Для ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

1 НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ПРИ ПРЕЗИДЕНТОВІ УКРАЇНИ

БРАГІНСЬКИЙ Віктор Володимирович

УДК 351.82 : 339.565

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ТРАНЗИТНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

25.00.02 – механізми державного управління

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління

КИЇВ – 2014

2 Дисертацією є рукопис. Робота виконана в Національній академії державного управління при Президентові України. Науковий керівник – доктор наук з державного управління, професор, заслужений діяч науки і техніки України РОЗПУТЕНКО Іван Васильович, Національна академія державного управління при Президентові України, завідувач кафедри економічної політики. Офіційні опоненти: доктор наук з державного управління, професор ВОРОТІН Валерій Євгенович, Інститут законодавства Верховної Ради України, головний консультант; кандидат наук з державного управління КОМАШЕНКО Тетяна Андріївна, Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, головний спеціаліст відділу планування державних інвестицій управління інноваційно- інвестиційної політики департаменту інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства. Захист відбудеться 21 лютого 2014 року о 12 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.810.02 Національної академії державного управління при Президентові України за адресою: 03680, м. Київ, вул. Ежена Потьє, 20, к. 212. Із дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національної академії державного управління при Президентові України за адресою: 03680, м. Київ, вул. Ежена Потьє, 20. Автореферат розісланий 20 січня 2014 року. Вчений секретар спеціалізованої вченої ради Н.І.Демедишина

3 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ Актуальність теми. Глобалізація ринків сировинних матеріалів і ринків збуту готової продукції визначає характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються в процесі синхронізованої роботи різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов’язаних із транспортуванням і зберіганням матеріальних ресурсів. 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 є 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 на обсягах транзиту певним чином позначаються якість надаваних транспортних послуг та конкурентоспроможність транзитних тарифів країни. Ключова особливість транзитної діяльності – її системна належність до сфери послуг, яка, у свою чергу, є не тільки складовою міжнародної торгівлі, а й фактором динамізації репродуктивної системи, науково-технічного прогресу. Тому новації в галузі транзитних перевезень, зокрема застосування сучасних програмно-цільових підходів до розвитку транспортних засобів, шляхової інфраструктури, систем логістики тощо, органічно пов’язані з властивими сфері послуг на сучасному етапі інформаційними пріоритетами, а також з інтеграцією завдань транзитної стратегії з цілями галузево-технологічного розвитку. У дисертаційному дослідженні розширюється і конкретизується розуміння державного управління транзитним потенціалом, включаючи елементи інституціонального забезпечення здійснення транзитної політики України, особливості реалізації транзитної стратегії України в умовах геоекономічних змін, інтермодальні перевезення, вдосконалення транспортно- логістичної системи як реальний шлях реалізації згаданого потенціалу. У галузі державного управління дисертаційна робота спирається на праці багатьох фахівців, зокрема: В.Д.Бакуменка, М.М.Білинської, В.М.Князєва, в яких розвиваються методологічні основи становлення науки державного управління. Концептуальні основи державної політики в геоекономічній сфері, включаючи і дослідження проблем реалізації транзитного потенціалу в Україні, є об’єктом уваги І.В.Бураковського, В.Є.Воротіна, А.С.Гальчинського, В.М.Гейця, Г.В.Дмитренка, Л.В.Ільченко-Сюйви, О.І.Кілієвича, Ю.В.Ковбасюка, Н.С.Криштоф, Н.А.Малиш, М.М.Миколайчука, С.О.Москаленко, І.В.Розпутенка, О.П.Романюк, С.В.Щербини, В.В.Юрчишина та ін. 4 Проблеми державного впливу на реалізацію соціально-економічних проектів та гуманітарних програм, що здійснюються як на центральному, так і на регіональному рівні, досліджувалися науковцями: К.О.Ващенком, В.А.Гошовською, Н.В.Грицяк, О.С.Ігнатенком, О.Ю.Лебединською, М.В.Мамоновою, А.В.Мерзляк, Я.Ф.Радишем, В.П.Трощинським та ін. Аналіз наукової літератури свідчить про досить серйозне теоретичне обґрунтування проблеми функціонування та розвитку транспортно-логістичних систем. Однак серед учених досі не вироблено єдиного підходу до визначення змісту та структури транспортно-логістичної системи України (ТЛСУ) як складової міжнародних транспортно-логістичних систем, а також щодо транзиту за різними напрямами (наземний, водний, підземний, повітряний). З огляду на це залишаються малодослідженими питання методологічного порядку, відповідно до якого простежувався б зв’язок і залежність реалізації потужного транзитного потенціалу України від транспортно-логістичної системи з її традиційним укладом, реалізації транзитного потенціалу через різні системи. Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконувалося на кафедрі економічної політики Національної академії державного управління при Президентові України (далі – Національна академія) в межах комплексного наукового проекту “Державне управління та місцеве самоврядування” за темою “Геоекономічна політика України (ДР № 0109U003018). Роль автора як виконавця полягала в розробці методологічних засад формування і функціонування механізмів державного управління транзитною сферою. Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є науково-теоретичне обґрунтування та вдосконалення механізмів державного управління транзитним потенціалом України. Виходячи з цього проведено всебічний аналіз зарубіжної та вітчизняної транспортної системи, розглянуто фінансово-економічні проблеми, пов’язані з реалізацією Європейських меморандумів, угод, протоколів щодо розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), а також визначення першочергових заходів щодо стабілізації наявних обставин і забезпечення подальшого зростання транзитних вантажопотоків з метою підвищення ефективності зовнішньоторговельної діяльності України. Для досягнення мети було поставлено такі завдання: − охарактеризувати науково-теоретичні підходи до ефективного використання транзитного потенціалу з позицій формуючого впливу державного управління; − проаналізувати сучасний стан інституціонального забезпечення реалізації транзитного потенціалу; − виявити особливості функціонування механізмів державного управління щодо ефективного використання транзитного потенціалу; − обґрунтувати важливість розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в реалізації транзитної стратегії; 5 − запропонувати конкретні шляхи вдосконалення механізмів державного управління транзитним потенціалом. Об’єкт дослідження – система суспільно-економічних відносин, що впливають на механізми реалізації транзитного потенціалу. Предмет дослідження – механізми державного управління транзитним потенціалом в умовах глобальних трансформацій. Методи дослідження. Для реалізації мети й завдань дослідження використовувалася сучасна наукова методологія, що базується на принципах сходження від абстрактного до конкретного, єдності початку дослідження й початку розвитку об’єкта, логічного та історичного, законів розвитку суб’єкта і законів його пізнання. В основу методології було покладено системний підхід, методологічна специфіка якого визначається тим, що він орієнтує дослідження на розкриття цілісності суб’єкта і механізмів, що її забезпечують. У процесі написання дисертації використано низку наукових методів, зокрема: − історичний, який дав змогу окреслити еволюцію як самої транзитної системи в різні часові проміжки, так і становлення механізмів державного управління транзитним потенціалом; − загальнонаукового аналізу для вивчення наукових джерел та державних документів, що регламентують діяльність суб’єктів державного управління в транспортно-логістичній сфері; − співвіднесення і зіставлення з метою конкретизації трактувань окремих суб’єктів транзитної діяльності з позиції їх спрямованості в наукових категоріях; − системного аналізу для визначення критеріїв вимірювання ефективності державного управління транзитним потенціалом в аспекті практичної реалізації; − системного синтезу (емпіричне узагальнення) в процесі вивчення різноманітних об’єктів і явищ, що супроводжують функціонування механізмів державного управління транзитним потенціалом; − порівняльного аналізу здобутих даних для встановлення взаємозв’язків і визначення елементів теоретичної моделі державного управління транзитним потенціалом; − кореляційного аналізу для побудови нової парадигми державного управління транзитним потенціалом (підвищення транспарентності, об’єктивності в оцінці діяльності суб’єктів державного управління та зниження рівня суб’єктивізму у висновках); − проектування з метою побудови комунікативних об’єктів і встановлення доцільності зміни структури підрозділів органів державного управління, спрямованих на ефективне використання транзитного потенціалу. Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретико- методологічному дослідженні розвитку транзитного потенціалу України, який включає методологічні підходи до оцінки управлінських рішень щодо реалізації транзитного потенціалу, ефективності розбудови транспортно-логістичної мережі, визначення чинників, що впливають на реалізацію України як транзитної держави, а також комплекс заходів щодо розбудови мережі 6 міжнародних транспортних коридорів та розвитку експортного потенціалу вітчизняного перевізника. У межах проведеного наукового дослідження в дисертації: уперше: – обґрунтовано й апробовано серед управлінців-практиків доктрину державного управління транзитним потенціалом, в основу якої покладено замкнений цикл управління (прогнозування: передбачення наслідків; планування: встановлення управлінської мети та організаційних заходів щодо її досягнення; мотивація: забезпечення зацікавленості управлінців у досягненні поставленої мети; контроль: визначення ступеня досягнення управлінської мети, який дає змогу переходити до нового циклу державного управління транзитним потенціалом або в разі необхідності коригувати її); – сформульовано і концептуально обґрунтовано пріоритетні напрями реалізації транзитного потенціалу в умовах ринкової економіки, світової та європейської інтеграції, що передбачає втілення управлінських цінностей у реальність крізь призму фінансових категорій і понять; удосконалено: – методологічні підходи до формування мережі транспортних коридорів на європейському та азіатському просторі, вдосконалення транспортної політики Європейського Союзу, ЄЕК ООН, ЕСКАТО ООН, що дало змогу визначити пріоритети транспортної політики України, гармонізації вітчизняного транспортного законодавства з європейським; – організаційно-економічні заходи щодо розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, суть яких полягає в адаптації українських стандартів до вимог ЄС; набули подальшого розвитку: – критично-конструктивна характеристика стану розробки та реалізації механізмів державного управління транзитним потенціалом, у результаті чого з’ясовано основні напрями його вдосконалення; – узагальнення історичного досвіду реалізації механізму державного управління транзитним потенціалом за напрямами (нафто-, газотранспортна система; автомобільний транспорт; морські та повітряні перевезення; залізничні сполучення тощо); – концептуальні положення формування транзитної політики як складової економічної політики України, що впливають на ефективне входження до ЄС. Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони дали змогу сформулювати конкретні пропозиції, визначити шляхи та інструменти вдосконалення механізму державного управління транзитним потенціалом України, забезпечити єдиний науково-методичний підхід до використання потенційних переваг у транзитній сфері. Окремі теоретичні положення та науково-практичні результати дослідження знайшли застосування в законотворчому процесі, а також упроваджені в діяльність корпоративних і комерційних структур. Зокрема, результати наукового дослідження використані: 7 − Міністерством інфраструктури України під час визначення пріоритетних напрямів формування і реалізації транзитної політики України (довідка від 20 листопада 2012 року № 5941/12/14-12); − Бердянським морським торговельним портом при виробленні стратегічних напрямів ефективного освоєння інноваційних технологій в інфраструктурі транспортних перевезень (довідка від 28 листопада 2012 року № ги-19-17); − Національною академією під час удосконалення науково-методичного забезпечення та викладання навчальних дисциплін “Державна політика: аналіз та механізми впровадження”, “Державне управління в економічній сфері” (довідка від 8 листопада 2012 року). Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною науковою роботою автора. Висновки та рекомендації, в тому числі й ті, що характеризують наукову новизну, отримані дисертантом особисто. Особистий внесок автора у статті [4], опублікованій спільно з Н.В.Безбах, полягає в розробці та впровадженні ідей державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортну сферу; у тезах міжнародної конференції [17], підготовлених спільно з І.В.Розпутенком, – у вирішенні питання матеріально-технічного забезпечення транзиту. Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційної роботи обговорювалися, були оприлюднені та схвалені на наукових та науково-практичних, всеукраїнських та міжнародних конференціях, а також конференціях за міжнародною участю: “Інновації в державному управлінні: системна інтеграція освіти, науки, практики” (Київ, 2011); “Актуальні проблеми регіонального управління та місцевого самоврядування” (Київ, 2011); “Актуальні проблеми державного управління на сучасному етапі державотворення” (Луцьк, 2011); “Сучасна регіональна політика: освіта, наука, практика” (Одеса, 2011); “Правові аспекти публічного управління: теорія та практика” (Дніпропетровськ, 2011); “Стратегія державної кадрової політики – основа модернізації країни” (Київ, 2012); “Завдання державного, регіонального та муніципального управління в контексті нових реалій національного розвитку (Київ, 2012); “Актуальні проблеми європейської інтеграції та євроатлантичного співробітництва України” (Дніпропетровськ, 2012); “Дні інформаційного суспільства – 2012” (Київ, 2012); “Наука як ресурс модернізаційної стратегії держави” (Київ, 2012); “Государственное управление: проблемы теории и практики” (Тбилиси, 2012); “Сучасні тенденції розвитку публічного управління: теорія та практика” (Одеса, 2012). Публікації. За темою дисертаційного дослідження було опубліковано 18 праць, з них 8 статей у наукових фахових виданнях України, 10 тез – у матеріалах науково-практичних конференцій. Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації становить 196 сторінок, обсяг основного тексту – 162 сторінки. Робота містить 5 таблиць, 14 рисунків, 5 додатків. Список використаних джерел складається з 246 найменувань.

8 ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, розкрито ступінь її наукової розробки, вказано на зв’язок роботи з науковими програмами, темами досліджень; визначено мету й завдання, об’єкт, предмет, методи дослідження; охарактеризовано наукову новизну одержаних результатів, їх наукове та практичне значення, особистий внесок здобувача; наведено дані щодо апробації результатів дослідження й публікацій за темою, структури та обсягу дисертації. У першому розділі – “Засадничі підстави означення і реалізації транзитного потенціалу в Україні” – охарактеризовано стан та рівень використання транзитного потенціалу в Україні. У роботі зазначено, що сучасні тенденції формування економічного простору безпосередньо та опосередковано впливають на розвиток транспортної системи України. Внаслідок цього виникає потреба в з’ясуванні сутності транзиту і тенденцій розвитку державного управління потенціалом транспортних артерій, що особливо важливе для України як транзитної держави, потенціал якої у цій сфері використовувався впродовж 22 років незалежності вкрай неефективно. Така неефективність дуже контрастно дисонує з огляду на приклади набагато успішніших ринкових перетворень в інших європейських країнах. Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об’єктивні фактори – геополітичне положення нашої країни і наявність у ній потужних геоекономічних ресурсів, включаючи транспортний комплекс. З огляду на тематику дослідження у дисертації наводяться основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні (невпорядкованість системи контролю вантажів на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами; численні бюрократичні перешкоди при оформленні транзитних перевезень; повільність доставки вантажів; несприятлива кримінальна ситуація; брак комплексного, в тому числі інформаційного, обслуговування на шляху транзиту, а також відсутність комплексу правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування). Актуальною проблемою для України, що потребує розв’язання, є застосування механізму вилучення транзитної ренти від використання транспортної інфраструктури. Кожна країна, що дає дозвіл на в’їзд на свою територію іноземних автомобілів, на пропускних пунктах бере з іноземних громадян плату за користування автошляхами. Для багатьох держав такі збори є суттєвим джерелом наповнення їх бюджету. Утім, в Україні ставки єдиного збору в пропускних пунктах не переглядалися з часу їх запровадження, внаслідок чого вони є найнижчими не тільки серед країн Східної Європи та СНД, а і Європи загалом. Так, мінімальні ставки плати за проїзд територією країни за день перебування у сусідній Польщі становлять 11,5 євро, в Азербайджані – 15,7 євро, у Білорусі – 19,5 євро, Чехії – 20 євро. В Україні ж ці ставки, які не змінювалися із 2000 р., становлять 9 лише 3,7 євро за день перебування. У результаті цього бюджет від ввезення 1 т вантажу на територію України залізничним чи автомобільним транспортом отримує лише 1,18 грн, або 0,12 євро. Україна сьогодні має найнижчий і тому неекономічний нерентабельний тариф на транзит російського газу. Російська сторона наполягає на тому, щоб цей тариф залишався незмінним. Таким чином, нові витрати української сторони на закупівлю технологічного газу для транзиту російського газу територією України до країн Європи збільшуються. Україна не використовує всіх переваг свого географічного положення. Органи державної влади не вивчають економічний ефект від здійснення вантажних перевезень дорогами країни, його вплив на формування доходів держбюджету. Натомість більшість європейських країн ефективно користується своїм вигідним розташуванням та має від цього неабиякий зиск. Україна ж, що має найвищий рейтинг транзитного потенціалу та найбільшу протяжність транспортних шляхів у Європі, не використовує такі можливості. Хоча на сьогодні транзитний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях, рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Низьким є рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції. На європейських залізницях упроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200-250 км/год і більше та високу частоту руху. На залізничному транспорті України також упроваджується рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год, однак при цьому необхідно вирішити досить складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно вантажним та переважно пасажирським рухом та підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Разом з тим пропускну спроможність залізниць на Кримському напрямку вичерпано. Морські порти України за якісними, технічними характеристиками, такими як глибина причалів, їх технічний стан, а також устаткування, засоби перевантаження і зберігання, рівень автоматизації та комп’ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х рр. минулого століття. Незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється низькими тарифами на перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; браком коштів на просте відтворення основних фондів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого 10 складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Якомога швидше вирішення цих проблем має надзвичайно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту, що відіграє все більшу роль у розвитку зовнішньоекономічних зв’язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Тож в умовах дефіциту бюджетних коштів органам державної влади необхідно активізувати пошук додаткових джерел наповнення держбюджету, запроваджуючи загальносвітову практику оподаткування проїзду територією найбільшої в Європі транзитної держави. У другому розділі – “Механізми реалізації транзитного потенціалу України” – здійснено аналіз ефективності функціонування механізмів реалізації транзитного потенціалу, вказано на проблеми і недоліки, пов’язані з функціонуванням механізмів державного регулювання транзитних потоків, визначено рівень впливу державних структур на інтермодальні перевезення, оцінено вплив фінансово-інвестиційних регуляторів на використання транзитного потенціалу. У процесі дослідження встановлено, що визначальним напрямом розвитку транзитної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їхніх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно- розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; розробляє гнучку тарифну політику щодо різних видів транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу. Зазначено, що цей ефективний напрям розвитку транзитного сегменту України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно- розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків до кінцевого споживача, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. Однак доводиться констатувати, що невідповідність національної інфраструктури України сучасним транспортним системам Європи знижує потенціал економічного розвитку нашої країни, перешкоджає становленню єдиної Європи, що ніби відокремлює в її центрі велику за площею територію від загальної схеми транспортно-вантажних потоків. Важливим фактором підвищення конкурентоспроможності національної мережі інтермодальних транспортних коридорів є розвиток науково-технічного 11 потенціалу транспортної галузі. Але для цього необхідно виробити відповідну науково-технічну політику транспортної галузі та створити на державному рівні єдиний Науково-інноваційний центр, у якому буде зосереджена вся науково-технічна, інноваційна інформація, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств, розвиток яких, у свою чергу, сприятиме розвитку як інтермодальних транспортних коридорів, так і транспортної системи країни. Основними напрямами розвитку інтермодальних транспортних коридорів України на найближчі роки мають стати: технічна і технологічна модернізація транспорту; розвиток ринкового середовища на транспорті, а також експорту транспортних послуг; підвищення безпеки транспортних процесів; інтеграція до Європейського Союзу; ефективна реалізація транзитного потенціалу України; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках перевезень. Для максимальної реалізації потенціалу щодо залучення міжнародних транспортних потоків необхідно створити мережу швидкісних залізничних ліній і рухомий склад нового покоління; сформувати конкурентну тарифну політику у сфері перевезень вантажів у міжнародних сполученнях; вирішити проблему, пов’язану з транскордонними послугами; спростити процедуру перевізного процесу. Механізми реалізації транзитного потенціалу мають передбачати: − реалізацію заходів транзитної політики щодо використання переваг і усунення недоліків у розвитку паливно-енергетичного комплексу; − створення кількох маршрутів до Європи, де Україна буде головним транспортером нафти, що перекачуватиметься з Баку до грузинського порту Супса, а далі танкерами по Чорному морю транспортуватиметься до Одеського терміналу і по трубопроводу Одеса-Броди – до Польщі та інших країн Європи; − створення міжнародного консорціуму з транспортування каспійської нафти; − використання внутрішніх резервів розв’язання паливно-енергетичної проблеми в цілому і нафтогазової зокрема. Цілеспрямована інтеграція транзитного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку МТК може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів. Нинішні умови транспортування вимагають об’єднання промислових, торговельних, транспортно­експедиторських компаній, що обслуговують інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги). У третьому розділі – “Шляхи реалізації транзитного потенціалу” – розглянуто основні перспективні напрями використання об’єктивних і суб’єктивних факторів розвитку України, зокрема підвищення інтенсифікації використання транзитного потенціалу, модернізація транзитно-логістичної системи, вдосконалення механізмів державного управління транзитним потенціалом України (рис. 1). 12 Рис. 1. Схема розвитку транзитної сфери України Ураховуючи великий транзитний потенціал нашої країни, на сьогодні найбільш актуальними питаннями є: розбудова спільної в контексті технічного і нормативно-правового забезпечення загальноєвропейської транспортної системи; прискорений розвиток транспортної інфраструктури; створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів. Законодавче забезпечення роботи ТК України Забезпечення безпеки роботи транспортного комплексу Створення конкурентного середовища у сфері транспорту з урахуванням різних форм власності Розробка і фінансування загальнодержавних науково- технічних програм розвитку ТК Державна підтримка та управління розвитком транзитної сфери Схема розвитку транспортного комплексу України Пріоритетні напрями розвитку транспортних підприємств Впровадження новітніх технологій транспортування Оновлення, модернізація та реконструкція основних фондів Зниження витрат, підвищення рентабельності та конкурентоспроможності транспортних підприємств Оптимізація структури управління транспортними підприємствами, підвищення рівня автоматизації технологічних процесів Забезпечення високого рівня транспортного сервісу при обслуговуванні клієнтури Удосконалення нормативно-правової бази функціонування ТК Розробка стандартів і норм, що відповідають міжнародним вимогам Розробка нової техніки та сучасних технологій перевезень Розробка ресурсно- і енергозберігаючих технологій, охорона навколишнього середовища Наукове забезпечення пріоритетних напрямів Розвиток наукової бази та вдосконалення системи підготовки кадрів Розвиток міждержавних зв’язків у сфері транспорту на основі дво- і багатосторонніх угод Інтеграція транспортного комплексу України в міжнародну транспортну систему 13 У системі геоекономічних вимірів стають пріоритетними питання: розвитку міждержавних транспортних зв’язків, упровадження нової техніки й сучасних технологій організації перевезень; забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі; розвиток комунікацій Європа – Україна – Азія, Північ – Україна – Південь, інших нових національних транспортних комунікацій; розширення й удосконалення експортних транспортних послуг; реконструкція та модернізація інфраструктури найважливіших магістралей; входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів; модернізація морського транспорту (оновлення й поповнення флоту); створення вільних економічних зон різних типів у морських портах; розвиток круїзного плавання, а також експортних послуг флоту і збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах; створення державної системи безпеки судноплавства; вдосконалення системи внутрішніх водних шляхів України; приведення технічного стану національної мережі автомобільних доріг у відповідність із міжнародними вимогами; розширення обсягів будівництва автомобільних доріг передусім за напрямами міжнародних транспортних коридорів. Основними напрямами вдосконалення державної політики щодо ефективного використання транзитного потенціалу в Україні є: − розробка нормативно-правових основ реалізації транзитного потенціалу; − адаптація та поетапний перехід до принципів міжнародної транспортної, митної політики у сфері транзиту вантажів; − підвищення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів перетину державного кордону України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об’єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; − упровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту; − проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків; − розвиток міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень; − створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту. Ефективне використання механізмів державного управління транзитним потенціалом сприятиме реалізації стратегічних напрямів розвитку економіки та інфраструктури, дасть змогу Україні адаптуватися до вимог Європейського Союзу.

ВИСНОВКИ На основі проведених досліджень у дисертаційній роботі розроблено концептуальні положення та отримано результати, які в сукупності вирішують важливе наукове завдання в галузі науки державного управління щодо 14 обґрунтування державного впливу на реалізацію транзитного потенціалу України. Отримані узагальнюючі положення, апробація здобутих результатів, їх використання в практичній діяльності дають можливість сформулювати відповідні висновки та окремі рекомендації. 1. Охарактеризовано наукові, теоретико-методологічні підходи до ефективного використання транзитного потенціалу України та з’ясовано, що: − стан транзитної сфери нашої країни залишається незадовільним. Зокрема, морські порти України за якісними, технічними характеристиками, такими як глибина причалів, технічний стан останніх та устаткування, засоби перевантаження і зберігання, рівень автоматизації та комп’ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х рр. минулого століття. Незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транзитної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низькими тарифами, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; браком коштів на просте відтворення основних фондів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу і транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного стану вітчизняного транспорту європейським вимогам; − надмірна відкритість економіки при нерозвиненості внутрішнього ринку супроводжується високою чутливістю до коливань зовнішньої кон’юнктури, а в умовах кризових явищ вона однією з перших відчуває нові виклики, пов’язані не лише з фінансовими проблемами, а й із змінами клімату, світовими і регіональними енергетичними та продовольчими кризами тощо. У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку дорожньо- транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, знизилися до рівня, що не забезпечує навіть простого відтворення основних виробничих фондів; − невідповідність національної інфраструктури України сучасним транспортним системам Європи знижує потенціал економічного розвитку нашої країни, перешкоджає становленню єдиної Європи. 2. Проаналізовано сучасний стан інституціонального забезпечення реалізації транзитного потенціалу. Нормативно-правова база, що регулює перевезення вантажів наземним (залізничним, автомобільним, трубним), водним (морським, річковим) і повітряним (авіаційним) транспортом, була прийнята ще в 60-70-х рр. ХХ ст. Зазначено, що інституціональне забезпечення перевезень є однією з найважливіших проблем у системі державного управління загалом та цивільному законодавстві України зокрема, без з’ясування сутності та природи якої важко зрозуміти особливості певних видів транспортних договорів, порядок їх укладання, зміни та припинення, відповідальність сторін та інші питання, які виникають у зв’язку зі здійсненням перевезень. Незважаючи на досить активний процес кодифікації цивільного законодавства України, 15 питання регулювання відносин перевезення залишається складним унаслідок наявності численних законодавчих актів, що стосуються зазначеної сфери, і потребує подальшого дослідження. Запровадження змін у нормативно-законодавчих механізмах має бути спрямоване на функціонування ринкових саморегуляторів, які тісно пов’язані з функціонуванням механізму державного управління транзитним потенціалом. 3. Виявлено особливості функціонування механізмів державного управління щодо ефективного використання транзитного потенціалу. Погіршення показників функціонування механізмів державного управління транзитним потенціалом України зумовлене зниженням попиту на послуги транспорту з боку як провідних вантажоформуючих галузей економіки, так і населення. Економіка України виявилася надто уразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбулася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від більшості країн світу за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва та рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток. Це пояснюється тим, що вітчизняним підприємствам притаманні технологічна відсталість та енергоємне виробництво, у них спостерігається низький рівень диверсифікації ринків збуту, що призводить до недостатньої адаптивності до зовнішніх збурень і появи негативних тенденцій у виробництві. Важливою особливістю функціонування механізму державного управління транзитним потенціалом в умовах фінансово-економічної кризи, з одного боку, та євроінтеграції – з другого є неповне використання функції безпосереднього впливу держави на транзитну сферу. 4. У роботі обґрунтовано важливі аспекти розвитку дорожньо- транспортної інфраструктури в реалізації транзитної стратегії. У процесі дослідження встановлено, що визначальним напрямом розвитку транзитної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно- логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їхніх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно- розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику щодо різних видів транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу. Вагомим фактором підвищення конкурентоспроможності національної мережі інтермодальних транспортних коридорів є розвиток науково- технічного потенціалу транспортної галузі. Це передбачає вироблення відповідної науково-технічної політики транспортної галузі та створення на державному рівні єдиного Науково-інноваційного центру, в якому буде зосереджена вся науково-технічна, інноваційна інформація, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність транспортних підприємств, розвиток 16 яких, у свою чергу, сприятиме розвитку як інтермодальних транспортних коридорів, так і транспортної системи країни. Основними напрямами розвитку інтермодальних транспортних коридорів України найближчим часом мають стати технічна та технологічна модернізація транспорту; розвиток ринкового середовища на транспорті, підвищення безпеки транспортних процесів; інтеграція до Європейського Союзу; збільшення експорту транспортних послуг; ефективна реалізація транзитного потенціалу України; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках перевезень. Цілеспрямована поступова інтеграція транзитного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку МТК може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів. Нинішні умови транспортування вимагають об’єднання промислових, торговельних, транспортно­експедиторських компаній, що обслуговують інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги). Адже саме вони здатні швидше, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставку продукції споживачам. 5. Запропоновано основні напрями вдосконалення державної політики щодо ефективного використання транзитного потенціалу в Україні: − модернізація нормативно-правових основ реалізації транзитного потенціалу; − адаптація та поетапний перехід до принципів міжнародної транспортної, митної політики у сфері транзиту вантажів; − підвищення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів перетину державного кордону України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об’єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; − упровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту; − проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні та залученню додаткових транзитних вантажних потоків; − розвиток міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень. Комплексний механізм державного управління транзитною сферою потребує вдосконалення таких складових елементів, як: − правовий (регулює відносини між державами, між державою та суб’єктами економічної і господарської діяльності через міжнародні угоди, закони і постанови Верховної Ради України, укази і розпорядження Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, а також накази відповідних міністерств і відомств); 17 − організаційний (визначає об’єкти, суб’єкти державного управління транзитною сферою, їх цілі, завдання, функції, методи управління та організаційні структури через методичні вказівки, інструкції, норми, нормативи й стандарти); − фінансовий (забезпечує регулювання фінансової, інвестиційної та інноваційної діяльності шляхом складання стратегічних планів розвитку, поточного бюджетування та фінансування об’єктів транзитної сфери); − інформаційний (запроваджує інформаційне забезпечення в державному управлінні шляхом складання звітності об’єктів господарської та економічної діяльності, статистичних збірників та застосування Інтернет-ресурсів). Механізми реалізації транзитного потенціалу мають передбачати: − здійснення ефективної транзитної політики щодо використання переваг сторін і усунення недоліків у розвитку паливно-енергетичного комплексу; − створення кількох маршрутів до Європи, де Україна буде головним транспортером нафти, що перекачуватиметься із Баку до грузинського порту Супса, а далі танкерами по Чорному морю доставлятиметься до Одеського терміналу і по трубопроводу Одеса-Броди – до Польщі та інших країн Європи; − створення міжнародного консорціуму з транспортування каспійської нафти; − використання внутрішніх резервів розв’язання паливно-енергетичної проблеми в цілому і нафто-газової зокрема. Реалізація цих та інших подібних заходів сприятиме досягненню цілей, що стоять перед державою, бізнесом і населенням, передусім підвищенню шансів адаптуватися до змін у глобальному світі з урахуванням національних інтересів та економічних можливостей

. СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ Праці, які відображають основні наукові результати дисертації 1. Брагінський В. В. Транзитна політика України: факт вигід і втрат / В. В. Брагінський // Економіка та держава. – 2011. – № 6. – С. 135–138. 2. Брагінський В. В. Державне управління потенціалом транзитної політики в Україні / В. В. Брагінський // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 12. – С. 79–82. 3. Брагінський В. В. Інституціональнее забезпечення транспортних послуг в Україні / В. В. Брагінський // Держава та регіони. – 2011. – № 2. – С. 15–20. 4. Брагінський В. В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури / Н. В. Безбах, В. В. Брагінський // Економіка та держава. – 2011. – № 8. – С. 115–118. – Авторські с. 115–117. 5. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика : наук. фах. вид. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. – 2011. – № 2 – 12 с. – Режим доступу : http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm 18 6. Брагінський В. В. Державне управління розвитком дорожньо- транспортної інфраструктури України / В. В. Брагінський // Право та державне управління : зб. наук. пр. – Запоріжжя : Класич. приват. ун-т, 2011. – № 3. – С. 112–116. 7. Брагінський В. В. Державний вплив на інтермодальні перевезення як шлях реалізації транзитного потенціалу України / В. В. Брагінський // Наукові розвідки з державного та муніципального управління : зб. наук. пр. / за ред. В. К. Присяжнюка, В. Д. Бакуменка. – К. : АМУ, 2011. – Вип. 1. – С. 294–302. 8. Брагінський В. В. Транзитний потенціал України: управління можливостями / В. В. Брагінський // Наукові розвідки з державного та муніципального управління : зб. наук. пр. / за ред. В. К. Присяжнюка, В. Д. Бакуменка. – К. : АМУ, 2011. – Вип. 2. – С. 292–301. Праці, які додатково відображають наукові результати дисертації 9. Брагінський В. В. Аналіз державного управління транзитним потенціалом / В. В. Брагінський // Інновації в державному управлінні: системна інтеграція освіти, науки, практики : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 27 трав. 2011 р. : у 2 т. / за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, С. В. Загороднюка. – К. : НАДУ, 2011. – Т. 1. – С. 500–501. 10. Брагінський В. В. До проблеми державного управління транспортною логістикою в умовах глобалізації: український контекст / В. В. Брагінський // Актуальні проблеми регіонального управління та місцевого самоврядування : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 8 квіт. 2011 р. : у 2 ч. / за заг. ред. В. К. Присяжнюка. В. Д. Бакуменка, Т. А. Іванової. – К. : Вид.- поліграф. центр АМУ, 2011. – Ч. 2. – С. 159–161. 11. Брагінський В. В. Державне управління перевезеннями автотранспортом України / В. В. Брагінський // Актуальні проблеми державного управління на сучасному етапі державотворення : матеріали наук.- практ. конф. (Луцьк, 27 жовт. 2011 р.) / за наук. ред. Т. М. Литвиненко, В. Я. Малиновського. – Луцьк : СПД, 2011. – С. 42–44. 12. Брагінський В. В. Проблеми розвитку транспортного сектору України / В. В. Брагінський // Сучасна регіональна політика: освіта, наука, практика : матеріали підсумк. наук.-практ. конф. за міжнар. участю, 28 жовт. 2011 р. : у 2 т. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2011. – Т. 1. – С. 12–14. 13. Брагінський В. В. Проблемні аспекти модернізації транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції / В. В. Брагінський // Правові аспекти публічного управління: теорія та практика : матеріали наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 14 груд. 2011 р.) / за заг. ред. Л. Л. Прокопенка. – Дніпропетровськ : ДРІДУ НАДУ, 2011. – С. 229–231. 14. Брагінський В. В. Інформаційний фактор у підвищенні ефективності транспортної логістики / В. В. Брагінський // Дні інформаційного суспільства – 2012 : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 24-25 квіт. 2012 р.). – К. : ТОВ “Салютіс”, 2012. – С. 106–108. 15. Брагінський В. В. Особливості реалізації транзитної стратегії України в умовах геоекономічних змін / В. В. Брагінський // Наука як ресурс 19 модернізаційної стратегії держави : матеріали наук. конф. (Київ, 16 трав. 2012 р.) : у 2 т. – К. : НАДУ, 2012. – Т. 1. – С. 147–148. 16. Брагінський В. В. Шляхи реалізації кадрового потенціалу України в умовах реалізації транзитної стратегії України / В. В. Брагінський // Стратегія державної кадрової політики – основа модернізації країни : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю. Київ, 31 трав. 2012 р. : до 15-річчя галузі науки “Державне управління”. – К. : НАДУ, 2012. – С. 117–118. 17. Брагинский В. В. Транспортно-логистические услуги и транзитный потенциал Украины / И. В. Розпутенко, В. В. Брагинский // Государственное управление: проблемы теории и практики : материалы междунар. науч. конф. (Тбилиси, 11-12 сент. 2012 р.). – Тбилиси : Междунар. акад. соц.-эконом. наук, 2012. – С. 129–133. – Авторські с. 130–132. 18. Брагінський В. В. Особливості реалізації транзитної стратегії в Україні / В. В. Брагінський // Сучасні тенденції розвитку публічного управління: теорія та практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. Одеса, 2 листоп. 2012 р. – Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2011. – С. 280–281. АНОТАЦІЯ Брагінський В. В. Державне управління транзитним потенціалом України в умовах глобалізації. – На правах рукопису. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління. – Національна академія державного управління при Президентові України, Київ, 2014. Охарактеризовано наукові, теоретико-методологічні підходи до ефективного використання транзитного потенціалу України. З’ясовано, що стан транзитної сфери нашої країни залишається незадовільним. Такий стан вітчизняної інноваційної і високотехнологічної складової транзитної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низькими тарифами, які підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного і місцевих бюджетів; браком коштів на просте відтворення основних фондів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій; недосконалістю механізмів лізингу. З’ясовано, що нестача інвестицій спричинила стрімке старіння рухомого складу і транспортної інфраструктури, що призвело до невідповідності технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Проаналізовано сучасний стан інституційного забезпечення реалізації транзитного потенціалу. Виявлено особливості функціонування механізмів державного управління щодо ефективного використання транзитного потенціалу. 20 Обґрунтовано, що важливою особливістю функціонування механізму державного управління транзитним потенціалом в умовах фінансово- економічної кризи, з одного боку, та євроінтеграції – з другого є обмеження функції безпосереднього впливу держави на транзитну сферу. Обґрунтовано важливі аспекти розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в реалізації транзитного стратегії. Ключові слова: державне управління, транзитний потенціал, транспортний комплекс, інтермодальні перевезення, фінансово-економічні регулятори, транзитно-логістична система, транзитна стратегія. АННОТАЦИЯ Брагинский В. В. Государственное управление транзитным потенциалом Украины в условиях глобализации. – На правах рукописи. Диссертация на соискание ученой степени кандидата наук государственного управления по специальности 25.00.02 – механизмы государственного управления. – Национальная академия государственного управления при Президенте Украины, Киев, 2014. В диссертационном исследовании охарактеризованы научные, теоретико- методологические подходы к эффективному использованию транзитного потенциала Украины. Установлено, что состояние транзитной сферы нашей страны остается неудовлетворительным. Такое состояние отечественной инновационной и высокотехнологической составляющей транзитной отрасли объясняется недостаточным уровнем инвестирования, низкими тарифами, подлежащими государственному регулированию; ограниченным финансированием из государственного и местных бюджетов; отсутствием средств на простое воспроизводство основных фондов вследствие занижения их стоимости и недостаточного уровня амортизационных отчислений, а также инвестиций на условиях концессий; несовершенством механизмов лизинга. Показано, что недостаток инвестиций вызвал стремительное старение подвижного состава и транспортной инфраструктуры, что привело к несоответствию технического и технологического состояния отечественного транспорта европейским требованиям. Проанализировано современное состояние институционального обеспечения реализации транзитного потенциала. Нормативно-правовая база, регулирующая перевозки грузов наземным (железнодорожным, автомобильным, трубным), водным (морским, речным) и воздушным (авиационным) транспортом, была принята еще в 60-70-х гг. ХХ в. В условиях проведения в Украине социальных и экономических преобразований важное значение имеют дальнейшее развитие и совершенствование нормативно- законодательного обеспечения. В связи с этим институциональное обеспечение перевозок является одной из важнейших проблем в системе государственного управления в целом и гражданском законодательстве Украины в частности, без 21 выяснения сущности и природы которой сложно понять особенности определенных видов транспортных договоров, порядок их заключения, изменения и прекращения, ответственность сторон и другие вопросы, возникающие в связи с осуществлением перевозок. Несмотря на достаточно активный процесс кодификации гражданского законодательства Украины, вопрос регулирования отношений перевозки остается сложным вследствие наличия многочисленных законодательных актов, касающихся указанной сферы, и требует дальнейшего исследования. Выявлены особенности функционирования механизмов государственного управления по эффективному использованию транзитного потенциала. Ухудшение показателей функционирования механизмов государственного управления транзитным потенциалом Украины обусловлено снижением спроса на услуги транспорта со стороны ведущих грузоформирующих отраслей экономики и со стороны населения. Экономика Украины оказалась слишком подверженной проявлениям мирового кризиса, она до сих пор не избавилась от глубоких структурных деформаций предыдущего периода, значительно отстает от большинства стран мира по совокупной производительности имеющихся факторов производства и уровню благосостояния населения, способности обеспечивать устойчивое развитие. Доказано, что спецификой функционирования механизма государственного управления транзитным потенциалом в условиях финансово-экономического кризиса, с одной стороны, и евроинтеграции – с другой является неполное использование функции прямого воздействия государства на транзитную сферу. Обоснованы важные аспекты развития дорожно-транспортной инфраструктуры в реализации транзитного стратегии. В процессе исследования установлено, что определяющим направлением развития транзитной отрасли Украины является формирование многопрофильной и многофункциональной интегрированной транспортно-логистической системы страны. ТЛСУ является средством интеграции отечественного транспортного комплекса в международные транспортно-логистические системы путем обеспечения их эффективного взаимодействия; удовлетворяет потребности потребителей транспортно-логистических услуг за счет гармонизации их интересов с интересами всех участников транспортно-распределительного процесса, способствует реализации эффективной транспортной политики на основе рационального распределения инвестиционных средств государства и частного сектора; создает гибкую тарифную политику на различных видах транспорта в целях увеличения транзитных грузовых потоков через территорию Украины на основе формирования оптимальных схем доставки груза. Установлено, что основными направлениями развития интермодальных транспортных коридоров Украины на ближайшие годы должны стать техническая и технологическая модернизация транспорта, развитие рыночной среды на транспорте, повышение безопасности транспортных процессов; интеграция в Европейский Союз, развитие экспорта транспортных услуг; эффективная реализация транзитного потенциала Украины, повышение 22 конкурентоспособности отечественного транспорта на международных рынках перевозок. Механизмы реализации транзитного потенциала должны быть направлены на осуществление мер транзитной политики по использованию преимуществ и устранению недостатков в развитии топливно-энергетического комплекса; создание нескольких маршрутов в Европу, где Украина будет главным транспортером нефти. Ключевые слова: государственное управление, транзитный потенциал, транспортный комплекс, интермодальные перевозки, финансово- экономические регуляторы, транзитно-логистическая система, транзитная стратегия. ANNOTATION Braginsky V. V. Mechanisms of governance transit potential of Ukraine. – Manuscript. Thesis for obtaining the candidate of sciences degree in public administration; specialty 25.00.02 – mechanisms of public administration. – The National Academy of Public Administration, the President of Ukraine, Kyiv, 2014. The characteristic of the scientific, theoretical and methodological approaches to the efficient use of transit potential of Ukraine and found that: state transit areas of our country remains unsatisfactory. Unsatisfactory national innovation and high-tech component of the transit industry due to insufficient levels of investment, low tariffs, which are subject to state regulation, limited funding from the state and local budgets, lack of funds for simple reproduction of fixed assets as a result of lowering their cost and the low depreciation, lack of investment under concessions, public-private partnerships; imperfect mechanisms leasing. Lack of investment has led to a rapid aging rolling stock and rail infrastructure, resulting disparity technical and technological level of domestic transport European requirements; The present state of institutional support for the realization of transit potential. The features of the functioning mechanisms of governance for effective use of transit capacity. An important feature of the functioning of government transit potential in terms of financial and economic crisis on the one hand, and European integration, on the other hand, is a narrowing of the function of direct state influence on the transit area. The work proved important aspects of road transport infrastructure of transit strategy. Key words: public administration, transit potential transport complex, intermodal transportation, financial and economic regulators, transit and logistics system, transit strategy. 23 Підп. до друку 17.01.2014. Формат 60 х 84/16. Обл.-вид. арк. 1,3. Ум.-друк. арк. 1,16. Тираж 100 пр. Свідоцтво серії ДК № 1561 від 06.11.2003. Віддруковано з оригінал-макета в управлінні з видавничої діяльності Національної академії державного управління при Президентові України 03680, Київ, вул. Ежена Потьє, 20, тел. 456-67-93.

Для ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>