**Аблов Андрій Сергійович. Транзит як форма міжнародної торгівлі послугами : дис... канд. екон. наук: 08.05.01 / НАН України; Інститут світової економіки і міжнародних відносин. — К., 2006. — 213арк. — Бібліогр.: арк. 177-197**

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

|  |
| --- |
| **Аблов Андрій Сергійович. Транзит як форма міжнародної торгівлі послугами. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.05.01 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України, Київ, 2006.У дисертації досліджено економічну природу відносин транзиту, роль транзитних перевезень на сучасному етапі розвитку світового господарства та чинники, які формують транзитну спеціалізацію країни у системі міжнародних економічних відносин.Проаналізовано міжнародний досвід транзитної політики, зокрема особливості розвитку національної транспортної інфраструктури з метою реалізації транзитного потенціалу країни, напрями вдосконалення інституційних засад та організаційних механізмів регулювання системи транзитних перевезень.Розкрито значення транзитного статусу та його місце в геоекономічній стратегії України, перспективні напрями формування транзитної спеціалізації України, зокрема у сфері транзиту енергоносіїв. |

 |
|

|  |
| --- |
| У дисертаційному дослідженні отримано наступні наукові результати.1. Транзит є компонентом міжнародної спеціалізації країни відповідно до системи національних факторних переваг, яка визначається забезпеченістю країни територіальним ресурсом та параметрами його транспортно-комунікаційних властивостей. Реальним виміром транзитного потенціалу країни виступають як можливості його транспортної системи щодо здійснення транзитних перевезень, так і економічний ресурс інших країн, які можуть виступати імпортерами транзитних послуг або ж конкурувати на окремих сегментах ринку транзитних перевезень. Супутній вплив на транзитні потоки справляють загальні циклічні коливання економічного зростання, зміни у світовій кон'юнктурі, трансформації глобальної системи розміщення продуктивних сил та структури світової торгівлі. На національному рівні певним чином позначаються на обсягах транзиту якість надаваних транспортних послуг та конкурентоспроможність транзитних тарифів країни.2. Ключовим методологічним принципом дослідження транзитної діяльності є її системна належність до сфери послуг, яка, в свою чергу, виступає не тільки складовою міжнародної торгівлі, але й фактором динамізації репродуктивної системи, науково-технічного прогресу. Тому новації у галузі транзитних перевезень, зокрема застосування сучасних програмно-цільових підходів до розвитку транспортних засобів, шляхової інфраструктури, систем логістики тощо, органічно пов’язані із властивими сфері послуг на сучасному етапі інформаційними пріоритетами, а також з інтеграцією завдань транзитної стратегії з цілями галузево-технологічного розвитку.3. З точки зору системно-синтетичного підходу функціональна інфраструктура міжнародного транзиту не є лише сукупністю національних, регіонально-блокових сегментів транспортних систем, мереж інформації та зв’язку. Вона становить собою складну багаторівневу систему функціональних елементів, взаємні зв'язки яких між собою утворюють механізм реалізації виробничих відносин і породжують синергетичний ефект.4. Транспортна інфраструктура міжнародного транзиту видозмінюється у відповідності до еволюції виробничих та технологічних систем. На сучасному етапі вона розширюється за рахунок інформаційно містких систем та приладів, високих технологій на транспорті, у сфері обслуговування вантажів, логістики.5. Розв'язання завдань ефективної реалізації транзитних переваг країни потребує адекватного інституційного та регулятивно-адміністративного забезпечення, причому, якщо особливості організаційно-правової діяльності у сфері транзиту для комерційних суб'єктів означають переважно застосування дещо специфічних договірно-правових інструментів, то для держав як суверенних агентів, що діють у світогосподарському просторі, мають значення не тільки міркування безпосередньої вигідності тих або інших трансакцій, угод, видів і маршрутів перевезень тощо, а й численні чинники, які не пов'язані безпосередньо із зисками від експорту транзитних послуг, але в сукупності дають державі можливість вирішувати важливі завдання геостратегічного рівня.6. Для України розвиток транзитної спеціалізації сприятиме збільшенню сукупного продукту, відкриттю нових ніш національної спеціалізації, диверсифікації загального економічного потенціалу, додатковій зайнятості, покращенню зовнішньоекономічного балансу та виступає як допоміжна функція стосовно базових інтеграційних тенденцій, оскільки є частиною механізму міжнародного поділу праці. Сталість попити на просторовий ресурс України підтверджують прогнози щодо швидкого зростання обсягів зовнішньої торгівлі між країнами Європи і Азії до 2015 р., зокрема у ваговому обчисленні.7. Завдання ефективної реалізації транзитного потенціалу України вимагають вироблення стратегічних підходів до державного управління природними монополіями у транспортній галузі. Існує необхідність створення на національному рівні єдиного керівного центру (агенції із транзитних перевезень), основною функцією якої мало б стати вивчення і планування транзитних потоків, а також стратегічне і поточне управління всією системою транзитних перевезень, здійснення функцій національного експедитора. Механізмом оптимізації використання доходів від транзитних перевезень може стати організація спеціальних фондів, які б акумулювали кошти, що виплачуються в якості ренти за використання територіального ресурсу країни.8. Визначальні напрямки формування транзитної складової національного імпорту послуг повинні корелювати із загальною стратегією економічного розвитку країни, виступаючи одночасно і в якості одного з її елементів, і в якості каталізатора позитивних змін в суміжних галузях господарства, які обслуговують функціонування транспортної інфраструктури, і в якості важливого фактора формування бажаних структурних змін в економіці. Помітною тенденцією трансформації принципів розміщення виробничих сил у світовому господарстві стало тяжіння зон промислового виробництва до припортових регіонів. Концентрація виробничих потужностей у безпосередній близькості до логістично-транспортних вузлів створює підґрунтя для використання транзитних потоків сировини та проміжних продуктів обробної промисловості для організації підприємств, що спеціалізуватимуться на певних видах обробки транзитних вантажів з метою збільшення доданої вартості продукту транспортування. Подібна практика здатна закріплювати транзитні потоки за окремими маршрутами, на яких і здійснюється якісна їх переробка.9. Географічне розташування України та наявність розвинутої потужної системи магістральних трубопроводів створюють геостратегічні порівняльні переваги щодо транзиту українською територією вуглеводневих енергоносіїв. Їх постачальниками можуть виступати не лише Росія, а й країни Середньої Азії (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан), щодо яких, окрім України, і сама Росія виступає як транзитна країна (формально це зумовлює необхідність розгляду РФ та України як транзитопослідовних країн, але принципові розбіжності в позиціях із питань транзиту ускладнюють реалізацію такого підходу), а також Азербайджан (оскільки для цієї країни домінуючими стають не-російські транзитні альтернативи). Зростаючий попит на енергоносії з боку розвинутих економік Західної Європи та значні обсяги їх запасів у країнах СНД створюють підґрунтя для формування в масштабах континенту цілісної сталої системи видобутку, транспортування, переробки і споживання енергоресурсів та закріплення за Україною статусу одного з провідних суб'єктів енергетичного транзиту. Транзитопаралельними щодо України у цій сфері виступають Росія, Білорусь, країни балтійського регіону, Туреччина і, частково, балканські країни. Гостра конкурентна боротьба між країнами регіону за маршрути транзиту енергоносіїв вимагає від державної влади України мобілізації зусиль у зовнішньополітичний сфері, зокрема активізації договірних процесів у рамках регіональних інтеграційних об'єднань. |

 |