**Пащенко Юрій Євгенович. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : Дис... д-ра екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. — К., 2006. — 470арк. : табл. — Бібліогр.: арк. 364-388**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.10.01 – розміщення продуктивних сил і регіональна економіка – Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. - Київ, 2006.Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методологічних завдань і науково-методичних підходів до формування національної стратегії розвитку та розміщення транспортно-дорожнього комплексу в умовах інтеграції економіки України у світову та європейську транспортну системи.Визначені тенденції розвитку транспорту в умовах глобалізації і регіоналізації економічних процесів, здійснена класифікація основних напрямів інтеграції транспортної системи. Розглянуті варіанти економічної стратегії України у зовнішньоекономічній політиці.Розроблена система показників щодо оцінки транспортної забезпеченості, доступності й ефективності використання транспортного потенціалу в регіонах, здійснена класифікація показників, підготовлені пропозиції по її розвитку та вдосконалюванню. Розроблена методика і запропоновані практичні розрахунки по визначенню потенційних обсягів транзитних перевезень на перспективу. Наведені характеристика і класифікація перехідних прикордонних пунктів за видами транспорту, виявлені вузькі місця і запропоновані пропозиції щодо їх усунення. |

 |
|

|  |
| --- |
| Проведене в дисертаційній роботі теоретико-методологічне дослідження розвитку і розміщення ТДК в умовах інтеграційних процесів дозволило зробити наступні висновки:1. Сучасний етап розвитку світової спільноти характеризується інтернаціоналізацією економіки, поглибленням взаємозв’язків держав у різних сферах економічного і суспільного життя. Теоретично обґрунтовано, що інтеграція – це об’єктивний процес, який передбачає більш високий та ефективний рівень розподілу праці й спеціалізації виробництва в країнах, що інтегровані між собою, ніж в окремо взятій країні. Дослідження та аналіз науково-теоретичних і методологічних робіт з питань інтеграційних процесів у різних секторах економіки України свідчить, що вони не мають цілеспрямованого, комплексного та послідовного висвітлення в ТДК. Запропоновані напрями вирішення проблеми розвитку інтеграційних процесів у ТДК мають комплексний науково-методичний підхід, логічну послідовність їх реалізації, практичне втілення та пов’язані із загальною стратегією інтеграційного розвитку України та її регіонів.
2. Україна, яка є крупною європейською країною, має потужний економічний потенціал, не може залишатися осторонь від світових економічних процесів. Тому, політика входження в ЄС, визначена як стратегічна лінія України, була вироблена ще на початку економічних перетворень. Однак є низка факторів, які протидіють вступу України до ЄС. До них відносяться: невідповідність законодавчо-правової бази європейському рівню, низька конкурентоспроможність продукції, невідповідність рівня економічного і соціального розвитку європейським стандартам, відверте небажання провідних європейських країн до прийняття нових членів в ЄС. Передчасний вступ в ЄС, як свідчить досвід країн Східної Європи, може згубно відобразитися на економіці країни. Логіка розвитку України вказує на доцільність балансування у відносинах з європейськими країнами та країнами СНД. Використовуючи потужний паливно-енергетичний потенціал Росії, Казахстану, Туркменістану, а також широкий ринок країн СНД для своєї продукції, Україна змогла б достатньо швидко вивести свою економіку з кризового стану і підготувати її для входження в ЄС, максимально знизивши негативні наслідки перехідного періоду.
3. Трансформація економіки України в умовах переходу до ринкових відносин висуває нові вимоги до ТДК за рахунок посилення впливу зовнішніх економічних факторів. Визначальним фактором функціонування підприємств ТДК у ринкових умовах стає конкурентоспроможність. Конкурентна боротьба вітчизняного транспорту із зарубіжними представниками у ринкових відносинах спостерігається як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках транспортних послуг. Особливо жорстко вона проявляється в сфері міжнародних і транзитних перевезень. Крім того, визначилась тенденція активного проникнення зарубіжних транспортних фірм на внутрішній ринок транспортних послуг України.
4. Дослідження тенденцій роботи транспорту в післяреформений період, а також оцінка наявності і стану його основних виробничих фондів дозволили зробити висновок про недостатню підготовленість ТДК України до активного переходу до відкритої ринкової економіки.

Зниження обсягів перевезень обумовило альтернативне зниження доходів транспортних організацій, що, у свою чергу, вплинуло на інвестиційний клімат у галузі. Через нестачу коштів оновлення основних фондів не забезпечується не тільки на рівні розширеного, але і простого відтворення. Коефіцієнт зносу основних фондів на транспорті давно перевищив його критичну величину, по рухомому складу наблизився до 70%. Рухомий склад і обладнання транспортних підприємств не витримують конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг з розвиненими країнами. Україна почала втрачати позиції в такій важливій сфері експорту транспортних послуг, як транзит.1. Адаптація економіки України до ринкових умов багато в чому залежить від рівня розвитку ТДК, який, з одного боку, повинен забезпечувати внутрішні потреби економіки України і її регіонів у перевезеннях, з іншого – виступати як самостійна, конкурентноспроможна галузь на зовнішньому ринку транспортних послуг. Відповідно й участь ТДК в інтеграційних процесах можна розглядати у дворівневій системі. На першому рівні розвиток ТДК розглядається як необхідна умова, що сприяє інтеграції економіки України і її регіонів у регіональні і світові економічні союзи, причому транспортне забезпечення економіки України повинно відповідати стандартам, прийнятим в ЄС. На другому рівні участь ТДК в інтеграційному процесі розглядається з позицій розвитку самостійної галузі, аналогічно до інших галузей економіки, що вільно експортують свою продукцію або беруть участь у транснаціональних компаніях. Характерними формами зовнішньої участі ТДК в інтеграційних процесах є організація транзитних перевезень, транспортно-експедиційне обслуговування закордонних фірм, оренда транспортної техніки закордонними фірмами, участь у міжнародних транспортно-логістичних схемах та інші форми, які відносяться до експорту транспортних послуг.

6. Розроблено класифікацію цілей і завдань розвитку, розміщення і функціонування об'єктів ТДК на різних регіональних рівнях, які характеризують участь ТДК у розміщенні виробничих сил, що можна розділити на місцевий (міський, обласний, районний), національний (державний), міжнародний (регіональні союзи), глобальний (світові співтовариства). Для кожного з цих рівнів характерні загальні та специфічні ознаки. Рівні територіальної організації ТДК пов'язані спільністю географічного положення, законодавчо-правової і нормативної бази, економічних, екологічних цілей та інтересів, технічної і технологічної бази, інформаційного простору.7. Дослідження діючої системи показників наявності і функціонування потужностей ТДК в регіонах дозволило зробити висновок, що вона недостатньою мірою відповідає вимогам комплексного територіального планування. В дисертації запропоновано розширити коло порівняльних регіональних показників по транспортному обслуговуванню за рахунок введення показників ефективності та інтенсивності використання транспорту по регіонах, а також обліку в показниках впливу окремих елементів транспортного потенціалу основних виробничих фондів та чисельності працюючих. Враховуючи соціальний напрями планів розвитку України, запропоновано метод інтегральної оцінки забезпеченості окремих регіонів пасажирським транспортом. Універсальність цього методу досягається шляхом приведення різних видів та типів пасажирського транспорту до єдиного показника – приведеного пасажиромісця. Оцінку пропонується робити на різних рівнях: міському, обласному, а також державному і міжнародному.8. На основі запропонованого комплексу показників, що включає показники транспортної забезпеченості, автором було розроблено пропозиції щодо раціонального розміщення і розвитку транспорту по регіонах відповідно до потреби в перевезеннях, здійснена оцінка ефективності та виявлені недоліки у використанні основних фондів і трудових ресурсів транспорту. Міжрегіональні зіставлення показників транспортної забезпеченості дозволять зробити порівняльний аналіз рівня розвитку ТДК у розрізі регіонів України. Порівняння аналогічних показників між країнами дозволяє визначити ступінь підготовленості ТДК до рівноправної участі в регіональних та глобальних союзах.Комплексна оцінка рівнів розвитку транспорту та його ефективності в розрізі економічних регіонів є передпроектним обґрунтуванням, на базі якого розробляється територіальний аспект галузевих програм розвитку транспорту на середньострокову і довгострокову перспективу. Використовуючи розроблену систему показників транспортної забезпеченості регіонів, вперше виконані практичні розрахунки на рівні економічних районів України.9. Розширено теоретичне поняття економічної сутності транзиту як економічної категорії, що визначає взаємовідносини між вантажовласниками, перевізником і державою, через яку перевозиться вантаж. Теоретично обґрунтовано, що частина доходів від транзиту, яка одержується за рахунок використання природно-ресурсного, а точніше географічного потенціалу країни, за своєю економічною суттю є рентними платежами. Введення в теорію побудови тарифів поняття транзитної ренти дозволить по-новому підійти до вирішення проблеми розподілу доходів від транзитних перевезень. У дисертаційній роботі пропонується в розпорядженні транспортних підприємств залишати доходи від транзитних перевезень, визначених за внутрішніми тарифами, розрахованих виходячи з середньогалузевих затрат і середньогалузевого прибутку, а також умов, що склалися на внутрішньому ринку транспортних послуг. Різницю між діючим тарифом на транзит (зазвичай він відповідає світовому рівню) і тарифом на внутрішні перевезення, яка, по суті, і є рентним платежем, слід централізувати і розподілити по регіонах країни, через які проходить транзит. Розмір відрахувань у місцеві бюджети пропонується визначати згідно з нормативами залежно від обсягу перевізної роботи по транзитних вантажах, яка виконується на території регіону (області). Запропоновану методологію можливо застосовувати при розподілі доходів від транзитних перевезень у системі МТК між країнами. В цьому випадку регіонами будуть країни, через які проходить транзитний коридор. Загальні ж доходи від транзиту визначатимуться наскрізним міжнародним тарифом по МТК.10. Створення мережі МТК України підпорядковане в першу чергу розвитку транзитних перевезень у напрямку Захід–Схід і Північна Європа, Балтика – країни Південно-Східної Азії. Основу всіх техніко-економічних розрахунків по мережі МТК повинні становити прогнозні обсяги перевезень. У дисертації вперше розроблена методика визначення потенційно можливих обсягів транзитних перевезень у прив’язці до МТК. Практичні розрахунки свідчать, що загальний обсяг транзитних вантажів, котрі можливо привернути в Україну становить 373,1 млн. т, що дозволить отримати додатковий дохід більш як 4 млрд. дол. США.11. Проведена вперше комплексна оцінка і розроблена класифікація прикордонних контрольно-пропускних пунктів по всіх видах транспорту в сукупності дозволили виявити вузькі місця і зробити пропозиції щодо їх усунення. За результатами дослідження фактичних і прогнозних обсягів транзитних та міжнародних перевезень, а також техніко-економічного стану ПКПП було розроблено карту - схему перспективного транспортного сполучення через державний кордон України по всіх видах транспорту.12. Розрахунок фактичних вантажопотоків та інтенсивності руху на автомобільному транспорті виконувався двома різними методами: перший – ґрунтується на міжобласних балансах виробництва і розподілу продукції з урахуванням коефіцієнтів розподілу перевезень різних вантажів між видами транспорту; в основу другого покладений теоретико-графовий підхід (вершинами графу умовно обрано центри областей, а ребрами, відповідно, існуючі дороги). Запропоновані методи розрахунку фактичних вантажопотоків дозволять, на думку автора, замінити занадто дорогий натурний метод обстеження з зупинкою автотранспортних засобів і опитуванням водіїв, який застосовується в практиці.13. На основі авторської концепції введення швидкісного пасажирського руху на залізницях України з урахуванням оптимального розподілу напрямів на пасажирський і вантажний рух були визначені лінії з повним розподілом вантажних і пасажирських перевезень, частковим відхиленням вантажних поїздів на рівнобіжні ходи, а також лінії спільного руху поїздів, на яких є достатні пропускні спроможності. Розвиток швидкісного пасажирського руху дозволить перейти на європейські стандарти транспортного обслуговування пасажирів у денний час. |

 |