**Новікова Алла Михайлівна. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України: дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2004**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Новікова А.М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України. – Рукопис.**  Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2004.  Дисертаційна робота присвячена розробці методологічних основ розвитку транзитного потенціалу України. Розроблено теоретичні та практичні проблеми реалізації транзитних переваг України, проблеми розвитку міжнародних транспортних коридорів на євразійському просторі та місце в них України. Досліджено міжнародні вантажопотоки, методичні основи їхнього прогнозування, виконано прогноз перевезень до 2010 року. Розроблено пропозиції щодо вдосконалення технології, умов та правил перетину кордону, розбудови перехідних прикордонних пунктів.  Розроблено методичні питання економічної безпеки держави у транспортній галузі. Визначено національні інтереси України у транспортній галузі, класифіковано внутрішні та зовнішні загрози, кількісно оцінено індикатори економічної безпеки, їх порогові рівні. Значна увага приділяється забезпеченню конкурентоспроможності національних перевізників. Розроблено пропозиції щодо створення інституту національного перевізника, оновлення парку транспортних засобів, державного протекціонізму щодо вітчизняних перевізників. | |
| |  | | --- | | В дисертаційній роботі на основі системного аналізу розвитку транзитних перевезень в Україні та тенденцій формування мережі міжнародних транспортних коридорів на євразійському просторі розроблено рішення наукової проблеми розвитку експорту транспортних послуг України, яка є важливою складовою економічного зростання країни. Розроблено методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України, які включають методологічні підходи до оцінки транзитного потенціалу, класифікації та математичного моделювання чинників, що впливають на реалізацію України як транзитної держави, оцінки ефективності розбудови мережі МТК, економічної безпеки України у транспортній галузі, а також комплекс заходів із розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів та прикордонних пунктів пропуску, вдосконалення технології транзитних перевезень, забезпечення правової бази, моніторингу транспортної політики суміжних держав та потенційних транзитних потоків, розвитку експортного потенціалу вітчизняного перевізника.   * + - 1. Розроблено методологічні засади транспортної безпеки як складової національної безпеки.*Транспортна безпека* характеризується як стан транспортної системи країни, що забезпечує захищеність національних (життєво важливих) інтересів особи, економіки, держави від реальних та потенційних загроз якісному транспортному забезпеченню на внутрішніх та міжнародних ринках перевезень. Розроблено класифікацію складових транспортної безпеки, до якої віднесено політичну, економічну, соціальну, екологічну, технологічну, військову, інформаційну, науково-технічну складові та розроблено показники їхнього вимірювання. *Національними економічними інтересами України в галузі транспорту*єякісне забезпечення перевезеннями економіки та населення*,*мінімізація транспортної складової у собівартості товарів, ефективне використання транзитного потенціалу, забезпечення конкурентоспроможності українського транспорту.   Визначено загрози економічній безпеці України у транспортній галузі та можливі негативні наслідки їхньої реалізації. Внутрішніми загрозами є відставання у розбудові МТК та прикордонних пунктів, недоліки технології транзиту, критично низький рівень перевезень на деяких видах транспорту, катастрофічне старіння рухомого складу, тінізація сфери міжнародних перевезень. Зовнішніми загрозами є дискримінаційна політика держав стосовно українського транспорту, будівництво обхідних транспортних магістралей, політика Росії щодо переорієнтації вантажопотоків з морських портів України тощо.  2. Визначено поняття “транзитний потенціал” як спроможність транспортної системи країни та відповідної інституціональної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування через територію цієї країни транзиту вантажів та пасажирів третіх країн без шкоди для внутрішніх та експортноімпортних перевезень. Розроблено методику його визначення: за вартісними показниками обсягом експорту транспортних послуг та за системою кількісних показників пропускною спроможністю транспортної мережі, прикордонних пунктів пропуску та рівнем їхнього використання. Дано оцінку транзитному потенціалу України – він становить 10 млрд. дол. США.  Класифіковано чинники, що впливають на реалізацію транзитного потенціалу – на політичні, економічні, технічні, технологічні та правові, а також зовнішні стан транспортної інфраструктури, якість та вартість послуг у сусідніх державах. Встановлено, що транспортна система України за кількісними характеристиками (пропускною спроможністю) загалом задовольняє вимогам залучення транзиту, однак за якісними характеристиками (швидкість, збереження вантажу, інформаційне забезпечення, рівень обслуговування на кордоні, сервіс на дорогах) ще не відповідає міжнародним стандартам  3. Вперше побудовано логікоімовірнісну модель загроз втрати транзитних потоків, яка дала можливість їх кількісно оцінити та розробити механізм реалізації керуючих впливів. Основними загрозами серед внутрішніх чинників є нерозвиненість мережі автошляхів, необхідність сплати додаткових зборів, недодержання правових норм; серед зовнішніх конкурентна політика суміжних держав, відсутність домовленостей щодо транспортування каспійської нафти нафтопроводом Одеса Броди, транспортна політика Росії стосовно переорієнтації вантажопотоків на власні порти. Запропоновано механізм реалізації основних керуючих впливів на зменшення рівня загроз: розбудова мережі МТК, вдосконалення правової бази, технології транзитних перевезень та пропуску потоків на кордоні, укладання міжнародних договорів на постачання каспійської нафти до Європи нафтопроводом Одеса – Броди, здійснення заходів з охорони трубопроводів, надання великим російським вантажовідправникам права власності на інфраструктуру українських морських портів тощо.  4. Розроблено критерії залучення транзиту: вартість перевезень, якість транспортних послуг та безпека вантажів. З метою залучення транзиту запропоновано впровадити стандарти якості, сервісу та часу, змінити технологію транзитних перевезень, виділивши транзит в окрему категорію, надавши йому пріоритетного статусу. Є потреба у проведенні маркетингової політики щодо світових товарних ринків та прогнозування транзитних перевезень на постійній основі. Перспективним є подальший розвиток логістичних мереж транспортування, у тому числі створення логістичних (транспортно-складських) центрів. Необхідною умовою підвищення рівня транзитного потенціалу є спрощення технології перетину кордону, введення нормативів часу на проведення прикордонних операцій, зниження ставок зборів, підвищення якості транспортного обслуговування до європейського рівня, модернізація мережі транспортних коридорів, концентрація інвестицій на напрямках найбільших вантажопотоків, розбудова сучасної прикордонної інфраструктури в зоні МТК.  5. На основі дослідження транспортної політики Європейської комісії міністрів транспорту, ЄЕК ООН та ЕСКАТО ООН щодо розвитку Критських та Євразійських транспортних коридорів визначено завдання транспортної політики України щодо європейської інтеграції. Встановлено, що розвиток автомобільної мережі значно відстає від вимог ЄЕК ООН та ЄКМТ за якістю шляхів, рівнем сервісу та безпекою. Залізнична мережа України загалом відповідає європейським вимогам за винятком такого показника, як швидкість. Визначено пріоритети гармонізації українського транспортного законодавства до європейського.  Встановлено, що транзит є предметом гострої конкурентної боротьби між сусідніми державами. У середині 90-х років через невиважену митну політику Україна втратила частину транзитних потоків, які перейшли до сусідніх держав. Засобами конкурентної боротьби є транспортна, митна, тарифна, фіскальна політика, членство країни в політичних та економічних союзах. Розроблено пропозиції з удосконалення транспортної політики України.  6. На основі характеристики міжнародних транспортних коридорів України визначено вузькі місця на кожному транспортному коридорі, які мають бути розбудовані. Саме розбудова вузьких місць є найефективнішим засобом розвитку МТК в умовах обмеженого фінансування.  При розробці нової програми розвитку мережі МТК запропоновано переглянути мережу міжнародних транспортних коридорів в Україні, виключити ряд непрацюючих МТК, таких як ЧЕС та включити р. Дніпро як складову МТК№ 9. Критські МТК мають бути сполучені з євразійськими, утворивши єдину мережу добре розвинених транспортних коридорів. Перегляд мережі раніше оголошених транспортних коридорів дозволить сконцентрувати ресурси на найпріоритетніших напрямках.  Запропоновано визначати ефективність розбудови мережі МТК за критеріями суспільної, галузевої, бюджетної ефективності та ефективності окремих проектів. У разі реалізації Програми обсяг доходів універсальних видів транспорту має збільшитися на 50%, а трубопровідного, за умови введення нафтопроводу Одеса Броди на 40%. Загальний обсяг податкових надходжень у бюджет зросте на 63 85%. Розраховано, що ефективність розбудови залізничної мережі МТК за 1998-2003 рр. становила 0,10590. Рентабельність окремих проектів становить 515%, термін окупності нових автомагістралей 1014 років.  7. Удосконалено методику прогнозування обсягів міжнародних перевезень: експортних - за прогнозами розвитку економіки та зовнішньої торгівлі України, а транзитних за прогнозами розвитку світової торгівлі та російського експорту. Згідно з розробленим прогнозом до 2010 р. експортні перевезення зростуть відносно 2002 р. – на 45,3%, імпортні – на 51,4%, транзитні – на 30% . За песимістичним прогнозом обсяги транзиту можуть зменшитися на 16%.  8. Проведені дослідження показали, що прикордонні пункти пропуску залишаються вузьким місцем у розвитку міжнародних транспортних коридорів, особливо – на автомобільному транспорті. Основними причинами повільного проходження державного кордону є недостатній розвиток інфраструктури державного кордону, недоліки технології, безвідповідальність контролюючих органів за затримку вантажів на кордоні, незначні обсяги вантажопотоку, відсутність електронного документообігу тощо. Усі недоліки в організації ПКПП класифіковані на три основні групи: нормативно-правові, організаційні, технічні.  Розроблена класифікація прикордонних пунктів пропуску дозволила визначити пріоритети розбудови ПКПП на основі їхньої пропускної спроможності та інтенсивності руху, розробити пропозиції щодо розбудови кожного пункту пропуску та визначити обсяги фінансування у розбудову автомобільних ПКПП. Пропонується запровадити нормативи часу на проведення контрольних операцій на кордоні та відповідальність за їх дотримання, вдосконалення технології проведення контролю та координацію роботи усіх служб, а для транзитних вантажів – запровадження технології спрощеного контролю.  9. На основі розробленої методики визначення індикаторів економічної безпеки транспорту розраховано їхні нормальні, порогові та фактичні значення. Розрахунки показали, що транспорт перейшов критичну межу за такими показниками: транспортна складова у ціні товару, частка національного транспорту на ринках міжнародних перевезень, спад обсягів перевезень, рівень спрацьованності основних фондів, що характеризує найболючіші точки розвитку транспорту.  Визначено, що основними причинами втрати конкурентоспроможності вітчизняних перевізників є високий рівень спрацюванності транспортних засобів та відсутність дієвих механізмів їхнього оновлення; низький рівень капіталізації транспортних компаній; збиткова конкуренція між вітчизняними перевізниками та експедиторами; відсутність самого інституту національного перевізника (його створення розпочато 2001 р.), недосконалість механізмів державного регулювання перевізників, квотування перевезень, відмова від ліцензування ряду послуг; критично низький рівень перевезень (на морському та авіаційному транспорті); дискримінаційна політика інших держав.  10. Для стимулювання національного перевізника в Україні запропоновано резервувати вантажну базу, ввести інститут “другого” реєстру морського флоту, розробити заходи з державної підтримки оновлення транспортних засобів. Слід відновити ліцензування транспортно-експедиційної діяльності, вантажно-розвантажувальних робіт з метою усунення недобросовісних конкурентів та припинення демпінгу цін. | |