

- поддержание природно-ресурсного потенциала территории для устойчивого ее социально-экономического развития;
- обеспечение эколого-экономического равновесия территории при сохранении ее ассимиляционного потенциала;
- предупреждение возникновения угроз для жизни, здоровья человека;
- сохранение пространственного и видового разнообразия, и целостности природных объектов и комплексов;
- предупреждение изменения природного ландшафта и исключение действий, противоречащих использованию этих территорий не по назначению.

ВЫВОДЫ

Проведена группировка угроз, оказывающих влияние на экологическую безопасность рекреационных территорий, что позволило определить их характер влияния на данные территории.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абрамов И.Б. Экологическая безопасность горных массивов : [моногр.] / И.Б. Абрамов. — Харьков.: «ИЖИ», 2007. — 291 с.
2. Адамчик Я. Украинские реалии в начале XXI в. / Я. Адамчик // Перспективы политического развития стран постсоветского пространства: межд. науч-практ. конф. — Люблин, 2010: тез. док. — С. 41-44.
3. Антипов Н.С. Проблемы развития курортных территорий России / Н. С. Антипов // Экономика и экология. — 2010. — № 4. — С. 34—38
4. Балабаш Н.И. Проблемы обеспечения устойчивого развития Украины / Н. И. Балабаш // Экологическая безопасность. — 2011. — № 5. — С. 41-45.
5. Вакуленко С.С. Ареалы птиц и животных Украины : [моногр.] / С.С.Вакуленко, Б. Т. Снежак. — Ялта.: Крым, 2011. — 371 с.
6. Ветрова Н.М. Экологическая безопасность рекреационного региона: [моногр.] / Н. М. Ветрова. — Симферополь, РИО НАПКС, 2006. — 297 с.
7. Примаков Е. В. Современный мир глазами политика / Е. В. Примаков // Геополитические реалии современности : межд. науч-практ. конф. — 2011: докл. — С.215 —227.
8. Прюдом Ж. Политика, экономика, экология : [моногр.] / Жорж Прюдом : пер. с франц. В. Голубевой. — СПб.: Питер, 2004. — 181 с.
9. Шнуц В.Т. Экологические условия стран Восточной Европы: [моногр.] / В. Т. Шнуц. — Луганск: «Лотос», 2010. —311 с.

УДК 338.47: 656

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Дороховський О.М.

Статтю присвячено дослідженням проблем та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України визначені основні загрози економічній безпеці України в транспортній сфері.

Ключові слова: транспорт, транспортно-логістична система, логістика, економічна безпека.

На сучасному етапі розвитку та становлення України однією з найважливіших умов забезпечення її економічної незалежності є обґрунтована стратегія організації виробництва, що забезпечу-

ють створення експортного потенціалу. Стратегія розвитку світового господарства зазнає значних змін. Масове виробництво переміщується до джерел сировини. Така тенденція стимулює розвинути країні замінювати виробничу діяльність наукомісткими галузями та торгівлею послуг.

Проблема розвитку транспортної логістики в Україні зацікавила багатьох зарубіжних та вітчизняних дослідників. Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми, засвідчує, що цим питанням займалися достатньо вчених, як, наприклад, М.О. Устенко [1], В.Л. Дикань [2], Л.Г. Зайончик [4] та інші. Проте, проблему управління вітчизняною транспортною логістикою та визначення шляхів її вдосконалення досліджено недостатньо, що і обумовлює актуальність статті. Згідно з цими обставинами більш пріоритетним у ролі експортного потенціалу для України виступає експорт послуг, у тому числі транспортно-логістичних.

Метою статті є виявлення проблем та перспектив розвитку транспортно-логістичної системи України.

Україна має реальні перспективи у відношенні посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори – геополітичне положення та наявність потужного транспортного комплексу. Завдяки своєму географічному положенню Україна є своєрідним мостом між Європою та Азією, між Північчю та Півднем. Крім цього вона вкрита густою сіттю транспортних доріг та має розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. За коефіцієнтом транзитності Україна посідає перше місце в Європі.

Але перспективи інтеграції України в світове господарство та посилення транзитних функцій держави потребують високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів та безпеки перевезення пасажирів, збільшення швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який по об'єму та тоннажу пасажирських та вантажних перевезень, пропуску та оформленню транзитних вантажів, а також за наявністю крупних магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

Відомо, що транспорт з'єднує час та простір, які роз'єднують виробників, покупців та продавців. В економічному плані він послаблює часовий та просторовий розрив між виробництвом та споживанням. Транспортний фактор займає важливе місце в теорії розміщення, у регіональній економіці, в міжнародній економіці та теорії зовнішньої торгівлі.

З інтеграцією України в світове господарство, розвитком торгівельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростає надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування та ремонт рухомого складу, а також від різних зборів.

В транспортній системі України, в виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі ключові складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний та повітряний види транспорту.

Міждержавний транзит через українську територію – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Поряд з підвищеною швидкістю доставки, перевагою транзиту через Україну є те, що для його здійснення немає необхідності будувати у великому обсязі нові автомагістралі, транспортні прикордонні переходи та термінали. Існуючі комунікації зберігають достатній запас пропускної спроможності. Фактично Україна вже має працюючу, хоча й не на повну потужність, систему транзитних коридорів, тоді як конкуренти ще повинні створити такі коридори.

Залізничні транспортні коридори мають можливості пропускати потоки поїздів у двічі більше від тих, що виконуються нині. Автомобільні шляхи теж мають резерви пропуску додаткових потоків автотранспортних засобів. Морські порти України можуть переробляти 120 млн. т вантажів на рік. З огляду на резерви провізних та пропускних спроможностей, Україна має всі технічні та технологічні можливості залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків і завдяки цьому одержати валютні надходження до державного бюджету.

Відповідно до прогнозів світового економічного розвитку зростання світової торгівлі випереджає і ще більш випереджатиме зростання світового виробництва. При цьому найбільш стрімке зростання товарообміну відбудеться в північній Америці, Європі, країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Євро-

пою та Азією, розвинута транспортна мережа створюють всі необхідні передумови для залучення значних обсягів транзитних вантажів та пропуску їх по найкоротших напрямках. Зростаючі вантажопотоки, які з'єднують Європу з Японією, Китаєм, Індією та іншими країнами мають очевидне тяжіння до українських транспортних комунікацій. Першочерговим завданням для нарощування обсягів транзиту через Україну є забезпечення належних управління та організації цих процесів.

Експорт транспортних послуг – це реальний ресурс, який має Україна для досягнення економічного зростання. Тому одним з основних пріоритетів економіки має бути розвиток транзитного потенціалу. Однак на транспорт України діє ряд деструктивних факторів, що призводять до втрати позицій на світовому ринку транспортних послуг. Особливо гостро це відчувається на морському та повітряному транспорті, які майже повністю працюють на ринку міжнародних перевезень і неспроможні витримати конкуренцію світового ринку.

Сучасний стан транспортної системи України не відповідає вимогам світового транспортного ринку, в результаті чого наша держава поступово втрачає свій транзитний потенціал.

Володіючи розгалуженою мережею залізничних магістралей, за експлуатаційною довжиною яких посідає 4-е місце в Європі (за винятком Росії) після Німеччини, Франції і Польщі та утримуючи друге місце за обсягом перевезення вантажів, Україна значно відстає від європейських країн за рівнем технічного розвитку транспортного комплексу.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури попри застарілість дозволяють щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак, фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70 відсотків, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) - лише на 50 відсотків.

Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані, перш за все, відсутністю тривалий час державної інвестиційної підтримки транспортних галузей, в результаті чого останні втратили свої провізні спроможності.

На сьогоднішній день на залізницях України особливо гостро стоїть проблема забезпечення рухомим складом, оскільки рівень зносу останніх давно досяг критичного і становить більше 70%, потребують заміни та реконструкції 30 % верхньої будови колії, 40 % систем тягового енергозабезпечення та понад 11 % дефектних мостів, інших штучних споруд. Актуальним залишається і питання різної ширини колії, що значно ускладнює процедуру перетинання кордону і вимагає утримання на західних кордонах країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортованих вантажів, та 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії.

Для залучення додаткового обсягу транзитних вантажів та збільшення пропускної спроможності українських залізниць необхідно вирішити проблему впровадження швидкісного та високошвидкісного руху (швидкість руху пасажирських поїздів повинна сягати 300-350 км, а вантажних - 200-250 км), досягнення чого можливе лише за рахунок розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів.

Впровадження системи інформаційного обслуговування, що здійснювала б зберігання, обробку інформації про вантажі, визначала б потреби в транспортних засобах, забезпечувала б контроль під час проходження вантажів, та організація транспортно-логістичних центрів, які б забезпечували обробку, складування та зберігання вантажів, дозволило б наблизити якість обслуговування вантажів до європейського рівня.

Автомобільний транспорт виступає ключовим елементом транспортної системи України. Автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників, зокрема таких, як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транс-

портної мережі.

Важливу роль в реалізації Україною функції транзитної держави відіграє і водний транспорт. У даний час гостро постало завдання оновлення флоту - з огляду на значне моральне старіння і фізичне спрацювання суден (понад 15 років), а також їх малотоннажність (її середній показник є в 3-5 разів меншим від аналогічного у США, Японії, Греції та Ліберії). Його вирішення вимагає реструктуризації суднобудівної галузі, налагодження випуску суден різного призначення на конверсійних заводах у Миколаєві, Херсоні, Керчі та Феодосії, а також на 8 судноремонтних заводах.

Однак не достатньо лише того, щоб вантажі швидко та якісно перевалювалися в портах, перш за все необхідно забезпечити своєчасну доставку цих вантажів до кінцевого місця призначення, що можливо лише шляхом тісної взаємодії залізничного, морського та автомобільного видів транспорту. Проявом такої співпраці є організація контейнерних, контрейлерні, мультимодальних та інтермодальних перевезень. За оцінкою комісії ЄС найуспішнішим проектом 2009 року був визнаний поїзд комбінованого транспорту «Вікінг», протяжністю руху якого складає 1753 км, що з'єднав чорноморські порти Іллічівськ та Одесу з балтійською торгівельною гаванню «Клайпеда».

Безумовно, лідируючі позиції в забезпеченні реалізації нашою державою транзитної функції належить трубопроводному транспорту. Україна виступає найбільшим в світі транзитером нафти та природного газу. Через її територію проходить 22 магістральні газопроводи («Союз», «Прогресс», «Уренгой — Помари — Ужгород», Ямал - Європа, «Хуст-Сату-Маре», «Анкара» та ін.), 15 з яких виходить за межі України, та 12 основних нафтопроводів («Дружба», Одеса - Броди та ін.).

Велику загрозу трубопроводному транспорту становить значне фізичне старіння його господарства. На сьогоднішній день потребують заміни сотні кілометрів магістральних трубопроводів і десятки газоперекачувальних станцій та діагностики трубопроводів. Другою і можливо найбільшою проблемою дія трубопроводного господарства України є можливість втрати частини транзитного газу, який постачається з Росії в Європу.

Отже, основними загрозами економічній безпеці України в транспортній сфері є:

- втрата конкурентоспроможності перевізників через старіння рухомого складу, високу собівартість перевезень, великі ставки податків;
- витіснення вітчизняних перевізників іноземними через надмірні відкритість вітчизняного ринку транспортних послуг та неефективну державну політику протекціонізму;
- критично низький рівень перевезень, насамперед, в авіаційному, морському, річковому транспорті, за яким починається розпад транспортної системи;
- невідповідність між високими темпами зростання автомобільного транспорту та розвитком автомобільних доріг, погіршення їх стану через недостатнє та нерегулярне фінансування дорожньої галузі з державного бюджету;
- відсталість транспортної мережі, внаслідок чого має місце низька якість транспортного обслуговування – щодо швидкості руху, збереження вантажу, простоїв на кордоні, інформаційного забезпечення;
- дискримінаційна політика інших держав щодо українських перевізників;
- втрата ринку авіаперевезень через брак сучасних літаків.

Ці фактори призводять до створення негативного іміджу України на міжнародній арені, втрати позицій вітчизняного транспорту на світовому ринку перевезень, руйнування висококваліфікованих колективів транспортників та втрати їх кваліфікації тощо. Втрата вітчизняним транспортом ринків перевезень може призвести до того, що транспортною мережею України користуватимуться переважно іноземні транспортні компанії.

Здійснена лібералізація зовнішньої торгівлі не супроводжувалася загальноприйнятими у світовій практиці заходами державного протекціонізму щодо державних перевізників, заходами для стимулювання експорту товарів разом з експортом послуг. Не було сформовано відповідного податкового, митного та інвестиційного режимів для вітчизняних підприємств морського, річкового, авіаційного та автомобільного транспорту, які б забезпечували недискримінаційні порівняно з іноземними компаніями можливості щодо залучення вантажо-, пасажиропотоків та оновлення основних фондів.

Ще однією з проблем, які потребують невідкладного вирішення, є тенденція фізичного спрацювання і морального старіння інфраструктури транспорту і парку транспортних засобів, які пов'язані з порушенням норм відтворювального процесу.

У даний час при фактичній відсутності парку нових транспортних засобів в Україні зареєстровано велика кількість транспортних та транспортно-експедиційних компаній. Головною проблемою ринку масових транспортних послуг є не монополізм, а навпаки – надлишкова та недобросовісна конкуренція. В інтересах держави та самого ринку необхідним є захист підприємців та витіснення з нього несумлінних конкурентів, як вітчизняних, так й іноземних, які агресивно займають ринки транспортних послуг.

Різке падіння якості роботи транспорту негативно вплинуло на доходи транспортних підприємств і можливість відновлення їх основних фондів. Становище ускладнилось і зниженням обсягів бюджетних асигнувань на відновлення рухомого складу.

Основні проблеми функціонування транспорту характеризуються такими рисами:

- різким спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багаторазовим збільшенням цін на матеріальні ресурси, що негативно вплинуло на рівень реальних доходів підприємств;
- 2. низькою конкурентоспроможністю транспорту, у тому числі відсутністю бюджетного фінансування;
- недостатньою ефективністю функціонування транспорту внаслідок порушень пропорцій, викликаних спадом перевезень, між рівним основних виробничих фондів, експлуатаційним персоналом і обсягами виконаної роботи;
- недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності.

З метою недопущення транзитної ізоляції України та забезпечення ефективного функціонування її транспортної системи необхідно виконати ряд завдань передбачених із розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, які спрямовані на:

- оновлення і модернізацію основних фондів, насамперед рухомого складу, розвиток систем телекомунікації;
- розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів;
- поліпшення інвестиційного клімату;
- розвиток швидкісного залізничного сполучення;
- перехід на ресурсозберігаючі технології;
- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоемності перевезень, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростання вимог користувачів до їх якості, перехід на систему гарантованого забезпечення перевезень за договорами і довгостроковими контрактами, організація системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;
- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій. Розробка та реалізація відповідно до вимог ринкової економіки механізмів прямої, адресної компенсації пільг на проїзд окремих категорій пасажирів на всіх видах транспорту;
- уніфікацію національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні у відповідності з міжнародно-правовими нормами;
- впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;
- забезпечення постійного зростання показників якості транспортного обслуговування населення та ефективності використання рухомого складу,
- суттєве поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та штучних споруд, будівництво нових автомагістралей та ін.

ВИСНОВКИ

В умовах нової розстановки сил на світовій арені та випереджаючого розвитку країн Азії, Україна має неабиякі можливості реалізації свого транзитного потенціалу. Суверенізація України і перехід до ринкової економіки визначили необхідність застосування логістичного підходу до вирішення зазначених та інших проблем функціонування транспорту. Основна мета транспортної логістики полягає в наданні необхідних транспортних послуг у галузях постачання, збуту та переробки відходів з мінімальними витратами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Устенко М.О «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ / М.О.Усатенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 2—5.
2. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети / В.Л.Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ, 2006. — № 13. — С. 13—20.
3. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку / Л.Г.Зайончик // Тези доповідей. Національний транспортний університет. — К., 2006
4. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://fsoler.com/transportne-ta-skladske-zabezpechennya-logstiki/149-rol-transportu-v-logsticz.html>
5. Столярчук П.Г. Аналіз застосування екологічних норм Євро на дизельне паливо / П.Г.Столярчук, О.І.Краснопольська // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». — 2007. — № 574: Автоматика, вимірювання та керування. — С. 86.

УДК 336.24:635.07](477)

НЕОБХІДНІСТЬ ТАРИФНОГО ЗАХИСТУ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ

Назарова Л.В.

Статтю присвячено дослідженню необхідності захисту внутрішнього ринку сільськогосподарської продукції в Україні. Визначено, що тарифна політика відносно сільськогосподарських товарів в Україні має протекціоністський характер. Розглянуто досвід інших країн у стимулюванні експорту сільськогосподарської продукції, а також у формуванні тарифного захисту.

Ключові слова: експорт, мито, сільськогосподарська продукція, митний тариф.

Захисний механізм митного тарифу реалізується через так званий ціновий ефект - спричинене ним подорожчання імпортованих товарів дає змогу вітчизняному товаровиробнику скористатися ціною перевагою. У результаті дії цього механізму встановлюється певне співвідношення між світовими цінами та цінами на внутрішньому ринку. Ефективність тарифного захисту обумовлюється тим, наскільки сформованим є останній, а звідси, якими є характер конкуренції та імпортозаміщення на ньому, чинники розвитку тощо.

Процес регулювання зовнішньої торгівлі потребує комплексного підходу, який передбачає вибір відповідних факторів зміцнення міжнародного торговельного співробітництва, розробки методик аналізу та створення дієвої системи розвитку тарифної системи України відповідно до сучасних світових тенденцій. Істотний вклад у розробку проблеми тарифного захисту зробили такі зарубіжні та українські вчені: Ліндерт П., Портер М., Харрод Р., Грайпл Е., Ріттенбрук К., Енгельхарт Д., Роко-