таких організаційно-економічних зв'язків, що з'єднують виробництво одних країн із споживанням його результатів в інших країнах. Сучасний етап інтернаціоналізації виробництва породжений науково-технічною революцією, що розгорнулася, у технологіях, джерелах енергії, обчислювальній і комп'ютерній техніці.

Транспорт є однією із стратегічно важливих галузей економіки України, ефективне функціонування якої є неодмінною умовою структурних перетворень економіки, активізації зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у вантажних та пасажирських перевезеннях. Унікальність транспорту полягає у тому, що, представляючи сферу матеріального виробництва, він одночасно виконує допоміжну функцію інфраструктури обслуговування.

З початком проголошення курсу на формування ринкових відносин в Україні роль транспорту зростає, проте матеріально-технічний стан його та масштаби інвестицій залишалися далеко не оптимальними по відношенню до поточних і особливо перспективних потреб економіки та населення. Причому помітне відставання спостерігалося в усіх видах магістрального транспорту. Досвід ринково розвинутих країн переконує, що транспортні галузі повинні не тільки розвиватися адекватно зростаючим потребам суспільства, але навіть випереджувати їх, тобто мати певний запас резервної потужності на випадок непередбачених потреб, що можуть виникати в екстремальних умовах.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем.

Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний і повітряний види транспорту. За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає труднощі перехідного періоду, з більшою або меншою ефективністю долаючи їх. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані «від дверей до дверей» (середня відстань перевезення 1 т вантажів – близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень.

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютного зростання витрат, пов'язаних з транспортуванням іноземних вантажів територією України, слід очікувати як у результаті збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзиту, так і внаслідок підвищення тарифів і ставок. Істотно вплине на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі також стан кон'юнктури ринків транспортних послуг (і насамперед – ціни на перевезення вантажів).

УДК 34:656.025.4(100)

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ТРАНЗИТНИХ КОРИДОРІВ

Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Сучасний стан розвитку транспортних транзитних коридорів є одним з стратегічних напрямків економічної політики Української держави. Завдяки розвитку цього напрямку

Україна може на протязі 10 найближчих років значно поповнити свій економічний, геополітичний потенціал, внести у життя суспільства деяку економічну стабільність.

Фактична реалізація залежить від держави. Але в країні існують внутрішні дестабілізуючи фактори, такі як: неурегульованість з допомогою права відносин, що виникають у зв'язку такою реалізацією; низький рівень гарантованості прав суб'єктів господарювання (іноземних, вітчизняних), інвесторів; проблемні суди; значний рівень корупції, військові дії.

Україна, отримавши незалежність, почала розбудовувати власну державу. Політичний режим часів незалежності взяв на мету розвиток різноманітних галузей економіки. Вигідне географічне положення та наявність транспортної інфраструктури обумовили розвиток, як стратегічно важливого напрямку - транспортних коридорів.

Прийнята низька законів: «Про транспорт»; «Про залізничний транспорт»; «Про автомобільний транспорт»; «Про трубопровідний транспорт»; «Про транспортно – експедиційну діяльність»; «Про морські порти України».

Суттєве значення, на нашу думку, для розвитку транзиту має прийнятий 20 жовтня 1999 року N 1172-XIV Закон України "Про транзит вантажів", який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі нашої держави як транзитної.

Законодавство про транзит вантажів складається з Закону України «Про транзит вантажів», Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів.

Згідно Ст. 2 Закону України «Про транзит вантажів», його дія не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі.

Також у даному Законі визначено терміни та встановлено основні засади регулювання відносин по транзитним перевезенням.

Відповідно до Ст. 10 Закону України «Про транзит вантажів», регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає заходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяння нарощуванню обсягів транзитних вантажів. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту та інфраструктури України.

Програмою створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, прийнята ПКМУ від 20 березня 1998р. N 346 закріплено, що розроблення правових актів здійснюватиметься відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності найважливіших та першочергових правових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортних коридорів.

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями.

Розвиток транспортних транзитних коридорів є дуже важливою, необхідною та невід'ємною складовою транзитних перевезень територією України. За допомогою цих коридорів вирішується ряд складних питань щодо забезпечення транзитних перевезень територією України: інтеграція Української держави до ЄС, гармонізація законодавства України та ЄС, запровадження комплексного правового регулювання питань транзиту, удосконалення податкової, тарифно-цінової та митної політики держави, техніко-технологічна модернізація логістичних систем та технологій, створення системи стимулювання розвитку транзитних перевезень тощо.

Широке коло питань, при створенні та функціонуванні транспортних транзитних коридорів на цей час не врегульовано, що впливає на повільний розвиток цього елементу транспортної інфраструктури. Необхідно терміново, враховуючі різноманітні фактори (як позитивні, як негативні) для врегулювання вказаних відносин, на протязі декількох років забезпечити повне або максимально повне

правове забезпечення такого економічного явища як транзитних транспортних коридорів.

УДК 656.61:338.47

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ В СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

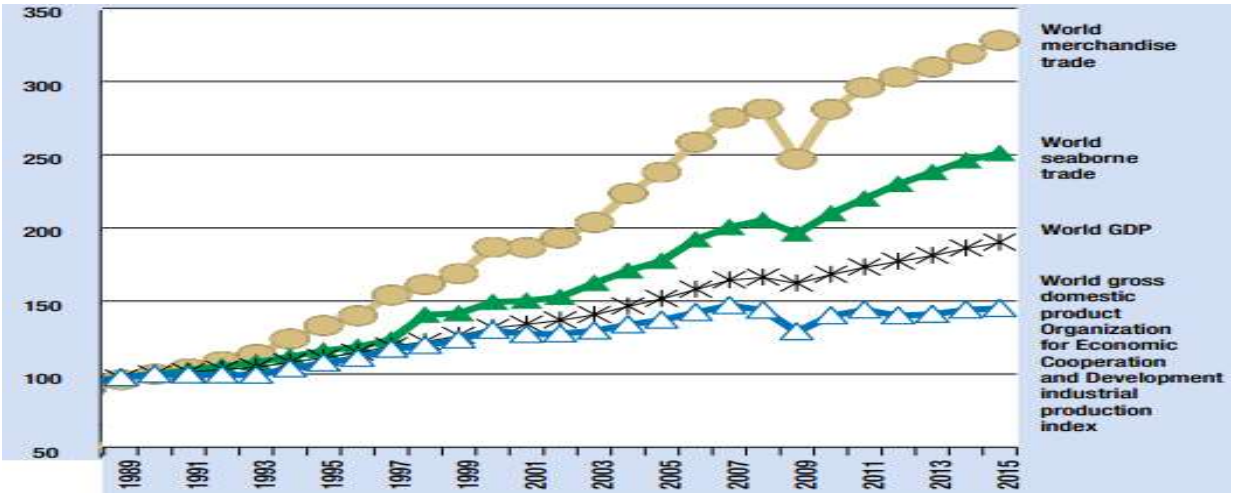
Примачев Н.Т., д.э.н, профессор
(НУ «ОМА»)

Стратегии развития подразделений морского транспорта в глобальной экономике жестко обусловлены характером изменения позиции отдельных экономических союзов и государств в международном разделении труда. В теории устойчивого развития принципиальное значение приобретают стратегии рационального использования природного потенциала и инновационного опережения удовлетворения текущих потребностей. Усиление роли транспортно-экономических связей в структуре международных экономических отношений предопределяет задачи участия национальных производственных подсистем в интеграционных программах.

При этом сложившаяся асимметрия внешнеэкономических отношений Восток – Запад ставит принципиально новые задачи дифференциации маршрутов доставки грузов. Возникает конфликт интересов, так называемых традиционных морских держав и государств, интенсивно наращивающих провозную способность национального торгового флота. Одновременно с ростом грузопотоков возникает проблем выбора маршрутов доставки грузов с переоценкой роли критериев времени и цены доставки.

Но в условиях турбулентности рынка энергетических ресурсов проблемными становятся направления выбора системной безопасности инвестиционных и хозяйственных потребностей. Это касается соотношения использования и технологии доставки нефти, газа, сланцевых технологий и каменного угля. При этом недостаточно четко прогнозируется и структура производства по регионам мира, обусловливающая соотношение между технологической и энергетической частями отдельных видов энергоресурсов. То есть на производство стали и химической продукции и на производство электроэнергии.

Особая значимость торгового судоходства в обеспечении экономической безопасности делает целесообразной структурную перестройку даже на основе дефицита бюджета. В данном случае государственные инвестиции обеспечивают создание новых рабочих мест и формирование дополнительного потока иностранной валюты.



Источник: Review of Maritime Transport, 2016.

Рис.1. Характер сбалансированности основных глобальных показателей

Сопоставление темпов изменения объема производства, внешней торговли и работы морского транспорта отражает возрастающую роль транспортно-экономических связей. Именно поэтому рассматривается альтернативность и многообразие маршрутов и транспортных