

руху товарів та факторів виробництва, розвиток інтеграційних процесів на макро- і мікрорівнях, інтенсивний перехід розвинутих країн від замкнених національних господарств до економіки відкритого типу, зверненої до зовнішнього світу та розвиток процесів створення єдиного торгового ринку на різних континентах. Глобалізація міжнародної торгівлі й транснаціоналізація великих компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що неможливо здійснити без транспортного комплексу.

Транспорт є важливою галуззю господарства України. У структурі ВВП нашої держави частка транспортних послуг перевищує 10%. Розвинена мережа транспортних комунікацій та надзвичайно вигідне транзитне розташування України на перехресті Євро-Азійських транспортних маршрутів є потужною базою для участі України в глобальних інтеграційних процесах. Але, функціонуючи в умовах ізоляції від світових інтеграційних процесів, в вітчизняній транспортній галузі виник ряд проблем, що пов'язані з консервуванням застарілих технологій, форм управління та з втратою ефекту від переваг міжнародного поділу праці. Така ситуація негативно впливає на роботу транспортного комплексу країни, знижує ефективність економіки в цілому.

Доцільність інтеграції транспортної мережі України в Європейську та світову транспортні системи обумовлюється необхідністю залучення додаткових обсягів транзитних перевезень і валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезення пасажирів і вантажів, енергетичних і екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоздатності вітчизняних перевізників, підтримки оперативної готовності національної транспортної системи до використання її в інтересах підвищення обороноздатності країни.

Враховуючи вищевикладене, слід визначити, що транспортна галузь України є важливою ланкою посилення співпраці з Європейським Союзом і важливим чинником Євроінтеграційної стратегії України, а участь вітчизняної транспортної галузі в міжнародних інтеграційних процесах може забезпечити значний економічний ефект.

УДК 338.47

УМОВИ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В КРАЇНАХ ЄВРАЗІЙСЬКОГО ПРОСТОРУ ПРИ ФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Соломніков І.В., студент (УкрДАЗТ)*

Формування єдиного транспортного простору в області транспортних коридорів та транспортної інфраструктури вимагає вирішення наступних завдань:

- підготовку і реалізацію пропозицій за оптимальними транспортними схемами перевезення пасажирів і вантажів, створення раціональних схем розміщення міжнародних логістичних центрів;

- визначення найбільш актуальних проблем розвитку транспортної інфраструктури з метою ліквідації бар'єрів, що перешкоджають вільному переміщенню транспортних засобів по території держав на євразійському просторі, використання транзитного потенціалу країн;

- координацію зусиль країн-транзитерів з приведення транспортних комунікацій у відповідність міжнародним стандартам;

- розвиток взаємодії між різними видами транспорту, організацію змішаних (мультимодальних) перевезень;

- усунення природних перешкод (бар'єрів), що негативно позначаються на розвитку перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі та удосконалення управління рухом на ній;

- формування фінансових механізмів спільного розвитку транспортної інфраструктури;

- правове забезпечення перевезень;

- реалізація комплексу заходів з підвищення безпеки транспорту.

Вирішення цих завдань здійснюється на основі ефективної інтеграції. Основними умовами інтеграційних процесів, враховуючи міжнародний та вітчизняний досвід, у тому числі і в рамках співробітництва в галузі транспорту, є:

- приблизно рівний рівень економічного розвитку країн-учасниць інтеграційного процесу;

- позитивна динаміка економічного розвитку держав, що інтегруються;

- близькі системи господарювання, принципи організації управління економікою;

- географічна близькість країн-учасниць і напрацьовані ними раніше господарські зв'язки;

- наявність ініціюючого центру;

- можливість побудови митного союзу;

- політична воля керівництва держав, що об'єднуються і їх здатність поступово делегувати окремі повноваження на наднаціональний рівень.

Серед об'єктивних причин, що гальмують інтеграцію, найважливішими є особливості структур національних економік держав-учасників об'єднань, зниження рівня торговельно-економічного співробітництва країн євразійського простору, відмінність реалізованих у них економічних стратегій і національних моделей економічного розвитку.

Досвід міжнародної інтеграції свідчить, що приблизно рівний рівень економічного розвитку країн-учасниць є умовою вкрай бажаною, але не обов'язковою. В іншому випадку потрібен досить тривалий період часу для того, щоб країни, що мають більш низькі економічні показники, змогли б на рівних брати участь в інтеграційних процесах. Сильніші в економічному відношенні партнери змушені при цьому частину коштів спрямовувати на підтягування слабкої економіки цих країн, а не на розвиток інтеграційних процесів. За деякими оцінками, зв'язок між рівнем економічного розвитку та інтеграцією носить U-образний характер: на ранній стадії інтеграційні утворення сприяють ефективному економічному зростанню, а після досягнення певного рівня розвитку країни в змозі добитися аналогічних переваг і без створення формальних інтеграційних структур за рахунок власної «здібності до управління».

Важливим стимулом для інтеграції, як на початковій стадії створення економічного об'єднання, так і при його розвитку є наявність ініціюючого центру. З досвіду міжнародної інтеграції, формування колективного вибору залежить, перш за все, від розподілу економічної потужності і потенціалу між країнами-партнерами в рамках угруповання. При цьому важливо, щоб найбільш сильні країни не утискали інших учасників інтеграційного процесу, а ті, у свою чергу, чітко уявляли роль провідних держав.

Основним суб'єктивним фактором, що визначає перспективність інтеграційного об'єднання, є політична воля керівництва країн-учасниць і їх здатність поступово делегувати окремі повноваження наднаціональним структурам. Для вирішення проблем, що вимагають спільних дій, необхідним є створення механізмів співпраці для узгодження національних підходів і вироблення взаємоприйнятних рішень (створення оптимального режиму прийняття рішень, загальних правил, норм та регламентів, формування дієвих інститутів для ефективного керівництва інтеграційними процесами). Певна необхідність у регулюючих наднаціональних інститутах виникає на другому етапі економічної інтеграції - при створенні митного союзу в зв'язку з переходом до єдиних митних зборів і спільного впровадження узгоджених заходів по відношенню до третіх країн, пристосуванням внутрішніх ринків до спільних інтересів.

УДК 656.61-048.32

ИНСТРУМЕНТАРИЙ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ СТРУКТУРНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ СУДОХОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Примачева Н. Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

При реализации национальной морской транспортной политики в соответствии с транзитным потенциалом Украины необходимо учитывать реальность конкурентного позиционирования различных транспортных проектов на маршруте Европа – Азия – Европа. Особенно активность в этом процессе проявляется китайской стороной. Развитие Транскитайской железнодорожной магистрали в обход России влияет и на грузопотоки, проходящие через порты Черного моря. На этом основании повышается целесообразность использования концессионного принципа наращивания пропускной способности портов Украины.

Это положение обязывает делать выбор стратегии развития морского транспортного комплекса, позволяющего реализовать потенциал страны на основе системных приоритетов и адекватного развития флота и портов. Таким образом, необходимо коренное изменение государственной политики предпринимательского подхода. При ориентации на корпоративные задачи и принципы важно сохранение общегосударственных целей.

Разрозненные проекты развития отдельных портов и периодические подходы к развитию флота не обеспечили достижение не только конкурентоспособного состояния, но нормальной транспортной безопасности страны. Тем не менее, нельзя сложную совокупность факторов и условий развития морского транспорта втиснуть в элементарную линейную функцию. Провал ряда программ, построенных на этом принципе, подтверждает необходимость реализации парадигмы комплексного итеративного решения макроэкономической и предпринимательской задачи становления Украины как морского государства.

Посткризисное восстановление мегаэкономически может быть основано на рационализации транспортных связей Восток – Запад, а, следовательно, на появлении альтернативных транспортных маршрутов. Эта проблема с учетом заинтересованности стран Азиатского континента, не имеющих выхода к морю и ограниченных сложностью выхода на железнодорожные магистрали России, формирует новые задачи развития морского транспорта черноморских государств. Необходимо учитывать появление нового типа ренты «транзитной»,