

конвенцій і європейських угод, які безпосередньо стосуються проблем міжнародного транспорту; нерегульованими і тривалими залишаються процедура контрольно-перевірочних операцій і механізм оформлення документів на транзитні вантажі. Особливо це відноситься до автомобільних і контейнерних перевезень.

Основою транзиту через порти України є наливні і суховантажі, що йдуть з сировинних центрів країн СНД (в основному Росії, Казахстану, Білорусі). 95 % транзитних потоків входить до території України через залізничні переходи.

Найбільш дієвим чинником активізації транзитних потоків вантажів в Україні, є економічна зацікавленість іноземних вантажовласників в перевезенні вантажів через українські морські порти. Зниження транспортних витрат іноземних вантажовласників призводить до підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку реалізації. Тому встановлення узгодженого економічно обґрунтованого рівня тарифів для вітчизняної транспортної системи в цілому («залізниця - порт», «автотранспорт – порт»), спрямованого не на підвищення транспортних витрат клієнтури, сприятиме збереженню тих, що є і залученню додаткових потоків транзитних вантажів до України.

За для організації транзитних потоків через територію України необхідно запропонувати комплекс наступних напрямків: створення правових основ подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів, поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної і митної політики у сфері транзиту вантажів, впровадження нових технологій організації перевезень і пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту, проведення зваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні і залученні додаткових транзитних вантажних потоків, створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту.

Таким чином, головним завданням України як морської транзитної держави повинно стати створення умов для недопущення відходу транзитних вантажопотоків з українських транспортних комунікацій. Тобто, ідея розвитку транзитних перевезень повинна бути закладена в основу довгострокових пріоритетів держави, складовою частиною її економічної і геополітичної доктрини. Поряд з додатковими доходами і робочими місцями, транзит забезпечить приплив іноземних інвестицій для розвитку національної транспортної інфраструктури та сприятиме розвитку широкого діапазону послуг.

УДК 656.61: 339.9

ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ПО КРИТЕРИЯМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Крысько С.Л., аспирант (ОНМА)

Особое место Черного моря в транспортной системе региона и мира обуславливается двумя основными факторами:

- наращиванием потенциала экономического сотрудничества между европейской производственно-рыночной системой и аналогичным азиатским конгломератом.

- ограниченностью пропускных и провозных способностей традиционных транспортных маршрутов и усилением роли паромных сообщений.

В результате в Черноморском бассейне развиваются три транспортных комплекса. Один имеет традиционные морские сообщения прилегающих стран, основанные на обслуживании региональных и транзитных грузопотоков, которые обеспечиваются различными типами судов мирового торгового флота. Два других транспортных комплекса зародились и развиваются на новых факторах транспортного обслуживания региональных и мировых хозяйственных связей. Идет работа над созданием проектов кольцевых наземных и морских составляющих транспортного коридора вдоль берегов Черного моря с целью расширения интермодальных технологий.

Одним из высоко конкурентных вариантов транспортной интеграции Украины и других Причерноморских государств особенно Украины и России, а также Украины и Болгарии может являться транзитная составляющая развития паромных переправ.

Отдельным этапом развития экономического сотрудничества следует рассматривать состыковку таможенного и иного касающегося передвижения товаров через границы данных государств, законодательства. Именно этот институциональный инструмент определяет преимущества взаимодействия различных транспортных организаций.

Кроме известного комплекса Ильичевск, Варна-Поти, Батуми необходимо сконцентрировать внимание на паромном комплексе Порт Крым- Порт Кавказ, функционирующий на маршруте Керченского пролива по перевалке нефтепродуктов из России в Украину на железнодорожных парамах.

Повышение эффективности железнодорожных перевозок грузов связано с

технічним удосконаленням подвижного складу автомобільного транспорту і погрузочно-розгрузочних засобів, впровадженням прогресивної технології удосконалення організації перевезення вантажів. Технічні удосконалення дозволяють збільшити швидкість руху подвижного складу, скоротити простій під погрузочно-розгрузочними операціями, збільшити обсяг партії перевезеного вантажу і т.д.

Существенні пограничні процедури можуть стати бар'єром, знижуючим ефективність паромних зв'язків всередині Чорного моря. Тому виникає необхідність в постійному перегляді і спрощенні і/або прискоренні митних процедур між країнами Чорного моря.

Разнонаправленість функціональної комплексної діяльності мультимодальних транспортних систем робить цілорозумним вибір ведучої функції з урахуванням сукупності обмежень. Ведучою функцією морського транспортного підприємства слід вважати досягнення необхідного прироста потенціалу по критерію функціональної стійкості.

УДК 656. 61.(477) (003)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Машканцева С.А., к.э.н., доцент (ОНМА)

Одним из важнейших условий эффективного функционирования современной мировой экономики является адекватный уровень развития торгового флота и морских портов.

Геостратегическое расположение Украины предопределяет ее роль как транзитного государства, обеспечивающего движение товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока.

Транзитное государство – это продуманная и активная государственная политика. Важная роль принадлежит разработке мер по обеспечению эффективности участия национальных морских транспортных предприятий в основных формах интеграции транспортного обслуживания экономики, выработки стратегии устойчивой шиппинговой деятельности в условиях цикличности и структурных изменений грузопотоков. На основании оценки тенденции развития морского рынка транспортных услуг и теоретических положений экономического развития в качестве базы интенсивной

эксплуатационной деятельности морских транспортных предприятий по критериям экономической стабильности рассматривается планомерное повышение технико-экономического уровня флота и портов. Процесс рационального их использования должен быть тесно связан с контролем состояния и обоснованием производственного потенциала по этапам жизненного цикла

Национальная транспортная система должна функционировать по критериям минимального срока доставки, оптимальности текущих издержек относительно экзогенно установленных тарифов, фрахтовой независимости национальных товаропроизводителей, функциональной и финансовой устойчивости каждого предприятия.

В качестве основных направлений развития предприятий морского транспорта Украины следует рассматривать:

- определение необходимого уровня провозной и пропускной способности, выбор инвестиционных программ по их обеспечению;
- формирование принципов и масштаба государственной поддержки отечественных транспортных предприятий;
- использование современных технологий интеграции в мировое транспортное пространство;
- реализация ресурсосберегающих технологий доставки товаров по критериям экономической конкурентоспособности.

Механизм оптимизации хозяйственных процессов должен ориентироваться на поддержание постоянной конкурентоспособности. Стратегия экономического развития морского транспорта, обеспечивающая расширение участия в мировом рынке транспортных услуг и стабильность функционирования, должна быть основана на увеличении доли интенсивных капитальных вложений. Эксплуатационная конкурентоспособность требует ввода в действие высоко-производительных типов флота, реконструкцию и строительство грузовых терминалов. Основным критерием реализации этой формы стратегии - сокращение времени оборота транспортных средств и реализация мультимодальных транспортных технологий.

Для реализации такого подхода необходимы два условия:

- наличие первоначальной материально-технической базы, обеспечивающей стратегию фрахтовой независимости грузопотоков критических секторов внешней торговли;
- инвестиционное сопровождение последующих этапов развития.