

транснаціональним составом акціонерів;

7) развитие сотрудничества между ведущими металлургическими компаниями, включая совместные меры по поддержке отечественного тяжелого машиностроения, совместные исследовательские проекты.

Литература

1. Лисин В. С. Стратегические ориентиры развития черной металлургии в современных условиях. — М.: Экономика, 2005. — 404 с.
2. Локшин А.И. Развитие черной металлургии – основа экономической безопасности Украины // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. Сборник научных трудов. — Донецк: ДонНУ, 2006. — С. 1258-1260.
3. Вызовы украинской металлургии // <http://www.metaltorg.ru/analytics/black/>

Надійшла 22.12.2008 р.

УДК 656.073.5

Л. С. ПАНЬКОВСЬКА, О. В. МЕРДЮК
Хмельницький національний університет

СУЧАСНИЙ СТАН МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ОЦІНКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Розглянуто роль і стан міжнародних автомобільних перевезень в Україні, рівень їх розвитку в Хмельницькій області. Виділені головні проблеми і перспективи розвитку даної галузі.

Considered the role and the state of the international automobile transportations in Ukraine, the level of their development in Khmelnytsky region. Marked the main problems and perspectives of the given branch.

Вступ. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг. Він не створює ніяких матеріальних цінностей, а забезпечує перевезення вантажів і людей, розвиваючи зв'язки між підприємствами, галузями, регіонами. Його ще називають “кровоносною системою економіки”, бо він є необхідною умовою функціонування господарства. Транспорт поділяється на вантажний і пасажирський, залежно від того, які об'єкти ним перевозяться. Вантажний транспорт забезпечує виробничі зв'язки між підприємствами і доставку населенню продуктів споживання; основними показниками ефективності його роботи є вантажопереваження (кількість перевезених за рік вантажів у тоннах) і вантажообіг (добуток обсягу перевезеного вантажу на відстань перевезень ($t * km$)).

Пасажирський транспорт забезпечує перевезення населення; його основними показниками є пасажиропереваження (кількість пасажирів, перевезених за рік) і пасажирообіг (добуток кількості пасажирів на відстань перевезень, вимірюється у пасажирокілометрах).

Мета роботи: проаналізувати ситуацію, яка склалася у міжнародних транспортних перевезеннях України, визначити її сильні і слабкі сторони, динаміку розвитку галузі, аналіз даного ринку послуг по всій Україні [3] та Хмельницькій області [4].

Розробленість даної теми. Є багато літератури, яка присвячена нормативному регулюванню міжнародних перевезень, поясненню міжнародних договорів і конвенцій, які діють у цьому просторі. Також є розробки теми міжнародних перевезень взагалі, наприклад, роботи Новікова Д.С., Плушнікова К.І., Саркісова С. В., але погано дослідженими залишаються питання перевезень за різними видами транспорту, а тому дана робота присвячена автомобільним перевезенням.

Актуальність теми полягає у тому, що транспортна система є основою для забезпечення нормальної діяльності економіки і її суб'єктів як всередині країни, так і у міжнародному плані.

Основні результати. Виділяють такі види транспорту: залізничний, автомобільний, трубопровідний, морський, річковий, авіаційний. Залежно від середовища переміщення їх групують у наземний, водний і повітряний транспорт.

Автомобільний транспорт України займає друге місце за вантажообігом і пасажирообігом після залізничного. Загальна довжина автомобільних шляхів в Україні становить 169 тис. км. Рівнинного рельєфу сприяє більш-менш рівномірному розвитку автомобільної мережі на всій території України.

Найважливіші автомагістралі — Київ — Житомир — Рівне — Львів — Ужгород; Київ — Полтава — Харків; Київ — Умань — Одеса; Харків — Запоріжжя — Сімферополь. Автомагістралями називають шляхи, які забезпечують високу пропускну здатність та швидкість руху. Транспортні магістралі є спеціалізованими (залізничні, автомобільні) або такими, що поєднують лінії двох чи навіть трьох видів транспорту — т. зв. полімагістралі. До полімагістралей відносяться, наприклад, залізнично-автомобільна Київ — Тернопіль — Львів, автомобільно-залізнично-річкова Київ — Дніпропетровськ — Запоріжжя та ін. Серед них виділяються автостради — дороги, що мають по кілька смуг в обох напрямках руху і не мають

перетину з іншими шляхами на одному рівні. За довжиною автострад Україна поступається багатьом європейським країнам. Низька якість доріг та автосервісу, що створює проблеми в інтеграції української транспортної мережі у загальноєвропейську.

Великими транспортними вузлами є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Умань, Львів. Зростає роль автомобільного транспорту у перевезеннях на далекі відстані та в міжнародному сполученні Основні “виходи” з України — автошляхи з Ковеля, Львова, Ужгорода, Чернівців, Одеси, Ізмаїла, Маріуполя, Харкова, Сум, Глухова, Чернігова.

У перспективі транспортна мережа все тісніше інтегруватиметься у високорозвинену європейську комунікаційну систему. Зокрема, передбачається будівництво транс'європейської автостради Київ — Мадрид. Важливе значення для зовнішніх перевезень мають т. зв. “транспортні коридори”.

Міжнародний транспортний коридор — це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства. Україна сполучена із країнами-сусідами кількома транспортними коридорами через які здійснюються також транзитні перевезення.

- 1) Пан-європейський №3 (Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ);
- 2) Пан-європейський №5 (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів);
- 3) Пан-європейський №7 Дунайський (водний);
- 4) Пан-європейський №9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ(Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгал.));
- 5) Міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море);
- 6) Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [2].

Міністерство транспорту і зв'язку України і АсМАТ (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України) є представниками міжнародних перевізників нашої держави у світі.[1]

Одне із основних завдань АсМАП України – представлення інтересів учасників Асоціації та відстоювання їх прав у Міжнародному Союзі Автомобільного Транспорту (МСАТ), а також участь у засіданнях Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), що дає можливість відстояти свої позиції, сприяти збільшенню кількості ліцензій і дозволів ЄКМТ та ін.

З 24 жовтня 2001 року АсМАП України став членом Союзу асоціацій автомобільних перевізників країн регіону Чорноморського Економічного Співробітництва (BSEC URТА). Членами Союзу є Албанія, Вірменія, Азербайджан, Болгарія, Грузія, Греція, Молдова, Румунія, Росія, Туреччина, Україна, Чорногорія.

Станом на 2005 рік в Україні було налагоджено взаємовідносини в міжнародному транспортному сполученні з 48 країнами, що відповідно було скріплено відповідними міжнародними угодами.

Отже, за період від 1995 р. по 2007 р. спостерігається постійне збільшення кількості автоперевезень вантажів на території України (див. табл. 1; рис. 1).

Таблиця 1

Динаміка зміни кількості автоперевезень вантажів

| Рік | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Темп росту |
|--------------------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|------------|
| Кільк. перев. тис. | 140 | 177,5 | 230 | 233,8 | 191,2 | 207,2 | 237,8 | 257,9 | 283 | 351,7 | 400 | 447,5 | 502,3 | 358,8 % |

З табл. 1 видно, що кількість автомобільних перевезень на території України за вказаний період зросла майже у 3,5 рази, що говорить про перспективну динаміку розвитку даного ринку послуг, а у період 2000-2007 років темп росту становив 242,4 %.

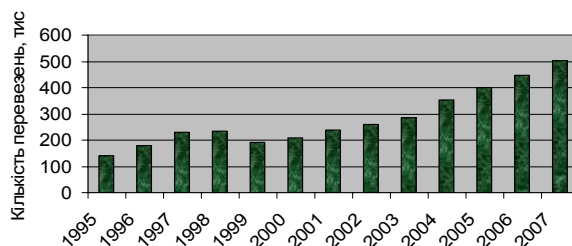


Рис. 1. Динаміка росту перевезень вантажів автотранспортом в тис. за 1992 – 2005

У 1999 році був деякий спад у динаміці, що було спричинено погіршенням ситуації всередині країни, але уже у 2000 – 2001 роки ситуація стабілізується за рахунок постійного представництва України у засіданнях ЄКМТ і приєднання до BSEC URТА.

Повноправне членство України в міжнародній організації ЄКМТ, створеної з метою полегшення інтеграції функціонування ринків міжнародних автомобільних перевезень, дозволило бути більш конкурентоспроможними українським перевізникам та дало можливість іноземним перевізникам безперешкодно здійснювати перевезення до України та транзитом через її територію, а українським перевізникам – до країн-учасниць ЄКМТ при наявності багаторазових дозволів ЄКМТ [3]. Дозволи ЄКМТ дійсні для перевезень вантажів автомобільним транспортом між країнами-членами ЄКМТ – 43 країни (див. табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка росту отримання дозволів ЄКМТ Україною за період 2001-2006 роках

| Рік | Базова квота | Річні | | Всього (Євро-2, Євро-3) |
|-----------------|--------------|--------|--------|----------------------------|
| | | Євро-2 | Євро-3 | |
| 2001 | 128 | 614 | 0 | 614 |
| 2002 | 128 | 614 | 0 | 614 |
| 2003 | 128 | 392 | 319 | 711 |
| 2004 | 141 | 392 | 428 | 820 |
| 2005 | 166 | 445 | 456 | 901 |
| 2006 | 213 | 470 | 966 | 1436 |
| Темпи росту (%) | 166,4 | 76,5 | 302,8 | 233,9 |

Стандарти “Євро” за вмістом у вихлопі автомобіля токсичних речовин були введені Європейською економічною комісією ООН.

Стандарт “Євро-1” передбачає викид бензиновим двигуном оксиду вуглецю не більше 2,72 грама на кілометр шляху, вуглеводню – не більше 0,72 г/км, оксиду азоту – не більше 0,27 г/км.

“Євро-1” діяв у Європі з 1993 року, а в 1996-му його замінив більш жорсткий – “Євро-2”. У ньому, зокрема, майже втричі скорочені норми викидів вуглеводню.

Стандарту “Євро-3” відповідають всі нові машини, виготовлені в європейських країнах з 2001 року.

Нині Європа переходить на ще жорсткіший стандарт “Євро-4”, а з 2009 року розвинені європейські країни планують перейти на “Євро-5”. Це говорить про те, що подальшому розвитку міжнародних автомобільних перевезень сприяло би вирішення на законодавчому рівні такого проблемного питання, як створення механізму економічного сприяння оновленню рухомого складу автомобільного транспорту, що відповідав би вимогам Європейського Союзу.

В Україні кількість вантажних транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення складає більш, як 18 тис. одиниць, з яких лише 11 тис. відповідають екологічним вимогам Євро-2 та Євро-3.

За наближеними розрахунками, з них:

29,5% – неекологічні Євро-0;

9,5% – автомобілів відповідають стандартам Євро-1;

46,8% – автомобілів відповідають стандартам Євро-2;

14,2% – автомобілів відповідають стандартам Євро-3,

З кожним роком країни Європи, які є основними партнерами України у зовнішньоекономічній сфері, посилюють вимоги до технічного стану автотранспорту, що пов'язано із проблемами навколишнього середовища, а кількість зареєстрованих екологічних автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення постійно зростає.

Сучасний етап розвитку економіки України веде до зростання малого та середнього бізнесу. Укладання договорів українськими перевізниками з іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародні перевезення, придбання та оновлення нового рухомого складу українськими перевізниками характеризується зростанням обсягів перевезень українськими перевізниками та витіснення з ринку транспортних послуг іноземних перевізників.

Кількість зареєстрованих автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення постійно зростає (див. рис. 2).

Отже, видно, що в Україні зберігається стійка тенденція зростання кількості автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, що спричинено швидким заповненням відносно вільного ринку України. Єдине завдання уряду є заохочення на законодавчому рівні автоперевізників забезпечувати зростання цієї динаміки за рахунок автомобілів, що відповідають євростандартам.

Характеристика ситуації експорту-імпорту транспортних послуг у Хмельницькій області. Для дослідження автотранспортних перевезень Хмельницької області розглянемо деякі статистичні дані по експортно-імпортних операціям за різними видами транспорту [4].

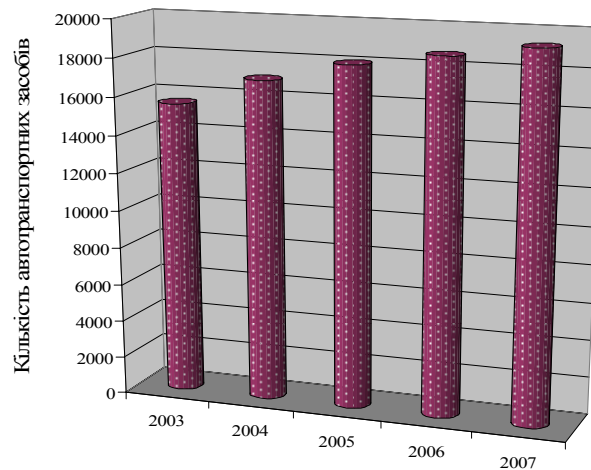


Рис. 2. Динаміка зростання кількості транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення

Таблиця 3

Динаміка експортних товарних послуг Хмельницької обл. (тис. дол. США)

| Показники | 2000 рік | 2004 рік | 2005 рік | 2006 рік | 2007 рік | Темпи зростання (%) |
|----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Транспортні послуги | 665,5 | 1506,5 | 2515,1 | 2029,5 | 3325,4 | 499,7 |
| Повітряний транспорт | 51,5 | 787,1 | 190,1 | 423,7 | 60 | 116,5 |
| Пасажирський | 51,5 | 495,5 | 31,8 | 213,7 | 6,9 | 13,3 |
| Вантажний | - | 290,6 | 158,3 | 210 | 53,1 | 18,8 |
| Інший транспорт | 614 | 719,4 | 2325 | 1605,8 | 3265,4 | 531,8 |
| Пасажирський | 0 | 0 | - | - | - | - |
| Вантажний | 614 | 719,4 | 2325 | 1605,8 | 3265,4 | 531,8 |

Проаналізувавши дані табл. 3 і табл. 4, бачимо, що Хмельницька область у період 2000-2007 років мала (за винятком 2004 р.) позитивне сальдо транспортних послуг, тобто їх експорт перевищував імпорт, що виражає позитивні тенденції у розвитку даної галузі, тобто головні тенденції кореспондуються з тенденціями по всій Україні.

Таблиця 4

Імпорт товарних послуг Хмельницької обл. (тис. дол. США)

| Показники | 2000 рік | 2004 рік | 2005 рік | 2006 рік | 2007 рік | Темпи зростання (%) |
|----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Транспортні послуги | 116,1 | 3013,2 | 1534,8 | 1524,5 | 1620,7 | 1396,9 |
| Морський транспорт | - | 1,6 | 3 | 6,5 | 1,1 | 68,7 |
| Вантажний | - | 1,6 | 3 | 6,5 | 1,1 | 68,7 |
| Повітряний транспорт | 4,4 | 533,9 | 651,4 | 602,6 | 656,2 | 14913,1 |
| Пасажирський | 4,4 | 8 | 8,8 | 4,5 | 9,6 | 218,1 |
| Вантажний | - | - | - | 0,6 | - | - |
| Інше | - | 525,9 | 642,6 | 597,5 | 646,6 | 122,9 |
| Залізничний транспорт | 6,3 | 1988,8 | 153,4 | 77,5 | 53,5 | 849,8 |
| Пасажирський | 6,3 | 24,6 | 29,3 | 31,2 | 46 | 730,2 |
| Вантажний | - | 1964,2 | 124,1 | 44,8 | 6,9 | 0,4 |
| Інше | - | 0 | - | 1,5 | 0,6 | - |
| Інший транспорт | 105,4 | 488,9 | 727 | 837,9 | 909,9 | 863,3 |
| Пасажирський | 0,2 | 3,8 | 2,8 | 2,6 | 4,4 | 22 |
| Вантажний | 3,2 | 218,4 | 328,5 | 408,1 | 335,2 | 10475 |
| Інше | 102 | 266,7 | 395,7 | 427,2 | 570,3 | 559,1 |

Структура імпорту товарних послуг показує, що в останні роки обсяг вантажних залізничних послуг дуже сильно зменшився, в той час як обсяг інших видів транспорту значно зріс, тобто стосується автомобільних вантажних перевезень [4].

Автомобільні перевезення стають дедалі важливіші для Хмельницької області. Вони поступово

витісняють своїх конкурентів у наданні транспортних послуг. Розвивається широка мережа приватних підприємств, які надають широкий спектр послуг у вантажо- та пасажироперевезеннями за допомогою автомобільного транспорту.

Висновки. Автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення. Звичайно залишається багато проблем у галузі міжнародного сполучення, якості дорожнього покриття та якості наших транспортних засобів. Ці проблеми потребують вирішення на законодавчому рівні, тому що від цього залежить подальший розвиток даної галузі української економіки. Потрібно встановити вимоги до транспорту, який займається даними перевезеннями, до дорожнього покриття всередині країни, особливо на дорогах міжнародного сполучення. Але в умовах кризової ситуації, яка склалася на сьогоднішній день, важко говорити про перспективи розвитку; стає зрозумілим, що у найближчі роки не можна очікувати на великі позитивні зрушення як в економіці в цілому, так і в транспортних перевезеннях зокрема. Особливо важкою може стати ситуація після конфлікту щодо постачання газу, адже це значно ускладнює стосунки України з її найближчими партнерами.

Література

1. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України // http://www.asmap.org.ua/index1.php?page=mizhn_diyaln&langid=1.
2. Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html>.
3. Підсумки та тенденції розвитку міжнародних автомобільних перевезень // http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/news_article?art_id=26673380&cat_id=35884.
4. Транспорт і зв'язок Хмельницької області у 2007 році. Статистичний збірник. – Хмельницький: Головне управління статистики у Хмельницькій обл., 2008.

Надійшла 25.12.2008 р.

УДК 339.727.24

О. М. ЛЕГЕДЗА

Львівський національний університет імені Івана Франка

Н. В. ГРИПИНСЬКА

Хмельницький національний університет

Г. Г. ЦЕГЕЛИК

Львівський національний університет імені Івана Франка

ВИКОРИСТАННЯ ЧАСОВИХ ТРЕНДІВ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ ДИНАМІКИ НАДХОДЖЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ

На основі статистичних даних за 2001 – 2008 рр. проведено аналіз надходження прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в економіку України. Побудовано дві математичні моделі, які дають змогу спрогнозувати обсяги надходження ПІІ в економіку України на 2009 і 2010 роки.

The analysis of receipt of direct foreign investments in the economy of Ukraine is conducted on the basis of statistical data for the period of 2001 – 2008. The mathematical model which enables to forecast the receipt of direct foreign investments on 2009 and 2010 is developed.

Вступ. Серед широкого кола питань, що розглядаються сучасною економічною наукою, проблема інвестицій та інвестиційного процесу належить до першорядних. Нині основне завдання держави полягає в тому, щоб забезпечити стимулювання процесів нагромадження й ефективного використання інвестиційних ресурсів відповідно до перспектив інноваційного розвитку. Інвестиції є вагомим чинником економічного зростання [1]. Їх приріст безпосередньо збільшує обсяги національного виробництва, знижує рівень безробіття, забезпечує модернізацію застарілого обладнання та технологій. Особливо актуальною для України є проблема інвестування сьогодні, коли потрібно підвищити рівень конкурентоспроможності вітчизняної економіки в контексті інтеграції країни у світовий господарський простір.

Усі провідні школи та напрями економічної думки другої половини ХХ століття приділяли особливу увагу аналізу інвестиційної діяльності. Вагомий внесок у теорію інвестицій зробили Г. Александер, Дж. Бейлі, Дж. Тобін, М. Джонк, Д. Марковіч та ін. Серед вітчизняних дослідників проблем інвестиційного процесу слід виділити О. Гаврилюка, Ю. Бажала, А. Гальчинського, В. Геєця, С. Злупка, М. Стирського, П. Гайдуцького та ін. Проте не всі аспекти цієї складної та багатогранної проблеми з'ясовані та отримали належне обґрунтування [1].