1085,7	2686,3	105,3	2248,0	153,4	438,3
Австралія та Океанія	17,9	99,5	-81,6	15,7	87,6	128,4	129,0	-112,7

Головним викликом для України у царині відповідності *acquis* є не ухвалення нового законодавства, а його ефективне дотримання. У багатьох сферах країна має порівняно нові закони, але їх недостатньо застосовують на практиці або дотримуються. Навпаки, на внутрішньому ринку ЄС дотримання є ключовим моментом. Для поступу в цьому напрямі

Україні доведеться боротися з великою кількістю структурних проблем: це слабкі урядові інституції, вкрай відстала юридична система, погано розвинені регуляторні органи, всеосяжна корупція та міцна хватка олігархів з їхнім тіншовим бізнесом на великій частині економіки. Доки ці проблеми не вирішено, Україна не зможе зробити справжнього прогресу в напрямі дотримання *acquis*.

У третьому розділі „Транспорт у системі ринкових відносин та конкурентного ринку” приведені роль та значення транспорту у ринковій економіці, зокрема реалізації одного із ефективних видів діяльності – експорту транспортних послуг.

Експорт транспортних сполуг найбільш ефективно показує розвиток економіки у різних за рівнем розвитку країнах. Саме тому прослідковується прямий зв'язок між рівнем ВВП на душу населення та аналогічним показником послуг, в тому числі транспортних. Зокрема, частка транспортних послуг на душу населення в Україні у 3-4 рази менше, ніж у Німеччині та Франції і у 15-17 менше, ніж у Голландії та Данії.

За 2001-2006 роки загальний рівень інвестицій (за всіма джерелами) у галузь „Транспорт та зв'язок” склав 66,9 млрд. грн., але з них майже 42,1 % пішло на розвиток зв'язку, доходи від якого у 2006 перевищили 38 млрд. грн. обсяг транспортних послуг прямо пов'язаний не тільки з експортом, імпортом та транзитом зовнішніх економічних вантажопотоків, але і з інвестиціями у різні галузі транспорту.

Дослідженням встановлено, що найбільший приріст експорту транспортних послуг надають інвестиції у морській та авіаційний транспорт. Результати аналітичних розрахунків, виконаних дисертантом про ефективність інвестицій можуть слугувати орієнтиром у визначенні пріоритетів розвитку експорту транспортних послуг на окремих видах транспорту.

Таблиця 2

Оцінка впливу інвестицій і приведеного вантажообігу за видами транспорту на зростання експорту транспортних послуг

Види транспорту	Абсолютний приріст транспортних сполуг		Зростання експорту транспортних послуг за 2000-2006 рр. (млн. грн.)	Обсяг інвестицій за 2000-2006 рр. (млн. грн.)	Приріст транспортних послуг на 1 грн. інвестицій (млн. грн.)	Приріст приведеного вантажообігу (млрд. тонн)	Приріст транспортних послуг на 1000 т км приведенних (грн.)
	млн. дол. США	млн. грн.					
Залізничний	531,7	2685,1	2,62	12434	0,21	69,40	38,7
Морський	371,9	1878,1	1,86	330	5,69	3,50	288,9
Авіаційний	503,9	2844,7	3,30	691	3,68	0,89	2859,2
Трубопровідний	750,5	3790,0	1,49	8479	0,45	7,00	541,4
Інші види транспорту	279,4	1410,9	2,50	6759	0,21	27,60	51,1

Джерело [складено та розраховано автором]

Аналізом також встановлено, що темпи зростання транзитних перевезень у 2 рази перевищують темп росту внутрішніх вантажних перевезень. Доходи від транзитних залізничних перевезень також випереджували зростання експлуатаційних витрат на їх реалізацію. Про ефективність транзитних перевезень свідчить наступний факт: скорочення прибутку в цілому по вантажним перевезенням залізниць України у 2006 році (у розмірі 531,1 млн. грн.) були повністю компенсовані зростанням прибутку за транзитними перевезеннями 534,6 млн. грн.

Враховуючи, що в поняття транспортних послуг входить численна сукупність послуг всіх видів транспорту, які відповідно до їх класифікації розбиті на 4 розділи:

- послуги наземного транспорту і послуги транспортування трубопроводами – 99 видів послуг;
- послуги водного транспорту – 51 вид послуг;

- послуги авіаційного транспорту – 29 видів слуг;
- допоміжні транспортні послуги – 152 види послуг.

Всього сукупність транспортних послуг складає 331 позицію, при цьому самою представницькою є четверта група, куди входять послуги транспортної інфраструктури (59 видів послуг) і послуги туристичних агентств (64 видів послуг).

Слід також враховувати при оцінці ефективності експорту транспортних послуг не тільки їх велику різноманітність, але і участь при їх реалізації вітчизняною і іноземних валют, а також індивідуальні прибуткові надходження і витрати по кожному виду транспортної послуги.

Укрупнена класифікація всіх транспортних послуг представлена в табл. 3.

Таблиця 3

Класифікація транспортних послуг України

Основні розділи класифікації	Зміст кожного підрозділу класифікації	Кількість послуг в кожному розділі
60. Послуги наземного транспорту і послуги транспортування трубопроводами	60.1 Послуги залізничного транспорту	34
	60.2 Послуги іншого наземного транспорту	58
	60.3. Послуги транспортування трубопроводами	7
	Всього	99
61. Послуги водного транспорту	61.1. Послуги морського транспорту закордонного та каботажного плавання.	27
	61.2. Послуги річкового транспорту	24
	Всього	51
62. Послуги авіаційного транспорту	62.1. Послуги авіаційного транспорту які здійснюються по розкладу	13
	62.2. Послуги авіаційного транспорту які здійснюються не по розкладу	12
	62.3. Послуги космічного транспорту	4
	Всього	29
63. Допоміжні транспортні послуги	63.1 Транспортна обробка та складування вантажів	20
	63.2 Послуги транспортної інфраструктури	59
	63.3. Послуги туристичних агентств та тур операторів	64
	63.4. Організація вантажних перевезень	9
	Всього	152
РАЗОМ	Транспортних послуг	331

Структура експорту транспортних послуг з свого формування принципово відрізняється від загальної структури всього масиву транспортних послуг, передбачених їх класифікатором (см.рис.1).

Зокрема, структурою експорту транспортних послуг передбачається ділення всіх послуг з видів транспорту, кожен з яких має розділи по вантажних і пасажирських перевезеннях і інших послугах цього виду транспорту.

В той же час класифікатором всіх транспортних послуг в розділі «60» передбачаються послуги з вантажних і пасажирських перевезень всіх видів наземного транспорту у тому числі і трубопровідного транспорту. Розділом 62 класифікатора «Послуги авіаційного транспорту» передбачаються операції по переміщенню пасажирів і вантажів всіма вітчизняними авіакомпаніями в регулярному і нерегулярному повідомлень. А всі послуги аеропортами, що надаються, і підприємствами по обслуговуванню повітряного руху і багато що інше знаходять своє віддзеркалення в розділі «63» класифікатора «Допоміжні транспортні послуги».

Транспортні послуги України			
Послуги наземного транспорту і послуги транспортування трубопроводів 3262,7 млн. дол.	Послуги водного транспорту 208,8 млн. дол.	Послуги авіаційного транспорту 626,2 млн. дол.	Допоміжні транспортні послуги і послуги 2461,4 млн. дол.
Число транспортних послуг згідно класифікатора			
99	51	29	152
Блок трансформації експорту та імпорту транспортних послуг згідно статей поточного рахунку платіжного балансу			
Залізничний транспорт 1268,2 млн.долл.(20,7%)	Морський транспорт 915,9 млн.долл.(15%)	Повітряний транспорт 919,6 млн.долл. (15,1%)	Трубопровідний транспорт 241,6 млн.долл. (39,4%)
Інші види транспорту 596,4 млн.долл. (9,8%)			
Експорт транспортних послуг Всього: 6111,7 млн.долл. США			

Рис.1 Трансформація експорту транспортних послуг (за даними 2007 року)

Таким чином, експорт транспортних послуг, який передбачений відповідним класифікатором, трансформується в структуру зрозумілішу і спрощену (по видах магістрального виду транспорту) за допомогою блоку: “згідно статей потокового рахунку платіжного балансу”. Виходячи з вищевикладеного, наукове поняття експорту транспортних послуг, слід дати в наступній редакції: «Експорт транспортних послуг є численною і різнорідною сукупністю послуг, визначених відповідним класифікатором, але на відміну від останнього, він (експорт) згрупований по видах магістрального транспорту з виділенням вантажних і пасажирських перевезень і приведенням всіх прибуткових надходжень до однієї розрахункової валюти – долл. США.»

У четвертому розділі „Методичні положення прогнозування розвитку транспорту та соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг” проведений аналіз існуючих методів прогнозу.

При обраному ланзі прогнозу 5-7 років обґрунтовано застосування екстраполяційних та регресійних моделей. На прикладі експорту транспортних послуг та транспортних перевезень залізничного транспорту зроблена спроба використати метод експертних оцінок.

Для прогнозу експорту транспортних послуг використовувалися наступні регресійні моделі: залізничний транспорт:

$$Y = -747,4 + 1,69 \cdot x_1 - 1,33 \cdot x_2 - 6,17 \cdot x_3 + 72,78 \cdot x_4$$

$$R^2 = 0,993$$

морський транспорт:

$$Y = 3125,9 - 98,8 \cdot x_1 - 214,4 \cdot x_2 - 9,1 \cdot x_3 + 140,5 \cdot x_4 - 3981,3 \cdot x_5$$

$$R^2 = 0,985$$

авіаційний транспорт:

$$Y = 95,3 - 1671,5 \cdot x_1 + 365,2 \cdot x_2 + 84,5 \cdot x_3 + 30,5 \cdot x_4$$

$$R^2 = 0,996$$

трубопровідний транспорт:

$$Y = -349,45 - 5,6 \cdot x_1 + 13,9 \cdot x_2 + 609,81 \cdot x_3$$

$$R^2 = 0,904$$

інші види транспорту:

$$Y = 1070,3 - 0,577 * x_1 - 23,016 * x_2 - 0,694 * x_3 + 65,345 * x_4$$

$$R^2 = 0,989$$

всі види транспорту:

$$Y = -4189,4 - 0,175 * x_1 - 1,899 * x_2 + 53,83 * x_3 + 50,47 * x_4$$

$$R^2 = 0,999$$

В якості аргументів у всіх моделях виступають: кількість відправлених вантажів та пасажирів, вантажообіг та пасажирообіг, стосовно до морського транспорту добавили ще один показник – перероблено експортних вантажів у морських портах.. усі розрахунки по прогнозу експорту транспортних послуг зведені в одну таблицю (табл. 4).

Таблиця 4

Зведена відомість прогнозу експорту транспортних послуг, виконаного з використанням різних моделей (млн. дол.)

Тип моделі	Вид транспорту	Прогноз						Експертна оцінка
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Екстраполяційна модель	Залізничний	974	1071	1168	1266	1363	1460	
	Морський	880	951	1022	1092	1163	1234	
	Авіаційний	864	1035	1229	1442	1675	1928	
	Трубопровідний	2325	2429	2533	2637	2741	2845	
	Інші види транспорту	479	523	566	610	654	698	
	Всього	5523	6010	6519	7048	7597	8166	
Регресійна модель	Залізничний	994	1095	1196	1297	1390	1510	1500
	Морський	885	956	1027	1099	1185	1290	1300
	Авіаційний	850	920	1000	1110	1300	1550	1800
	Трубопровідний	2955	3228	3509	3799	3950	4150	4000
	Інші види транспорту	500	580	690	780	870	990	900
	Всього	6184	6779	7422	8085	8695	9490	9500

По оперативним статистичним даним експорт транспортних послуг склав у 2007 році 6111,7 млн. дол. При прогнозованому значення 6184 млн. дол.. Похибка прогнозу складає всього 1,2 %.

У 3-х томної економічної енциклопедії (Київ 2000, видавничий центр «Академія») з 32 понять ефективності немає визначення соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг.

Поняття ефективності експорту товарів, яка вимірюється відношенням вартості в зовнішньоторговельних цінах товару, вивезеного з країни до його вартості на внутрішньому ринку далеко не характеризує складніше явище - ефективності експорту транспортних послуг. Загальне поняття соціальної ефективності, викладене в цій же «Енциклопедії» 1 також не характеризує соціальну ефективність експорту транспортних послуг.

І визначній ефективність експорту транспортних послуг простим відношенням валютного доходу, одержаного, при реалізації експорту транспортних послуг до його витрат на внутрішньому ринку транспорту було б дуже спрощеним і загальним поняттям.

Справа в тому, у формуванні експорту беруть участь всі види наземного (магістрального) транспорту, водний, повітряний і трубопровідний, тарифи і витрати яких визначаються по різних методиках. Крім того, в утворенні експорту транспортних послуг беруть участь і пасажирські перевезення, тарифи яких є роздрібними цінами.

Якщо в основі формування вантажних тарифів лежить собівартість перевезень (виняток становлять особливо цінні вантажі, для яких транспортні тарифи мало впливають на кінцеву ціну реалізації в пункті призначення), то тарифні ставки по трубопровідному транспорту прямо залежать і взаємообумовлені ціною вантажу, що імпортується (газу, нафти, аміаку і т.д.).

Окрім вантажних і пасажирських перевезень доходи від експорту транспортних послуг формують, так звані, супутні послуги (навантажувально-розвантажувальні роботи в портах і прикордонних станціях, операції по перестановці вагонів з однієї колії, на іншу, багато посередницьких операцій і численні збори, особливо приморських перевезеннях). Очевидно, доходи і витрати від цих операцій слід враховувати окремо. Таким чином, економічну ефективність експорту транспортних послуг в загальному вигляді можна представити у вигляді:

$$K_{emn}^n = \frac{\sum_1^n D_e}{\sum_1^n Z_e} + \frac{\sum_1^n D_{nac}}{\sum_1^n Z_{nac}} + \frac{\sum_1^n \sum_1^t D_{ын}}{\sum_1^n \sum_1^t Z_{ин}}$$

K_{emn}^n - сукупний коефіцієнт економічної ефективності експорту транспортних послуг;

D_e - доходи від експорту і транзиту вантажних перевезень (дол.);

D_{nac} - доходи від експорту пасажирських перевезень по окремих видах транспорту (дол.);

$D_{ин}$ - доходи від інших видів експортних послуг (дол.);

$Z_e > Z_{nac}, Z_{ин}$ - відповідно експлуатаційні витрати на виконанні експортних вантажних, пасажирських перевезень і інших експортних операцій (дол.);

n - число видів транспорту;

t - число різних експортних послуг.

Існуюча статистика дозволяє визначити коефіцієнти ефективності по кожному виду транспорту, у цьому випадку ці формули матимуть вигляд:

$$K_{em}^i = (D_{в}^i/Z_{в}^i) + (D_{nac}^i/Z_{nac}^i) + (D_{ин}^i/Z_{ин}^i)$$

K_{em}^i - питомий коефіцієнт ефективності експорту транспорту і-го виду транспорту;

$D_{в}^i, D_{nac}^i, D_{ин}^i$ - доходи від експорту вантажних, пасажирських перевезень та інших послуг і-го виду транспорту;

$Z_{в}^i, Z_{nac}^i, Z_{ин}^i$ - експлуатаційні витрати на виконання вантажних, пасажирських перевезень та інших експортних операцій і-го виду транспорту (дол.).

Очевидне значення коефіцієнта експорту транспортних послуг буде змінюватися біля значення 3, при $K < 3$ відємна ефективність, більше 3-х - позитивна. Приклад розрахунку коефіцієнта ефективності для експорту залізничного транспорту за даними 2006, отримане значення 3,46, при збитковості пасажирських перевезень.

- . обсягу відправлених вантажів);
- перевезення пасажирів (відношення експорту транспортних послуг до перевезення пасажирів за видами транспорту);
- вантажообіг (співвідношення експорту транспортних послуг до вантажообігу за кожним видом транспорту);
- пасажирообіг (співвідношення експорту транспортних послуг до пасажирообігу за кожним видом транспорту);
- приведений вантажообіг (співвідношення експорту транспортних послуг до приведеного вантажообігу за кожним видом транспорту);
- продуктивність праці (співвідношення експорту транспортних послуг до середньорічної чисельності працівників за кожним видом транспорту);
- фондovіддача (співвідношення експорту транспортних послуг до середньорічної вартості основних виробничих фондів за кожним видом транспорту).

Очевидно, що окремі коефіцієнти ефективності експорту транспортних послуг мають відносиний характер, так як у формуванні експорту транспортних послуг беруть участь тільки частина робітників того чи іншого виду транспорту, теж саме можна сказати і про основні виробничі фонди різних видів транспорту.

Обсяги перевізної роботи пов'язані з експортом транспортних послуг частково, але наявність кореляційного зв'язку є, який доведений при реалізації регресійних моделей.

Для другого варіанту рейтингової оцінки ефективності експорту транспортних послуг використані тіж окремі коефіцієнти (з урахуванням прогнозованих змін до 2010 року), але замість показника фондovіддачі, запропонований коефіцієнт у вигляді відношення приросту експорту транспортних послуг за кожним видом транспорту до прогнозованих (за 2005-2010 роки) інвестицій також за кожним видом транспорту.

За запропонованою методикою розраховані питомі окремі показники, які приведені в табл. 5. Як найкращому показнику привласнили ранг один, два і т.д., найменша сума відповідає найкращому інтегральному показнику і вказує найбільшу ефективність експорту транспортних послуг в цілому та за окремими видами транспорту, а також і за структурою їх експорту.

Із аналізу порівняльних результатів даних таблиці очевидно, що найбільшою соціально-економічною ефективністю експорту транспортних послуг у поточному періоді і на перспективу володіють авіаційний, трубопровідний та морський транспорт. Особливо варто відмітити, що на цих видах транспорту сама висока продуктивність праці (стосовно до експорту транспортних послуг) та суттєво більш висока заробітна плата у порівнянні з іншими видами транспорту.

Таблиця 5

Рейтингова оцінка соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг України (за прогнозними даними 2010 р.)

Види транспорту	Відправлено вантажів		Перевезено пасажирів		Вантажообіг		пасажирообіг		Приведений вантажообіг		Продуктивність праці		Вплив інвестицій		Інтегральна оцінка	
	т на 1 т вантажу	рейтинг	дол. на 1 пасажир	рейтинг	дол. на 1000 т км	рейтинг	дол. на 1000 пас- км	рейтинг	дол. на 1000 приведених т км	рейтинг	1000 дол. на 1 працівника	рейтинг	дол. експорту на 1 дол. інвестицій	рейтинг	Сума балів	сукупний рейтинг
Залізничний	2,22	4	2,76	3	4,55	5	23,3	3	3,80	5	10,4	4	0,77	4	28	4
Морський	102,8	2	60,7	2	107,9	2	5495	1	105,9	2	78,5	2	0,03	5	16	3
Авіаційний	4625	1	166,4	1	1423	1	76,5	2	532,4	1	74,0	3	22,2	1	10	1
Трубопровідний	17,7	3	-	-	17,6	3	-	-	176	3	115,1	1	12,7	2	12	2
Інші види транспорту	0,63	5	0,15	4	15,9	4	10,2	4	11,4	4	5,8	5	2,16	3	29	5
В середньому по транспортній системі	3,93	-	0,95	-	13,8	-	57,1	-	11,3	-	22,2	-	3,33	-		

ВИСНОВКИ

Результати дисертаційної роботи в сукупності відображають поставлену задачу – розробити методичні підходи оцінки соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг.

Основні висновки дисертації полягають у наступному:

1. Структура і об'єми послуг прямо пов'язані з розвитком економіки і якістю життя всіх країн світу. У країнах з розвинутою економікою у сфері послуг зайнято, як правило, більше половини працездатного населення.

У всьому світі доходи індустрії послуг в 2005 році перевищили 8250 млрд. дол., а експорт транспортних послуг склав 1850 млрд. дол. США. Транспортні послуги в розвинених країнах із стійкою економікою, як правило, складають 20 - 25 % від загального об'єму послуг.

В Україні сфера послуг знаходиться на стадії розвитку і частка транспортних послуг в 2006 р. складала 71,3%, а в 1995 році ще більш - 87 %. В перспективі слід розуміти, що при прискореному зростанні транспортних послуг їх частка в загальному об'ємі сфері послуг скорочуватиметься і вже в 2010 році складатиме

В Україні доходні надходження від експорту транспортних послуг в 2007 році склали 6,11 млрд. дол. США та за останні 10 років зросли майже в 3 рази.

Аналізом встановлено випереджаюче зростання експорту транспортних послуг в порівнянні з експортом товарів і об'ємними показниками перевізної роботи транспорту і очевидно ці закономірності зберуться на найближчу перспективу.

2. У даний час Україна здійснює зовнішньоекономічні зв'язки з 204 країнами світу, при цьому експорт вантажів доводиться на Європу - 42,6 %, Азію - 23,3 % і лише 21,4 % на країни СНД. Імпортуються вантажі до України в основному з країн СНД (79,2 %) і лише 7% - з країн Європи.

3. За останні шість років істотно зросло торгове співробітництво України з країнами Азії, зокрема, за цей період товарообіг зріс в 3 рази та широко указує стабільність динаміки його зростання. Основу експортних поставок складають недорогі метали та вироби з них, а також продукція хімічної промисловості, пластмаси та каучук. На ці групи товарної продукції в 2006 році приходилось 72,6% товарного експорту до країн Азії.

Головною перешкодою для проходження транспортних потоків між Україною, країнами ЄС та СНД є процедура проходження кордонів. Тому реформування митниці України є пріоритетним питанням.

4. В роботі вироблений комплексний аналіз стану всієї інфраструктури України, що забезпечує не тільки реалізацію зовнішніх торгових зв'язків у вигляді товарів, але забезпечуючий весь спектр послуг, не тільки транспортних. Ця інфраструктура суттєво відстає від вимог диктованих законодавством ЄС, більша частина підприємств інфраструктури ще знаходиться у веденні держави та потребує суттєвої модернізації та реструктуризації

5. Проведений порівняльний аналіз експорту та імпорту транспортних послуг України та розвинених країн показав, що наша країна знаходиться на початку шляху використання географічного вигідного положення на європейському континенті. В загальному об'ємі послуг доки превалюють транспортні, які в 2006 році склали 71,3%, тоді як в розвинутих країнах транспортні послуги не перевищують 18-25%.

В ряді країн (при вигідному географічному положенні) Голландія, Данія транспортні послуги складають 20-25% від валового внутрішнього продукту.

Вступ України в ЄС і СОТ може істотно вплинути на об'єми і структуру імпорту товарів і транспортних послуг. Реалізація політики „відкритого неба" також вплине на збільшення імпорту авіаційних послуг з боку більш конкурентоздатних авіакомпаній країн Європи.

6. Розглядаючи різні моделі розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України, на нашу думку, найперважнішою і ефективнішою (з економічної точки зору), є різновекторна модель з орієнтацією не тільки на Європу, але і країни Азії, Африки і всіх країн СНД.

Виконане дослідження дозволяє дати наступні висновки експорту транспортних послуг. „Експорт транспортних послуг - це багаточисельна та різноманітна сукупність послуг, що визначаються відповідним класифікатором, але на відміну від останнього, він (експорт) сгрупований за видами магістарського транспорту з виокремленням вантажних та пасажирських перевезень та приведенням усіх доходних надходжень від експорту послуг до однієї розрахункової валюти – дол. США.”

Під соціально-економічною ефективністю експорту транспортних послуг необхідно розуміти безперервний ріст доходів від цих послуг, особливо в пріоритетних транспортних галузях., що супроводжується збільшенням обсягів, різноманітності та кількості послуг, зростанням кількості робочих місць, рівня заробітної плати та безперервним удосконаленням технології перевезення та розвитком транспортної та супутньої інфраструктури.

З використанням екстраполяційних, регресійних моделей та метода експертних оцінок зроблений прогноз експорту транспортних послуг до 2012 року, який у порівнянні з 2006 роком зросте з 5354 млн. до 9500 млн. дол. США, або на 77,4 %.

Найбільшими темпами у цьому періоді будуть зростати експорт транспортних послуг на авіаційному та трубопровідному транспорті. Враховуючи, що експорт транспортних послуг за темпами розвитку суттєво випереджує темпи росту експорту товарів, його значення в економіці країни в перспективі все більше буде помітним та значимим.

Проведені розрахунки та аналіз оцінки соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг показав, що і в поточному періоді, і в перспективі найбільшою ефективністю володіють авіаційний, морський та трубопровідний транспорт. На цих видах транспорту сама висока продуктивність праці (відносно експорту транспортних послуг) та суттєво вища висока заробітна плата.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Ковзель Н.О. Организация международных перевозок грузов // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 2006 – Вип.12 – С.245-249.

2. Ковзель Н.О. Сравнительный анализ экспорта и импорта транспортных услуг в развитых странах. // Материалы второй международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». – К., 2007. – С.227-230.

3. Ковзель Н.О. Оценка влияния инвестиций на развитие экспорта транспортных услуг Украины // Залізничний транспорт України. - 2007. - № 3. – С. 88-89.

4. Ковзель Н.О. Количественная оценка международных экономических связей и обеспечивающих их видов транспорта // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К.: Вид-во НАУ, 2007.- № 15. - С. 143-148.

5. Ковзель Н.О. Об экономической природе экспорта транспортных услуг // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К.: Вид-во НАУ, 2008.- № 18. - С. 220-226.

6. Ковзель Н.О. Методические положения оценки социальной и экономической эффективности экспорта транспортных услуг // Залізничний транспорт України. - 2007. - № 4. – С. 94-95.

7. Ковзель М.О. Особливості прогнозування експорту транспортних послуг України, кількісна оцінка та аналіз його результатів // Залізничний транспорт України. - 2007. - № 2. – С. 86-88.

- у тезах конференцій:

8. Ковзель Н.О. Организация международных перевозок грузов и пассажиров // Тезисы докладов II Международной науч.-практ. конференции „Наука в транспортном измерении”. – Киев, 2006. – С. 51.

9. Ковзель М.О. Оцінка ефективності транспортних послуг // Тези доповідей VI Міжнародної наук.-практ. конференції „Проблеми економіки транспорту”. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2007. – С. 59-60.

АНОТАЦІЯ

Ковзель М.О. Соціально-економічна ефективність експорту транспортних послуг України. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту. Харків, 2008.

Дисертаційна робота присвячена теоретичному обґрунтуванню та розробці методичних підходів по оцінці соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг. У дисертаційній роботі приведені роль та значення експорту транспортних послуг у зовнішньоекономічних зв'язках, зв'язок та залежність цих послуг від розвитку економіки. Показано, що за рівнем експорту транспортних послуг Україна відстає від розвинених країн світу в 5-7 разів, а від Данії та Голландії – в 20-25 разів. Україна володіє самим високим показником транзитності, який використовується поки що неефективно.

В роботі вперше приведені тлумачення поняття експорту транспортних послуг, а також поняття соціально-економічної ефективності транспортних послуг.

З використанням екстраполяційних та регресійних моделей проведений прогноз розвитку експорту транспортних послуг до 2012 року.

За прогнозний період 2007-2012 роки обсяг експорту транспортних послуг зросте з 5355 млн. до 9500 млн. дол. США.

В роботі також проведена рейтингова оцінка соціально-економічної ефективності експорту транспортних послуг та визначені пріоритетні транспортні галузі розвитку цих послуг (авіаційний, морський та трубопровідний транспорт).

Враховуючи, що експорт транспортних послуг за темпами суттєво випереджує темпи росту експорту товарів, значення його в економіці країни в перспективі буде ще більш значимим.

Зокрема, за експертними оцінками до 2020 року обсяг експорту транспортних послуг перевищить 20 млрд. дол. США.

Ключові слова: економіка, соціально-економічна ефективність, експорт транспортних послуг, екстраполяція, прогноз.

ANNOTATION

Kovzel N.O. Socio-economic efficiency of export of transport services of Ukraine. it is Manuscript.

Dissertation on the receipt of scientific degree of candidate of economic sciences after speciality 08.00.03 is an economy and management national economy. Ukrainian state academy of railway transport. Kharkov, 2008.

Dissertation work is devoted a theoretical ground and development of methodical approaches on the estimation of socio-economic efficiency of export of transport services. In dissertation work a role and value of export of transport services is resulted in external economic copulas, connection and dependence of these services from development of economy. It is shown that after the level of export of transport services Ukraine falls behind from the developed countries of the world in 5-7 times, and from Denmark and Holland – in 20-25 times. Ukraine owns the high index of **tranzit**, which is utilized so far uneffective.

Interpretation of concept of export of transport services, and also concept of socio-economic efficiency of transport services, is first resulted in work.

With the use of extrapolation and regressions them models the prognosis of development of export of transport services is conducted to 2012 years.

For prognosis period 2007-2012 years the volume of export of transport services will grow from 5355 millions to 9500 million . THE USA.

In work the rating estimation of socio-economic efficiency of export of transport services is also conducted and priority transport industries of development of these services are certain (aviation, marine and pipeline transport).

Taking into account that export of transport services after rates substantially rates of growth of export of commodities, value of him in the economy of country in a prospect will be yet more meaningful.

In particular, after expert estimations to 2020 year the volume of export of transport services will exceed 20 milliards of the USA.

Key words: economics, socio-economic efficiency, export, export of transport services, forecast, extrapolation.

АННОТАЦИЯ

Ковзель М.О. Социально-экономическая эффективность экспорта транспортных услуг Украины. – Рукопись.

Диссертация на получение научной степени кандидата экономических наук за специальностью 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта. Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена теоретическому обоснованию и разработке методических подходов по оценке социально-экономической эффективности экспорта транспортных услуг. В диссертационной работе приведены роль и значение экспорта транспортных услуг во внешнеэкономических связях, связь и зависимость этих услуг от развития экономики. Показано, что за уровнем экспорта транспортных услуг Украина отстает от развитых стран мира в 5-7 раз, а от Дании и Голландии – в 20-25 раз. Украина владеет самым высоким показателем **транзитности**, который используется пока еще неэффективно.

В работе впервые приведено толкование понятия экспорта транспортных услуг, а также понятие социально-экономической эффективности транспортных услуг.

С использованием экстраполяционных и регрессийных моделей проведен прогноз развития экспорта транспортных услуг до 2012 года.

За прогнозный период 2007-2012 года объем экспорта транспортных услуг вырастет из 5355 млн. до 9500 млн. долл. США.

В работе также проведена рейтинговая оценка социально-экономической эффективности экспорта транспортных услуг и определены приоритетные транспортные отрасли развития этих услуг (авиационный, морской и трубопроводный транспорт).

Учитывая, что экспорт транспортных услуг за темпами существенно **опережает** темпы роста экспорта товаров, значения его в экономике страны в перспективе будут еще более значимым.

В частности, за экспертными оценками до 2020 года объем экспорта транспортных услуг превысит 20 млрд. долл. США.

Внешнеэкономическое сотрудничество Украины с государствами европейского пространства имеет ключевое значение в формировании структуры и динамики внешней торговли. Украина выгодно находится издавна на перекрестке путей, которые ведут с востока на запад. На евразийском направлении на торговлю товарами приходится возле 90% внешнеторгового оборота Украины. Наибольшими торговыми партнерами Украины на евразийском пространстве являются страны СНГ, к которым относятся 31,4% совокупного отечественного экспорта и 46,8% совокупного импорта товаров.

Основу товарной специализации Украины на евразийском пространстве есть недорогие металлы и изделия из них, на которые в структуре экспортных поставок Украины к Евразии приходится 38,4%. В то же время в структуре товарного импорта Украины из Евразии основную часть составляют минеральные продукты (31,7%) и продукцию машино- и приборостроения (28,6%). В структуре экспорта Украины продукция полного производственного цикла составляет лишь 32,6%, в то время, как в структуре импортных поставок в Украину из Евразии готовая продукция составляет 45,3%.

За последние пять лет товарооборот Украины и России более чем удвоился. В настоящее время (в 2006 г.) экспорт составляет 22% от общего объема экспорта, при этом этот экспорт на 52,9% состоит из товаров производственного цикла.

В товарном импорте из России продукция полного производственного цикла составляет лишь 24,8%, что указывает на невысокую конкурентоспособность готовых российских товаров по сравнению с другими странами - поставщиками на рынки Украины.

Главным показателем сотрудничества Украины и России является отношение в сфере энергетики. Россия имеет мощный рычаг экономического и политического влияния на торговых партнеров и превратилась в монопольного поставщика энергетических ресурсов в Украину и основной части стран **СНГ**.

Анализ влияния инвестиций в разные виды транспорта показал, что наибольший эффект на рост транспортных услуг они предоставляют при их реализации в авиационном и морском транспорте. На железнодорожном транспорте в результате намного большей его инертности и выполнения заданий социальных и экономических внутри страны влияние инвестиций на развитие менее заметно в отношении роста экспорта транспортных услуг.

Начиная с 2005 года импорт товаров в стоимостном выражении опережал экспорт товаров Украины, причем это происходило за счет существенного роста стоимости 1 тонны импортного груза при абсолютном его снижении в весовом отношении. Негативный внешнеторговый баланс Украины в 2006 и в 2007 годах уже не покрывался позитивным сальдо экспорта транспортных услуг.

Анализ использования транзитного потенциала по основным международным коридорам транспортной сети Украины показал, что его резервы более чем в 8 раз превышают фактические транзитные потоки.

Удвоение транзитных потоков по железнодорожному и автомобильному транспорту равнозначно получению прибыли в размере 713 млн. дол.

Внедрение единственного перевозочного документа при транзитных железнодорожных перевозках существенно ускорит процедуру прохождения таможенного контроля и приведет к экономии эксплуатационных расходов больше 200 млн. дол. в год.

При этом автором диссертации экспорт транспортных услуг в работе рассматривается в расширенном понятии (экспорт + транзит).

Эффективность экспорта транспортных услуг и транзита расходов определяется в виде соотношения доходов и расходов в целом, по отдельным видам транспорта, а также по отдельным видам услуг в соответствии их классификации и существующей статистики. При этом отдельные виды услуг, например, международные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, могут быть убыточными при общем позитивном результате экспорта транспортных услуг этого вида транспорта.

Кроме того, в работе предложена рейтинговая оценка эффективности транспортных услуг по отдельным видам транспорта с помощью коэффициентов эффективности в виде отношения прироста экспорта транспортных услуг и объемного показателя, который вызывал этот прирост. Проведена по предлагаемой методике оценка эффективности социально-экономической значимости экспорта транспортных услуг в 2006 году и в 2010 году не изменила значимости и приоритета отдельных видов транспорта, расположив их в следующем порядке: авиационный, трубопроводный, морской, железнодорожный и другие виды транспорта.

Ключевые слова: экономика, социально-экономическая эффективность, экспорт транспортных услуг, прогноз, экстраполяция.