

УДК 339.5

*Е. Г. ХАРЧУК, канд. экон. наук, доцент  
Государственный экономико-технологический университет транспорта,  
Украина*

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ**

Раскрыты понятия внешнеэкономической деятельности Украины и роль транспортного обеспечения по дальнейшему развитию и сохранению позиций отечественных транспортных предприятий на международных транспортных рынках.

Внешнеэкономическая деятельность – это важная и неотъемлемая сфера хозяйственной деятельности, которая при эффективном использовании всего комплекса современных форм и методов международных экономических отношений способна влиять на техническое совершенствование производства, повышение производительности труда и качества продукции, что производится.

В целом же выход на внешний рынок самостоятельно хозяйствующих субъектов способствует приспособлению экономики к системе мирохозяйственных отношений, формированию экономики открытого типа. Именно поэтому развитие внешнеэкономической деятельности предприятий, фирм, всех участников рыночных отношений – это существенный фактор повышения эффективности хозяйственной деятельности как на уровне отдельных предпринимательских структур, так и в масштабах всей страны.

Внешнеэкономическая деятельность неразрывно связана с транспортным обеспечением, которое является одной из важных составляющих процесса организации доставки товаров от места их производства к месту потребления. Транспортные перевозки по своему объему и структуре определяют уровень развития и особенности структуры хозяйства страны, а по конфигурации транспортной сети – особенности и закономерности размещения хозяйственной деятельности.

Под транспортным обеспечением следует понимать совокупность элементов, находящихся в тесном взаимодействии, что составляют единую транспортную систему, объединяющую операции, которые связаны с произ-

водством и оборотом продукции. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности объективно необходимо. Часто грузовладельцу трудно ориентироваться в транспортной обстановке, требующей профессиональных знаний законодательства отдельных стран, международных конвенций (соглашений), технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, пунктов перегрузки и перевалки грузов, условий их работы, рынка посреднических услуг и др. Поэтому при необходимости отправления груза за границу целесообразно прежде установить тесные контакты с транспортными предприятиями и организациями, которые занимаются международными перевозками.

В зависимости от видов транспорта, используемых при перевозках, выделяют водный (морской, речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный транспорт. Отдельные виды транспорта не функционируют изолированно.

Выполняя общую функцию по обеспечению народнохозяйственного комплекса грузовыми и пассажирскими перевозками, различные виды транспорта формируют между собой тесные взаимосвязи. Вследствие этого создается транспортная система, которая развивается во взаимодействии со всем хозяйственным комплексом страны.

Транспортная система представляет собой территориальное сочетание путей сообщения, технических средств транспорта и службы перевозок, объединяющих все виды транспорта и все звенья транспортного процесса в их взаимодействии и обеспечивают успешное функционирование хозяйственного комплекса страны в целом [5].

В настоящее время транспортная система Украины не в полной мере готова к обеспечению перевозок в объемах, которые растут. Вследствие недостаточного развития нормативно-правовой базы и низкого инвестиционного потенциала транспортно-дорожного комплекса (ТДК) увеличивается износ технических средств, ухудшается их структура, не обеспечивается надлежащая безопасность движения, растет негативное влияние деятельности транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Всё это в условиях жесткой конкуренции приводит к вытеснению украинских перевозчиков с международных рынков транспортных услуг, снижает качество обслуживания отечественных предприятий и населения, создает реальную угрозу экономической безопасности государства [2].

Основными проблемами [6], которые сдерживают обеспечения возрастающего по объемам и качеству спроса на транспортные услуги, являются:

- недостаточное обновление основных фондов всех видов транспорта и дорожного хозяйства, несоответствие их технического уровня перспективным требованиям;

- низкий уровень межотраслевой координации в развитии транспортной инфраструктуры;

- слабая степень использования геополитического положения Украины и возможностей ее транспортных коммуникаций для международного транзита грузов по территории Украины;

- медленное совершенствование транспортных технологий и недостаточная их связь с производственными, торговыми, складскими и таможенными технологиями;

- недопустимо низкий уровень информатизации транспортного процесса и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики;

- недостаточная эффективность финансово-экономических механизмов, что стимулирует предоставление инвестиций на развитие транспорта;

- отставание в реализации государственных и отраслевых программ в сфере отдельных видов деятельности, видов транспорта, транспортного машиностроения, развития государственной границы.

Быстрое решение этих проблем имеет исключительно важное значение не только для транспортной отрасли, но и для государства в целом, эффективного функционирования ее производственной и социальной сфер, которое в значительной мере обеспечивается стабильной и надежной работой транспорта. Всё больший вес приобретает роль транспорта в развитии внешнеэкономических связей, реализации геополитического потенциала Украины как транзитного государства. Всё это определяет необходимость осуществления комплекса организационно-правовых, экономических и технико-технологических мероприятий, рассчитанных как на близкую, так и на долгосрочную перспективу, которые обеспечивали бы развитие транспортно-дорожного комплекса в тесном сочетании с процессами, происходящими в мировой и отечественной экономике, способствовали развитию производительных сил страны, социальной мобильности населения. Важную роль в повышении качества международных перевозок играет развитие транспортной инфраструктуры общеевропейского значения, реализация Программы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине [2].

Для Украины создание МТК не только способствует улучшению транспортного обслуживания, но и оказывает значительное непосредственное влияние на социально-экономическое развитие полосы прилегающей территории шириной 80–130 км. Сооружение автомагистралей и создание современной сервисной инфраструктуры вдоль них обеспечит работой сотни тысяч людей как на строительстве, так и при эксплуатации трассы.

При этом выполнение рассчитанной минимум на 15–20 лет Программы заказов на дорожно-строительные материалы, машины и механизмы будет способствовать росту отдельных секторов экономики, даст мощный толчок развитию большого количества предприятий транспортного машиностроительного комплекса и промышленности строительных материалов (в частности по производству цемента, металла и металлоконструкций).

Сейчас международные транспортные коридоры через территорию Украины проходят в таких стратегически важных направлениях:

- Центральная Европа – страны СНГ;
- Южная Европа, Ближний Восток, Африка – страны СНГ;
- Скандинавия, Балтика – Ближний Восток, Закавказье, Центральная Азия; Северная Европа – Средняя Азия, Китай, Дальний Восток [3].

Всего по территории Украины проходят такие международные транспортные коридоры: № 3, 5, 7, 9, ОЧЭС, Европа – Азия, ВНТК, Балтика – Черное море.

Коридор № 3 Берлин (Дрезден) – Вроцлав – Львов – Киев (Германия, Польша, Украина) имеет протяженность основного хода 1640 км, в том числе по Украине: железнодорожный – 694 км, автодорожный – 611,7 км. Меморандум о взаимопонимании по коридору № 3 подписан в сентябре 1996 г. министрами транспорта Украины, Германии и Польши. Данный коридор обеспечивает суммарные объемы перевозок 53,4 млн т грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, составляет 39 % общих международных перевозок Украины (при этом в объем международных перевозок включается экспорт и импорт Украины и транзит через Украину грузов других стран). Коридор охватывает наименьшее среди других коридоров зону притяжения, непосредственно проходит по территории трех стран: Украины, Германии и Польши. Большую конкуренцию коридору создает коридор № 2 (Варшавско-Брестский ход), через который проходят сейчас и будут проходить в перспективе все основные грузопотоки России и других стран СНГ.

Коридор № 5 Триест – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов (Италия, Словения, Венгрия, Словакия, Украина), протяженностью 1595 км, в том числе по Украине: железнодорожный – 266 км, автодорожный – 338,7 км (в том числе ответвления 47,2 км). Он обеспечивает объемы перевозок 15,2 млн т грузов, что составляет 33 % общего международного потока Украины. Коридор охватывает зону притяжения, которая проходит по территории четырех стран и имеет больше возможностей, чем коридор № 3 в привлечении своего потока грузов, поскольку этому коридору не конкурируют другие. Меморандум о взаимопонимании подписан в декабре 1996 г.

Коридор № 7 Дунайский (водный) (Австрия, Венгрия, Сербия, Болгария, Румыния, Молдова, Украина) проходит через порты Измаил и Рени. Протяженность транспортного коридора составляет 1600 км, в том числе по территории Украины – 70 км. К 1996 г., в связи с эмбарго Югославии, по этому коридору международные транзитные перевозки были ограничены. В конце 2001 года подписан Меморандум о взаимопонимании относительно транспортного коридора № 7 (Дунайского), что имеет важное значение для регулярных международных комбинированных перевозок.

Коридор № 9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александруполис (Финляндия, Россия, Украина, Беларусь, Молдова, Румыния, Греция), обеспечивает объемы перевозок 79,3 млн т грузов, что составляет 57 % общего международного потока Украины. Протяженность основного хода транспортного коридора составляет 3400 км, в том числе по Украине: железнодорожный – 1496 км, автодорожный – 996,1 км (в том числе ответвления – 152,4 км). Меморандум о взаимопонимании по развитию Критского коридора № 9 был подписан в октябре 1995 года. Коридор охватывает большую зону притяжения, однако современная политика России основана на исключении перевозок украинским участком коридора, то есть в обход Украины, с использованием российских портов (создании коридора Балтика-Центр (России) – Черное море). Из этих соображений создание данного коридора пока целесообразно в южном направлении (то есть на север – не далее Киева). Также, хорошо иметь украинскую альтернативу российскому варианту, речь идет о коридоре Балтика – Черное море (Гданьск – Одесса / Херсон).

Гданск – Одесса (Балтийское море – Черное море) (Польша, Украина). Транспортный коридор Гданск - Одесса определен пока в рамках двусторонних отношений Украины и Польши. Протяженность транспортного коридора составляет 1816 км, в том числе по Украине: железнодорожный – 918 км, автодорожный – 1208,4 км (в том числе ответвления – 247,1 км).

Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) (Азербайджан, Болгария, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Турция, Туркменистан, Узбекистан, Украина). Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТКАСЕКА) был создан как компонент межгосударственной программы ТасИ8. 7–8 сентября 1998 г. в Баку состоялась международная конференция «Восстановление исторического Шелкового пути» [2].

Двенадцать стран, в том числе и Украина, подписали «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия» и Технические приложения к ней. Эти документы - важный институциональный механизм для содействия развитию и регулирования международных грузовых и пассажирских перевозок, включая тран-

зитные перевозки, координацию и гармонизацию транспортной политики. Одним из важных звеньев коридора является черноморская трасса, соединяющая Украину и Грузию. С 1999 г. здесь действует железнодорожная паромная переправа Ильичевск – Потти (Батуми), созданная по инициативе и при активном участии Украины. Это позволило после подписания трехстороннего соглашения между Грузией, Украиной и Болгарией открыть регулярное железнодорожное паромное сообщение на линии Потти – Ильичевск – Варна. Сухопутным аналогом коридора Европа – Кавказ – Азия является международный транспортный коридор Европа – Азия (Германия, Италия, Австрия, Чехия, Словакия, Венгрия, Польша, Украина, Россия, Казахстан, страны Средней Азии и Китай). Коридор создано в рамках развития экономических связей между странами Европы и Азии как автомобильный и железнодорожный.

На Конференции Межправительственной Комиссии ТКАСЕСА в декабре 2001 г. было принято решение о продлении коридора ТКАСЕСА сухопутной территорией Украины от Ильичевска к пункту пограничного перехода Ягодин маршруту МТК Гданск – Одесса.

На сегодняшний день Украина является полноправным членом таких международных транспортных организаций, как Европейская Конференция Министров транспорта (ЕКМТ), Международная морская организация (ИМО), Международная организации гражданской авиации (ИКАО), Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА), Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Дунайской Комиссии и т.д. [3].

Следовательно, для обеспечения и расширения внешнеторговых связей страны, хранения и укрепления позиций отечественных транспортных предприятий и предпринимателей на международных транспортных рынках, поэтапной интеграции ТДК Украины в европейскую и мировую транспортные системы необходимо [1]:

- реализовать соглашение Украины о партнерстве и сотрудничестве между Украиной и ЕС в сфере транспорта;
- реализовать интеграционную политику по вхождению Украины в общее транспортное пространство СНГ;
- расширить и укрепить сотрудничество в международных транспортных организациях и в реализации межгосударственных соглашений в сфере транспорта, в том числе двусторонних;
- внедрить необходимые меры защиты и поддержки деятельности украинских транспортных предприятий и предпринимателей на внешних рынках;
- скорректировать стратегию развития международных транспортных коммуникаций в пределах Украины в соответствии с изменениями междуна-

родной транспортно-экономической конъюнктуры;

- унифицировать национальную нормативно-правовую базу отечественного транспорта и транспортную деятельность в Украине с соответствующими международно-правовыми нормами;

- приблизить национальные, технические, технологические и экологические стандарты и требования международного транспорта к европейским и постепенно ввести их на отечественном рынке;

- определить эффективный механизм вхождения в международные транспортные организации и активно участвовать в их деятельности.

Основными задачами развития транспортной системы Украины является:

- создание правовых основ дальнейшего развития транспортных перевозок;

- поэтапный переход на принципы международной транспортной и таможенной политики в сфере международных грузовых перевозок;

- приведение основных транспортных фондов в надлежащее техническое состояние;

- введение новых технологий организации грузовых и пассажирских перевозок;

- проведение взвешенной тарифно-ценовой политики, которая бы способствовала повышению конкурентоспособности транспортных услуг в Украине;

- развитие международного сотрудничества в сфере перевозок.

В целом формирование и развитие национальной транспортной системы Украины требует эффективного государственного регулирования деятельности транспортных предприятий по следующим направлениям:

- создание рынка транспортных услуг;

- обеспечение технологической и экологической безопасности транспорта;

- активизация международной деятельности транспортных предприятий.

Эффективная внешнеэкономическая деятельность способствует восстановлению экспортного потенциала страны, повышению конкурентоспособности украинских товаров на мировых рынках, формированию рациональной структуры экспорта и импорта, привлечению иностранных инвестиций на взаимовыгодных условиях, обеспечению экономической безопасности Украины [1].

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Агеев, О.** Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи / О. Агеев // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С. 14.

2 **Гаркума, А.** Транзитний міст України має бути надійним: Україна в світовому транзитному бізнесі / А. Гаркума // Урядовий кур'єр. – 2002. – № 40 – С. 3.

3 **Дорогунцов, С. І.** Теорія розміщення продуктивних сил і регіональної економіки / С. І. Дорогунцов, Я. В. Олійник, А. В. Степаненко. – К. : КНЕУ, 2001. – 144 с.

4 **Карпінський, Б.** Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б. Карпінський // Економіка України. – 1998. – № 7. – С. 17–23.

5 **Курочкін, Г. Ф.** Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч.-метод. посібник / Г. Ф. Курочкін. – К. : Вища шк., 2004. – 531 с.

6 **Макогон, Ю. В.** Некоторые проблемы вступления Украины во ВТО / Ю. В. Макогон // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2002. – С. 19–27.

*E. KHARCHUK, PhD, associate professor*

*State Economic and Technological University of Transport, Ukraine*

## **THE ROLE OF TRANSPORT TO ENSURE THE DEVELOPMENT OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF UKRAINE**

The concepts of foreign economic activity of Ukraine and the role transportation services for the further development and maintaining positions of national transport companies in international transport markets.

Получено 27.05.2013