перехідного періоду. Отже, цілком зрозумілою є необхідність фундаментальних досліджень, спрямованих на подальший розвиток теорії та методології процесу інтенсифікації.

Одним з найменше вивчених теоретичних питань, пов'язаних з інтенсифікацією виробництва, є визначення її соціально-економічної ефективності. Це обумовлено тим, що деякі вчені ототожнюють категорії інтенсифікації і ефективності. Окрім того потрібно визначати ще і ефективність самого процесу інтенсифікації. Отже вказані питанням потрібно приділити увагу при подальших дослідженнях.

Також важливо дослідити і критерії інтенсифікації виробництва. Серед вчених відсутня єдина точка зору щодо того, якими критерії характеризувати процес інтенсифікації виробництва. При цьому інколи інтенсифікацію виробництва пояснюють і характеризують через той або інший певний критерій або їх сукупністю. Доречніше, в теорії інтенсифікації дослідити напрямок, який би давав можливість подолання будь-яких однобічностей.

Література

1. Горбачов В., Гурченко О. Еволюція та сучасний стан наукових уявлень про інтенсифікацію виробництва

2. Маркс К., Енгельс Ф. Твори. Т.24, Т.25

3. Павлов К. Актуальные методологические вопросы интенсификации производства // Общество и экономика.– 2002. – №8-9

4. Павлов К.В. Оценка эффективности интенсификации общественного производства / Павлов К.В., Ильин С.В. // Вісник економічної науки України. – 2004. – №1. – С.79-83.

5. Чухно А. Науково-технологічний розвиток як об’єкт дослідження еволюційної економічної теорії // Економіка України. –2008. – № 1. – С. 12-22.

Надійшла 10.11.2009

УДК 343.37

М. С. БАБИЧ
Хмельницький національний університет
І. Ф. КОВАЛЕНКО
Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ КОНКУРЕНЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ — ОДНА ЗІ СКЛАДОВИХ МІЖНАРОДНОЇ КОРУПЦІЇ

Розглянуто концептуальні положення глобалізації конкуренції транспортних послуг і сутності транзитного потенціалу та його реалізації. Висвітлено, що транспортна послуга — одна з різновидів торгівлі та економічної діяльності взагалі, в т.ч. корупційної. Рівень використання транзитного потенціалу України проявляється в обсягах надходжень до національного бюджету за надання транзитних послуг.

Conceptual positions of globalization of competition of transport services and essence of transit potential and his realization are considered. It is reflected, that a transport favour — one of varieties of trade and economic activity in general, including corruption. The level of the use of transit potential of Ukraine shows up in the volumes of entering national budget for the grant of transit services.

Ключові слова: транспортні послуги, транспортне співробітництво, транзитний капітал, транзит, транзитний потенціал.

Постановка проблеми. Однією з ознак розвитку світової економіки є посилення інтеграційних виробничих і невиробничих процесів між суб'єктами господарювання різних країн світу незалежно від їх географічного положення та політичних поглядів. Це торкнулося формування світового ринку праці, товарів, капіталів і різноманітних послуг, зростання транснаціональних товарних потоків, міжнародного транзиту дозволених вантажів. Такі світові явища мають глобальний характер і породжують якісно новий стан міжнародних економічних відносин. Тому останнім часом порушується питання про створення єдиної планетарної транспортної системи, в основі якої повинні лежати інтегральні континентальні транспортні комунікації, які мають стратегічне значення для забезпечення вантажних і пасажирських перевезень. Для України в центрі особливою уваги опинився напрямок “Європа — Азія”.

На сьогодні Україна ще слабо інтегрована у світогосподарські структури, і таке становище необхідно докорінно змінити. Необхідно знайти свій власний пріоритет ефективної інтеграції, який би найповніше відповідав національним інтересам, враховуючи наявні ресурси, географічне положення, потенційні можливості, вилучаючи при цьому будь-яку корупцію на різних рівнях, так як інтеграційні процеси можуть впливати на національну економіку двояко: позитивно й негативно.

Позитивним може бути те, що збільшуються розміри ринку, забезпечуються кращі умови торгівлі, поліпшується її інфраструктура, застосовується передова технологія. Негативний вплив інтеграції полягає в тому, що у слабо розвинутих країнах відбувається відплив ресурсів і перерозподіл на користь сильніших

партнерів, а звідси з'являється реальні загроза потрапити в повну залежність від несприятливих стихійних економічних явищ, що може бути базою для розвитку міжнародної корупції.

Вид транспорту, як галузь економіки, в цілому характеризується тим, що в процесі його діяльності не створюється матеріальний суспільний продукт, а створюється матеріальна послуга (продукція транспорту — перевізна діяльність, яка існує у просторі та в часі переміщення вантажів і пасажирів), тому неможливо з економічної точки зору спрогнозувати вартість надання матеріальної послуги, що знову дає підставу для розвитку корупційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми розвитку глобалізаційних процесів знайшли відображення в працях вітчизняних економістів – Л.Бакаєва, О.Білоруса, І.Бураковського, А.Гальчинського, В.Гейця, Б.Губського, Л.Кістерського, Д.Лук'яненка, З.Луцишин, С.Мочерного, В.Новицького, Ю.Пахомова, О.Плотнікова, О.Рогача, В.Рокочі, М.Рубцової, А.Філіпенка, О.Шниркова, С.Якубовського та інших. Ця ж проблема розглядається в дослідженнях багатьох авторів близького та далекого зарубіжжя, зокрема в працях Р.Вернона, Дж.Даннінга, Р.Камерона, Ф.Модігліані, Г.Перлмуттера, М.Портера, В.Ростоу, Дж.Стіглиця, А.Тобіна, П.Фішера, Р.Хамермеша та інших.

Виклад матеріалу дослідження. Україна завдяки вигідному географічному положенню має великі потенційні можливості для розвитку транскордонного співробітництва, оскільки 19 з 25 областей є прикордонними, а зовнішній кордон — найдовший серед європейських країн. Транскордонне співробітництво є важливим фактором Державної стратегії регіонального розвитку України до 2015 р., основною метою якої є створення умов для підвищення конкурентоспроможності регіонів, взявши під контроль "кримінальний капітал".

Одним із пріоритетних напрямів транспортного співробітництва визначено: розвиток існуючої транскордонної мережі для збільшення її пропускної спроможності; будівництво пунктів пропуску через державний кордон; розбудову виробничої та соціальної інфраструктур; розвиток інфраструктури бізнесу й туризму ("Євро-2012").

Програмою передбачено виділити з державного бюджету понад 7 млн.грн. на підтримку реалізації відібраних на конкурсній основі 16 проектів транскордонного співробітництва у Волинській, Вінницькій, Закарпатській, Івано-Франківській, Львівській, Чернівецькій, Чернігівській, Харківській областях. [1]

На кордонах України вже діють 7 єврорегіонів: "Буг", "Карпатський", "Нижній Дунай", "Верхній Прут", "Дніпро", "Слобожанщина", "Ярославна". Всі 16 проектів і 7 єврорегіонів повинні бути пронизані певними видами міжнародної транспортної системи перевезень.

Транспортно-дорожній, водний та повітряний комплекси є найголовнішими системоутворюючими складовими, що визначають рівень реалізації економічного потенціалу. Якщо до недавнього транспортна система виконувала обслуговуючу роль, то сьогодні транспорт став важливою і необхідною структурою зростання економічного потенціалу, могутності держави в цілому. Ось чому держава не повинна допустити прояву будь-яких корупційних елементів в розвитку даної системи.

Географічним положенням України зацікавлені понад 30 країн, її територією проходять найкоротші та найбільш вигідніші шляхи на напрямках Балтика — Чорне море, Північна і Центральна Європа — Закавказзя і Центральна Азія. Незамерзаючі порти на Чорному і Азовському морях та у гирлі Дунаю, а також річкових водних артерій, розвинуті мережі залізниць, автомобільні шляхи, трубопроводи у широтних і меридіанних напрямках створюють всі необхідні передумови для активної участі України у міжнародному поділі праці з перетворенням її на провідну країну-транзитера на євроазіатському просторі формуючи при цьому потужний транзитний потенціал.

Особлива інфраструктура (нафто-, газо- і продуктопроводи, ЛЕП, залізниці, автомагістралі, порти, повітряні шляхи) є важливою складовою транзитного капіталу України.

Економічні відносини України з Грецією мають пріоритетне значення для виходу нашої країни на ринки Європейського Союзу (особливо на ринок суднобудування). Туреччина може сприяти виходу України на ринки Близького Сходу, а також бути джерелом надходження товарів народного споживання та сировини для легкої промисловості, крім того, стати споживачем транспортних послуг українських фірм.

Налагодження тісних економічних відносин з країнами Близького та Середнього Сходу має велике значення для забезпечення економіки України альтернативними джерелами енергоносіїв і ослаблення залежності в цій сфері від Росії, а це не обійтись без розвитку водного та трубопровідного транспорту.

Згідно із Законом України "Про транзит вантажів" (1999р.), транзит вантажів — це перевезення транспортними засобами транзиту вантажів під чітким митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України. [2]

Слід підкреслити, що норми даного закону чомусь не враховують транзит вуглеводневої речовини трубопровідним транзитом та електроенергії лініями електропередачі, який складає переважну частину транзиту через географічне положення України.

В Україні трубна промисловість як спеціалізована підгалузь металургії, з'явилася 120 років тому. Сьогодні вона об'єднує виробничу базу 14 спеціалізованих підприємств, з них 12 перетворені в акціонерні товариства різного типу, два виробничих підприємства належать державі. При тому, що в світі (2004р.) було 1007 трубних заводів, а саме: в Європі — 347, Північній Америці — 263, Азії — 255, Південній

Америці — 57, Австралії та Океанії — 7, на Середньому Заході — 45, в Африці — 31, Країнах СНД — 39. Якщо взяти окремі країни по трубному виробництву, то маємо: Німеччина — 57, Італія — 52, Великобританія — 45, Франція — 36, Іспанія — 31, Індія — 63, Японія — 30, Південна Корея — 25, Бразилія — 16. [3] А це свідчить про те, що не усунута жорстока конкуренція в даній підгалузі металургії, що може призвести до корупційних дій між країнами.

Відставання Української трубної промисловості досягло тієї кульмінаційної точки, коли треба кричати на повний голос не про окремі негаразди, а про загрозу однієї із складових світової транспортної системи та втрату транспортних послуг в умовах глобальної конкуренції, тим більше, що Україна сама імпортує переважно енергоносії (природний газ, нафту, нафтопродукти), причому основну частину їх поставляє Росія, а це створює стратегічну сировинну залежність. Енергетичні поставки в Україну займають майже половину всього імпорту. Протягом 5 років імпорт енергоресурсів до України зріс в 1,5-1,7 раза, а його обсяги за вартісним показником перевищували експорт енергоресурсів у 4-7,7 раза, вітчизняна економіка витрачала на споживання імпортної нафти (до 4,7 млрд. дол. на рік) і газу (до 3,9 млрд. дол. на рік). [4]

Зовнішня торгівля України зорієнтована головним чином на країни СНД — в імпорті та на інші країни світу, що неможливо без широкого та якісного розвитку, реалізації транспортного потенціалу всіх видів в умовах глобалізації економіки.

Фахівці Національного інституту проблем міжнародної безпеки при РНБОУ дають наступне визначення транзитного потенціалу країни: “Транзитний потенціал країни - це потенційні можливості наявних і створюваних у країні додаткових об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередачі) вироблених за її межами транзитних вантажів (у т.ч. енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах. [5]

За великим рахунком транзит є експорт транспортних послуг, які можуть надаватися національними компаніями, які конкурують між собою, вантажовласникові та перевізникові при проходженні вантажу і транспортного засобу територією України. Важливе значення в інфраструктурі транспортної системи має якісне заправлення транспортних засобів паливом та організація забезпечення якісним харчуванням персоналу причетного до транспортної системи, ремонтом транспортних засобів та їх сервісним обслуговуванням.

Транзит сприяє ефективному використанню резервів провізних можливостей національних транспортних систем та їх вдосконалення. Транзитну систему слід розглядати не тільки як частину бізнесу, де завжди існують корупційні елементи, що додає свій вклад до ВВП, але й як важливий важіль міжнародного позиціонування країни.

Глобалізація конкуренції транспортних послуг відкриває додаткові можливості для вдосконалення транзитного потенціалу та обіцяє чималі вигоди щодо розвитку економіки окремих країн, а це, в свою чергу, призводить до створення міжнародної корупції певних структур та їх керівників.

Транзитний потенціал України може бути змінним і залежати від розвитку кількісних та якісних показників потужностей об'єктів і засобів транзиту, а також від створених умов і встановлених певних правил функціонування сфери транзиту. Слід зазначити, що останні перебувають під впливом закономірностей у розвитку світової торгівлі, зростання обсягів континентальних і міжконтинентальних транзитних товаропотоків в умовах глобалізації та регіоналізації, а також зростання конкурентної боротьби між країнами-транзитерами за залучення цих товаропотоків на свої території. [5]

Обсяги наявного транзитного потенціалу визначаються пропускною можливістю транзитних вантажів через територію тієї чи іншої країни за вказаним маршрутом, а також проектною потужністю трубо- і електропровідної мереж на виході за межі країни у напрямку країн-споживачів.

Масштаби перспективного транзитного потенціалу можуть бути визначені на підставі показників балансових розрахунків, які включають обсяги наявного транзитного потенціалу транспортно-транзитних складових, з урахуванням очікуваних замін морально та фізично застарілих потужностей.

Наявність у країні певного транзитного потенціалу зовсім не означає автоматично його повного використання. Рівень залучення транзитного потенціалу країни визначається відношенням фактичних обсягів транзиту територією країни транзитних вантажів, енергоресурсів до величини наявного у цій країні транзитного потенціалу.

Це відношення характеризує реальний попит транзитного потенціалу країни і залежить від цілого ряду позитивних та негативних внутрішніх і зовнішніх чинників. Основними внутрішніми чинниками, які безпосередньо впливають на показник використання транспортного потенціалу країни можуть бути: технічний і технологічний стан потужностей об'єктів і засобів транзиту, а також його інфраструктурного та інформаційного забезпечення, ефективність управління ними; розвинутість інституціональної бази; досконалість нормативно-правового регулювання діяльності у сфері транзиту; географічне положення країни і т.д.

До зовнішніх чинників можна віднести: наявність достатньої кількості відповідних транзитних вантажів у країнах-постачальниках і попит на них у країнах-споживачах; політика країн-постачальників

щодо вибору маршрутів для експорту своїх товарів і країн-споживачів, визначаючих шляхи імпорту; рівень інтегрованості суміжних країн-транзитерів у світовий і регіональний транспортний простори; географічне положення країн-постачальників і країн-споживачів і т.д.

Слід підкреслити, що територією України проходять три міжнародних Критські № 3 (Берлін — Вроцлав — Львів — Київ), № 5 (Трієст — Любляни — Будапешт — Львів) і № 9 (Хельсінкі — Санкт-Петербург — Мінськ — Київ — Кишинів — Димитровград) і чотири національні (ЧЕС, Європа-Азія, Балтійське море — Чорне море, Євроазіатський) транспортні коридори. Це зобов'язує Україну дотримуватись графіків транспортних доставок вантажів до місця призначення.

Особливістю мережі автомобільних доріг України є те, що майже всі вони проходять через населенні пункти, а це не відповідає міжнародним вимогам і призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. У щонайближчій перспективі пріоритет у розбудові автомобільних доріг України планується віддати тим напрямкам , які пов'язані з "Євро-2012". Це, насамперед, траси Київ-Львів, Львів-Луганськ, Київ-Одеса, Дніпропетровськ-Одеса, а також кільцева дорога навколо Києва.

Таким чином, там де відбувається рух великих грошей, загострення конкурентної боротьби при наданні транспортних послуг має місце корупція на різних рівнях, в т.ч. і на міждержавному, особливо в умовах світової фінансової кризи.

Література

1. Оскольський В. Про перспективи становлення конкурентоспроможної регіональної економіки / В. Оскольський // Економіка України. – 2007. – №12. – С. 11.

2. "Урядовий кур'єр" від 16 листопада 1999р.

3. Стасовський Ю. Світова трубна промисловість XXI століття / Ю. Стасовський // Економіка України. – 2008. – № 5. – С.55-57.

4. Шостак Л. Енергозабезпечення України у міжнародних економічних відносинах / Шостак Л., Дікарєв О. // Економіка України. – 2007. – № 11. – С. 82-83.

5. Пиражков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті ЄС і формування ЄЕП / Пиражков С. , Прейгер Д., Малярчук І. // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4-19.

Надійшла 29.11.2009

УДК 343.37

М. С. БАБИЧ, О. В. ЛЮБОХИНЕЦЬ
Хмельницький національний університет

КОРУПЦІЯ — ОДНА ІЗ СКЛАДОВИХ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Законослухняність як світоглядна цінність поки що не стала природним чинником для підприємця. Бізнес повинен стати економічно сильним і незалежним від влади. На превеликий жаль в Україні він живе під владою чиновників. Головна мета статті полягає у необхідності дослідити і проаналізувати економічну природу корупції не як окремого явища, а як інституціональної складової тіньової економічної діяльності в Україні.

Law-manageability' however much a world view value so far did not become a natural factor for a businessman. Business must become economic strong and independent of power. To the greatest regret in Ukraine he lives under power of officials. The primary objective of the article consists in a necessity to probe and analyse economic nature of corruption not as the separate phenomenon, but as institucional'noy constituent of shadow economic activity in Ukraine.

Ключові слова:корупція, тіньові відносини, влада, хабар, тіньова економіка.

Постановка проблеми. Сьогодні неможливо зробити чіткий аналіз соціально-економічного стану України без проблем, які тісно пов'язані з тіньовою економікою на рівні держави, а також на міжнародному рівні. Ось чому законодавством України серед пріоритетних принципів політики національної безпеки визначені пріоритети договірних (митних) засобів у розв'язанні конфліктів та використання в інтересах України механізмів міжнародної колективної безпеки.

Корупція як інститут тіньової економіки на всіх рівнях загрожує не тільки демократичному розвитку, але й фінансово-економічній і національній безпеці держави. Основною причиною виникнення тіньової економіки може бути не тільки невідповідність законів умовам економічної діяльності, але й потребам у виживанні людей в складних умовах становлення ринкових відносин. Шукаючи певні джерела виживання, підприємницьке населення не бачить нічого поганого, страшного в тому, щоб заробити гроші "в тіні", не сплачуючи податки в бюджет держави. Держава являється також на самому високому рівні підприємцем, але під захистом чотирьох центрів економічної влади:

– Верховної Ради, що приймає закони, які регулюють економічну діяльність;

– Президента, який має право накладати вето на прийняті Верховною Радою закони і видавати укази;

– Кабінету Міністрів, який приймає постанови з економічних питань;