

РОЗВИТОК РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЯК ЧИННИК ПРИСКОРЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

У статті розглянуто стан справ у транспортному секторі економіки України, зокрема у такій важливій його складовій, як транзитні перевезення. Досліджено проблеми та перспективи реалізації конкурентних переваг України на міжнародному ринку транспортних послуг; розвиток ринку транспортних послуг як фактор прискорення інтеграційних процесів.

Ключові слова: інтеграція, транспортні послуги, міжнародний ринок, експорт транспортних послуг, транзитний потенціал, міжнародні транспортні коридори.

I. Вступ

В посиленні глобалізаційних та інтеграційних процесів, які є основною ознакою сучасного етапу розвитку світової економіки, важливу роль відіграють інфраструктурні галузі, зокрема транспортна, що забезпечує вільне пересування основних факторів виробництва, дає змогу здійснювати міжнародний товарообмін, опосередковуючи зовнішньоекономічні зв'язки країн. При цьому значення діяльності транспорту в сучасному глобалізованому світовому господарстві неухильно підвищується, адже виявляється постійно діюча тенденція щодо перевищення темпів зростання міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва, що безпосередньо відбивається на темпах зростання та обсягах міжнародного вантажообігу.

За оцінками експертів ЄС, найбільш суттєве зростання товарообмінних операцій у найближчому майбутньому очікується в напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а також за напрямком європейської осі “Північ – Південь”.

Вигідне геополітичне розташування України на перехресті торговельних шляхів між Європою та Азією, а також наявність розгалуженої транспортної мережі, що забезпечує здійснення зовнішньоекономічних і транзитних перевезень з країнами Заходу та Сходу, є важливим чинником, який сприяє участі України в глобальних та регіональних інтеграційних процесах.

Проте в сучасних умовах, коли транзит стає предметом гострої міжнародної конкуренції, головною причиною того, що значна частина транзитних потоків оминає країну, є недостатня сформованість цивілізованих ринкових відносин у транспортній сфері, що зумовлює низьку конкурентоспроможність транспортних послуг і витіснення українсь-

ких перевізників з міжнародних ринків перевезень. У зв'язку із цим, виникає необхідність дослідження факторів, які впливають на подальшу розбудову транспортного ринку України та оптимізацію її транзитно-транспортного потенціалу.

Дослідженню проблем розвитку транспортного комплексу країни присвячено багато наукових праць у сфері як організаційно-технічного, так і фінансово-економічного забезпечення цього стратегічно важливого сектору національної економіки. Так, економічні проблеми розвитку транспорту країни досліджували у своїх працях українські вчені О. Бакаєв, М. Бідняк, М. Гончаров, В. Загоруйко, Л. Зайончик, В. Єлагін, В. Коба, М. Котлубай, Ю. Кулаєв, М. Макаренко, В. Мова, М. Примачов, Є. Сич, Ю. Цветов, В. Чекаловець та ін.

Однак останнім часом увага дослідників звернена на такі важливі координати, як геополітика та геоekonomіка, в системі яких розвивається транспортний сектор національної економіки. Серед науковців та практиків, у працях котрих різнобічно висвітлено питання реалізації транзитно-транспортного потенціалу, можна назвати Т. Блудову, А. Новикову, Ю. Пащенко та ін. Здобутки вчених мають велике наукове та практичне значення. Вони закладають теоретико-методологічну основу подальших наукових пошуків щодо чинників розвитку транспортного ринку в умовах поглиблення інтеграційних та глобалізаційних процесів.

II. Постановка завдання

Метою статті є визначення умов та факторів, що впливають на функціонування й розвиток транспортного ринку країни та дають змогу ефективно реалізовувати транзитно-транспортний потенціал у контексті прискорення інтеграції України до світової економічної системи.

III. Результати

Економічна інтеграція держав як об'єктивний процес зближення та взаємодії національних господарств, формування регіональних економічних угруповань виявляється у зростанні обсягу торгових, кредитно-фінансових та інших міжнародних операцій, в укладанні угод і договорів між державами, що доповнюється свідомим спільним регулюванням їх взаємних господарських зв'язків.

Важливу роль в інтеграційних процесах відіграє транспорт. Адже відомо, що саме транспорт поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців і продавців різних країн та регіонів, дає можливість маневрувати трудовими та природними ресурсами, здійснювати міжнаціональний обмін продуктами, забезпечуючи при цьому вільний розвиток ринкових структур міжнародної торгівлі. Саме тому транспортний фактор завжди посідав важливе місце в теорії розміщення, регіональної, міжнародної економіки та теорії зовнішньої торгівлі. Отже, в економічному плані ефективне функціонування транспортного ринку послаблює часовий і просторовий розрив між виробництвом і споживанням та є найважливішою складовою інтеграції країн у світову господарську систему.

Проте, з іншого боку, існує і зворотний зв'язок. Так, наприклад, такі інтеграційні процеси, як глобалізація та регіоналізація, суттєво впливають на функціонування й розвиток транспортного ринку. Під глобалізацією в цьому контексті слід розуміти створення єдиної загальносвітової транспортної системи, здатної задовольняти потреби в перевезенні вантажів і пасажирів з будь-якої точки земної кулі в будь-яку іншу її точку без якогось істотного впливу на цей процес національних кордонів. Тому світове співтовариство, використовуючи ресурсний потенціал держав і їхнє просторове розташування, прагне до формування єдиної транспортної системи. Для національних транспортних систем глобалізація ринку транспортних послуг виявляється у:

- лібералізації транспортної діяльності, відмові від дискримінаційного регулювання, зростанні конкуренції (виключаючи її недоброякісні види), що, зрештою зумовлює зниження величини транспортних витрат у ціні товарів світової торгівлі і, відповідно, знижує обмеження розвитку економічних зв'язків;
- уніфікації й універсалізації транспортних засобів, технологій, технічних вимог, що означатиме приведення умов функціонування національного транспортного ринку у відповідність із загальносвітовою практикою;
- зростанні транспарентності національного ринку транспортних послуг і, на-

самперед, підвищенні його інформаційної відкритості.

Крім того, розвиток інтеграційних процесів на транспорті в умовах глобалізації економіки створює організаційно-економічні передумови для формування інтегрованих транспортно-розподільних логістичних систем на регіональному, міжрегіональному і міжнародному рівнях.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (далі – ЄС).

Транспортно-дорожній комплекс (далі – ТДК) України є головним матеріальним каркасом міжрегіональної інтеграції й міжрайонного співробітництва як усередині країни, так і при здійсненні міжнародних торгово-економічних зв'язків. Для визначення шляхів вирішення проблем подальшого розвитку транспортної галузі України розроблено "Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року". Одним із найважливіших напрямів Концепції є інтеграція транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками на цьому шляху.

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, а також подальшої поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи необхідні такі кроки:

- реалізація угоди України про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту;
- реалізація інтеграційної політики щодо входження України у спільний транспортний простір СНД;
- розширення та зміцнення співробітництва в міжнародних транспортних організаціях і в реалізації міждержавних угод у галузі транспорту, в тому числі двосторонніх;
- створення ефективної державної системи контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців у сфері міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території України;
- упровадження необхідних заходів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями та урядами окре-

- мих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;
- уніфікація національних правових норм із міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод;
 - розробка і здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічної сумісності рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;
 - наближення національних, технічних, технологічних та екологічних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських та їх поступове запровадження на вітчизняному ринку;
 - удосконалення інформаційного забезпечення вантажовласників стосовно порядку та умов міжнародних перевезень, забезпечення відкритості і стабільності системи тощо [1].

Транзитний статус держави – це значний національний ресурс, оптимальне використання якого може стати одним з найперспективніших напрямів формування національної конкурентоспроможності, а також важливим чинником забезпечення активної участі країни в інтеграційних процесах. Адаже в умовах постійного зростання транснаціональних потоків збільшення обсягів міжнародного транзиту

територією України не тільки стає важливим джерелом експорту транспортних послуг, значних валютних надходжень до бюджету та створення додаткових робочих місць, а й потребує від країни активної участі у спільних транспортно-інфраструктурних проектах, уцілювання міждержавної взаємодії тощо.

Присутність України на міжнародному ринку транспортних послуг, а також глибина інтеграційних процесів у транспортній сфері залежать від рівня участі ТДК країни в міжнародних схемах перевезень, що, насамперед, пов'язано з обслуговуванням міжнародних вантажопотоків. Метою інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС та СНД є розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Проте сьогодні на міжнародному ринку транспортних послуг спостерігається потенційна загроза втрати Україною певної частки ринку з можливістю перетворення її з провідного експортера на імпортера зазначених послуг (табл. 1). Про це свідчить структура експортно-імпоротної діяльності з надання послуг транспорту України [2], яка погіршується: якщо у 2006 р. загальне співвідношення між експортом та імпортом послуг у грошовому вимірі становило 6,8 : 1, то вже у 2010 р. воно скоротилося до 6,7 : 1 (у 2008 р. становило всього 4,61 : 1).

Таблиця 1

Динаміка експорту та імпорту послуг транспорту України за 2006–2010 рр.

Показник	Експорт послуг, млн дол. США					2010 р. до 2006 р., %	Імпорт послуг, млн дол. США					2010 р. до 2006 р., %
	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.		2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	
Усього	5354,8	6111,7	7636,5	6305,6	7848,0	146,5	789,0	1118,4	1657,6	996,9	1170,7	148,3
Морськ. тр-т	806,1	915,9	1304,4	1272,8	1234,3	153,1	96,6	136,2	247,1	129,1	143,1	148,1
Питома вага, %	15,1	15,0	17,1	20,2	15,7	0,6	12,2	12,2	14,9	13,0	12,2	0,0
Повітряний тр-т	722,7	919,6	1231,1	1111,1	1181,9	163,5	248,7	334,3	542,4	338,8	447,6	180,0
Питома вага, %	13,5	15,1	16,1	17,6	15,1	1,6	31,5	29,9	32,7	34,0	38,2	6,7
Заліз. тр-т	860,2	1268,2	1641,1	1240,6	1487,1	172,9	338,0	502,8	656,0	423,8	463,5	137,1
Питома вага, %	16,1	20,8	21,5	19,7	18,9	2,8	42,8	45,0	39,6	42,5	39,6	-3,2
Трубопр. тр-т	2500,6	2411,6	2560,4	2104,0	3357,7	134,3	5,2	2,9	4,5	2,2	0,6	11,5
Питома вага, %	55,8	39,5	33,5	33,4	42,8	-13,0	0,7	0,3	0,3	0,2	0,05	-0,6
Ін. тр-т	465,1	596,4	899,6	577,1	586,9	126,2	100,5	142,0	207,6	103,1	115,9	115,3
Питома вага, %	8,7	9,8	11,8	9,2	7,4	-1,3	12,7	12,7	12,5	10,3	9,9	-2,8

Аналіз засвідчив, що змінюється і галузева структура експортованих та імпортованих транспортних послуг: зростає частка послуг, що пов'язані з діяльністю повітряного і морського транспорту, скорочується частка

послуг трубопровідного транспорту. Якщо в імпорті послуг Україною останній вид транспорту відіграє несуттєву роль (усього 0,05% усіх імпортованих послуг вартістю 0,6 млн дол. США у 2009 р.), то в експорті послуг

трубопровідний транспорт зменшив свою частку на понад 13% (у 2010 р. порівняно з 2006 р.). Це є наслідком, насамперед, політики Російської Федерації, яка майже одноосібно завантажує українську нафтогазопровідну систему для експорту вуглеводневих ресурсів. Збереження цих тенденцій призведе до втрати Україною її ролі як одного з основних транзитерів природного газу в Європі.

Проте ситуація потенційної загрози перетворення України з провідного експортера на імпортера транспортних послуг, на жаль, зумовлена багатьма причинами, які можна поділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Адже міжнародний рух вантажопотоків організований та функціонує в багатофакторній системі координат. До зовнішніх чинників слід зарахувати:

- зміну кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на

користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, як наслідок – переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів.

Внутрішні чинники мають техніко-економічний, політичний та правовий характер. Так, до внутрішніх чинників техніко-економічного характеру належить, насамперед, низька якість внутрішньої транспортної мережі та відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів. Транспортно-комунікаційні властивості транспортного потенціалу країни характеризують, перш за все, показники шляхів сполучення (табл. 2).

Таблиця 2

Довжина і щільність шляхів сполучення у деяких країнах Європи

Країна	Площа країни, тис. км	Автошляхи		Залізниці	
		довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²	довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²
Україна	603,7	169,5	274,7	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

З аналізу наведених даних можна зробити висновок, що Україна, маючи найвищий коефіцієнт транзитності в Європі, суттєво відстає за рівнем забезпеченості транспортними шляхами [3]. Незадовільно низький рівень функціонування транспортної мережі виявляється, перш за все, в різних темпах будівництва автомобільних доріг загального користування, з одного боку, і темпах автомобілізації країни – з іншого. За даними Державного комітету статистики, останні п'ять років кількість шляхів сполучення, які формують транзитний каркас території, майже не змінилася, тоді як за цей самий період у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі. У результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 6,3 раза менше, ніж у Франції, у 6,6 раза менше, ніж у Німеччині.

На європейських залізницях упроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200–250 і більше км/год та високу частоту руху. На залізничному транспорті України також упроваджується рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год, однак при цьому необхідно вирішити достатньо складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно вантажним

та переважно пасажирським рухом та підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Довжина швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. км, у Німеччині – 10,9 тис. км, у Франції – 7,1 тис. км, а рівень фінансування 1 км автодоріг в Україні, відповідно, у 5,5 – 6 разів менше, ніж у зазначених країнах [2].

Щоб змінити таке становище, необхідно регулярно і цілеспрямовано інвестувати цей сектор. Для розбудови транспортної інфраструктури відповідно до затвердженої урядом національної Транспортної стратегії до 2020 р. необхідно залучити понад 100 млрд дол. США. За підрахунками фахівців Міністерства інфраструктури, на розвиток дорожньої галузі передбачається залучити 5 млрд дол. США, а на реформування залізничної галузі – 17 млрд дол. США, 13 млрд дол. США – у сферу морського та річкового транспорту, 15 млрд дол. США – в авіацію [1].

Транспортною стратегією на період до 2020 р. фінансування реалізації інвестиційних проектів передбачається здійснювати на змішаній основі із залученням власних коштів транспортних підприємств, бюджетних коштів; коштів місцевих бюджетів на ці-

лі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій; залученням прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх інвесторів; інвестицій на засадах концесій та інших джерел. За можливими джерелами фінансових ресурсів передбачено таку структуру фінансування: кошти державного бюджету – 16,9%, кошти місцевих бюджетів – 9,8, інші джерела (інвестиції, кредитні кошти та ін.) – 73,3% [1].

Слід відзначити, що у питаннях визначення пріоритетних напрямів розвитку ТДК на середньо- та довгострокову перспективи, а також подальшої інтеграції транспортної системи України до світової та європейської транспортних систем одним з пріоритетних завдань визначено розвиток мережі міжна-

родних транспортних коридорів (далі – МТК). Створення і функціонування мережі транспортних коридорів регулюється у міжнародній практиці кількома сотнями різноманітних нормативно-правових актів, технічних документів, конвенцій, вимог, стандартів тощо, значна частина погоджена українською стороною. Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив з МТК.

Через територію України проходять транс'європейські коридори [4], зокрема: напрямом із Фінляндії до Греції – критський коридор № 9; напрямом із Італії крізь Центральну Європу, Україну і далі – критський коридор № 5; напрямом із Північної Європи до Києва і далі – критський коридор № 3 (табл. 3).

Таблиця 3

**Транспортні коридори України,
що становлять частину мережі міжнародних коридорів для автотранспорту**

Номер коридору і країни-користувачі	Маршрут	Довжина маршруту, км
№ 3 (Критський) Німеччина, Польща, Україна	Основний хід	618
№ 5 (Критський) Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна	Основний хід	309
№ 9 (Критський) Фінляндія, Росія, Литва, Білорусь, Україна, Молдова, Румунія, Болгарія, Греція	Основний хід	643
	Відгалуження	146
	Відгалуження	255
№ 10 Балтика – Чорне море (умовно) Польща, Україна (розглядати разом з коридором ЄАТК)	Основний хід	975
	Відгалуження	201
Європа – Азія (умовно коридор № 11) Німеччина, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії, Китай	Основний хід	1475
	Відгалуження	(від Чопа – 1665)
	Відгалуження	1550
ЄАТК (умовно коридор № 12) Україна, Грузія, Азербайджан, країни Середньої Азії (розглядати разом з коридором Балтика – Чорне море)	Основний хід	675
	Відгалуження	1077

Ті із зазначених коридорів, що проходять територією України, забезпечать найбільш короткі (а отже, найбільш економічні) транспортні шляхи сполучення між багатьма країнами. До зазначених регіонів тяжіють 34 країни.

У розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна має можливість долучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту “Євразія”, що з'єднає країни Європи з азійськими державами. Створюваний проект передбачає будівництво автомобільного шляху (вирішується питання щодо залізниці), який проходитиме з Європи через територію України у напрямку Російської Федерації, Казахстану, Китаю. Автоtrasою переміщатимуть, насамперед, експортні та імпорتنі вантажі, а також пасажирів. Територією України магістраль проходитиме через Вінницю, Кіровоград, Донецьк, Луганськ до кордону з Російською Федерацією (Ізварино), далі територією РФ нижче Волгограда до кордону з Казахстаном, потім вище (північніше) Каспійського моря, північніше Аральського моря, обмине зону Байконура, пройде південніше Балхашу до м. Урумча на кордоні з Китаєм, а цією країною – до Тихоокеанського узбережжя. До магістралі в усіх країнах приєднуюватимуться місцеві автошляхи, в тому числі в Україні – близько 70% нових доріг, перелік яких за-

тверджено Законом України “Про Генеральну схему планування території України” [5].

Низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, а також складна та тривала процедура його проходження стають причиною того, що значна частина транзитних вантажопотоків оминає Україну.

Проте однією з перешкод для залучення потоків транзитних вантажів для їх проходження через українську територію залишається неефективна тарифна політика, що не враховує постійні зміни міжнародних вимог. На жаль, чинні в Україні тарифні правила та умови, а також система інших зборів і платежів за міжнародні перевезення поки що не відповідають міжнародним вимогам і потребують внесення якісних змін. Саме тому, незважаючи на низькі загальні тарифи на перевезення, кінцеві транспортні витрати у зв'язку з додатковими платежами виявляються досить високими і значною мірою відштовхують споживачів транспортних послуг.

Державна політика у сфері інтеграційної взаємодії з ЄС та СНД має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на

принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалити систему міжнародного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система.

Проте більшість із внутрішніх проблем функціонування ТДК мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та докорінного реформування транспортної сфери в цілому. Це стане можливим лише на основі застосування комплексного підходу, який може бути реалізований у рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку всіх складових транспортно-дорожного комплексу і проведення єдиної національної транспортної політики з урахуванням необхідності створення прозорих конкурентоспроможних умов транспортування вантажопотоків через територію України. Така політика повинна бути також спрямована на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток об'єктів транспортної інфраструктури і сервісу, удосконалення транзитної тарифної політики тощо. Саме відсутність в країні конкурентоспроможної транспортної політики, а також сприятливого інвестиційного клімату і стабільного податкового законодавства суттєво гальмує інноваційний розвиток усіх складових транспортної галузі, не дає національним перевізникам змоги бути конкурентоспроможними на світовому ринку транспортних послуг.

Тому пріоритетним напрямом національної транспортної політики на сьогодні залишається розвиток цивілізованого національного ринку транспортних послуг і, перш за все, на основі забезпечення всіх форм безпеки – від захисту прав громадян і створення однакових умов для розвитку всіх видів господарської діяльності до захисту економічних інтересів України, а також проведен-

ня політики обмеження монополізму та розвитку конкуренції. При цьому важливим є створення умов для розвитку як внутрішньої конкуренції між перевізниками та видами транспорту, так і зовнішньої конкуренції з міжнародними транзитними системами.

IV. Висновки

Розширення Європейського Союзу і торговельних зв'язків прискорило зростання міжнародного транспортного ринку. В умовах формування нової моделі світової економіки розвиток транспортного ринку України розглядається як чинник забезпечення активної участі країни в інтеграційних процесах, реалізації національних інтересів, забезпечення належного місця країни у світовій господарській системі. Для України одним з найперспективніших напрямів формування та забезпечення національної конкурентоспроможності на міжнародному ринку має стати більш повна реалізація її транспортно-ресурсного потенціалу, особливо транзитної його складової.

Список використаної літератури

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.
2. Транспорт і зв'язок України 2010 : статистичний збірник / за ред. Н.С. Власенко. – К. : Август Трейд, 2011. – 266 с.
3. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. – К. : НІМБ, 2003. – 494 с.
4. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту і зв'язку України. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html#>.
5. Закон України "Про Генеральну схему планування території України" // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2002. – № 30. – Ст. 204.

Стаття надійшла до редакції 16.05.2012 р.

Бойко Е.В. Развитие рынка транспортных услуг как фактор ускорения интеграционных процессов

В статье рассмотрено положение дел в транспортном секторе экономики Украины, в частности в такой важной его составляющей, как транзитные перевозки. Исследованы проблемы и перспективы реализации конкурентных преимуществ Украины на международном рынке транспортных услуг; развитие рынка транспортных услуг как фактора ускорения интеграционных процессов.

Ключевые слова: интеграция, транспортные услуги, международный рынок, экспорт транспортных услуг, транзитный потенциал, международный транспортный коридор.

Boyko O. Transportation services market development as a factor of integration acceleration

In the article matter-position is examined in a transport sector of Ukraine's economy, in particular, in such its important constituent as transit transportations. The problems and perspectives of realisation of advantages of Ukraine on the world's transport system are examine; transportation services market development as a factor of integration acceleration.

Key words: integration, transport service, international market, export of transport services, transit potential, international transport corridors.