

ліквідація наслідків підтоплення і зсувів ґрунту, використання відходів і відповідна інноваційна підтримка.

Досить доцільним буде також створення страхового фонду.

Наразі проблема підтоплення територій вуглевидобувних територій частково вирішується завдяки Комплексній програмі ліквідації наслідків підтоплення територій у містах і селищах України, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 р. № 160.

У Концепції реформування вугільної галузі, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 737-р, в умовах приватизації підприємств передбачено створення спеціального накопичувального фонду фінансування майбутньої ліквідації шахти.

Таким чином, за 12 років реструктуризації вуглевидобувної промисловості ліквідовано більше 130 шахт і розрізів. Нестача коштів не дозволяє належним чином провести повний обсяг робіт, у результаті чого стан навколишнього природного середовища погіршується. Враховуючи досвід ліквідації шахт, у майбутньому повинні передбачатися можливі ризики та їх фінансування. Необхідна також розробка науково-методологічних основ екологічної реабілітації порушених територій і, зокрема, методики оцінки збитків, пристосованої до потреб закриття гірничовидобувних підприємств, та економічного механізму накопичення й розподілу коштів на подолання наслідків ліквідації.

Література

1. Сухіна О.М. Визначення частки витрат на ліквідацію вуглевидобувних підприємств та реабілітацію їх територій у вартості продукції // *Уголь України*. – 2008. – № 4. – С. 13–15.

2. Сухіна О.М. Проблеми фінансового забезпечення здійснення моніторингу стану довкілля вуглевидобувних регіонів // *Моніторинг навколишнього середовища: науково-методичне, нормативне, технічне, програмне забезпечення: Мат. другої міжнар. наук.-практ. конф. 24–28 вересня 2007 р., АР Крим, м. Коктебель*. – К.: НПЦ “ЕКОЛОГІЯ НАУКА ТЕХНІКА”, 2007. – С. 21–23.

3. Сухіна О.М. Структурно-динамічні зміни, пов’язані з реабілітацією територій вуглевидобувних регіонів // *Механізм регулювання економіки*. – 2007. – № 3. – С. 86–93.

УДК 338.47

О.І. НИКИФОРУК

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК НАЙВАЖЛИВІШИЙ НАПРЯМ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЛЬНОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Стратегія транспортно-комунікаційного освоєння (розвитку) України нерозривно пов’язана з вибором напрямів і пріоритетів її соціально-економічного піднесення. Відомо, що найбільш гострим питанням формування

ефективної соціально-економічної політики в Україні є створення якісно нової життєздатної моделі сталого соціально-економічного розвитку з високими характеристиками якості життя, екологічної безпеки і конкурентоспроможності господарства.

Одним з основних факторів реалізації такої моделі залишається раціональне використання інтегрального соціально-економічного потенціалу України. Щоб уникнути його скорочення, необхідний зважений політико-економічний, соціально-економічний, економіко-екологічний і правовий аналіз для прийняття рішень, пов'язаних із суттєвими перетвореннями в соціально-економічній системі, здатними негативно, прямо чи побічно впливати на життя сьогоденного покоління і майбутніх генерацій.

Інтегральний соціально-економічний потенціал України як база економічної безпеки і сталого розвитку містить наступні структурні елементи (рис. 1):

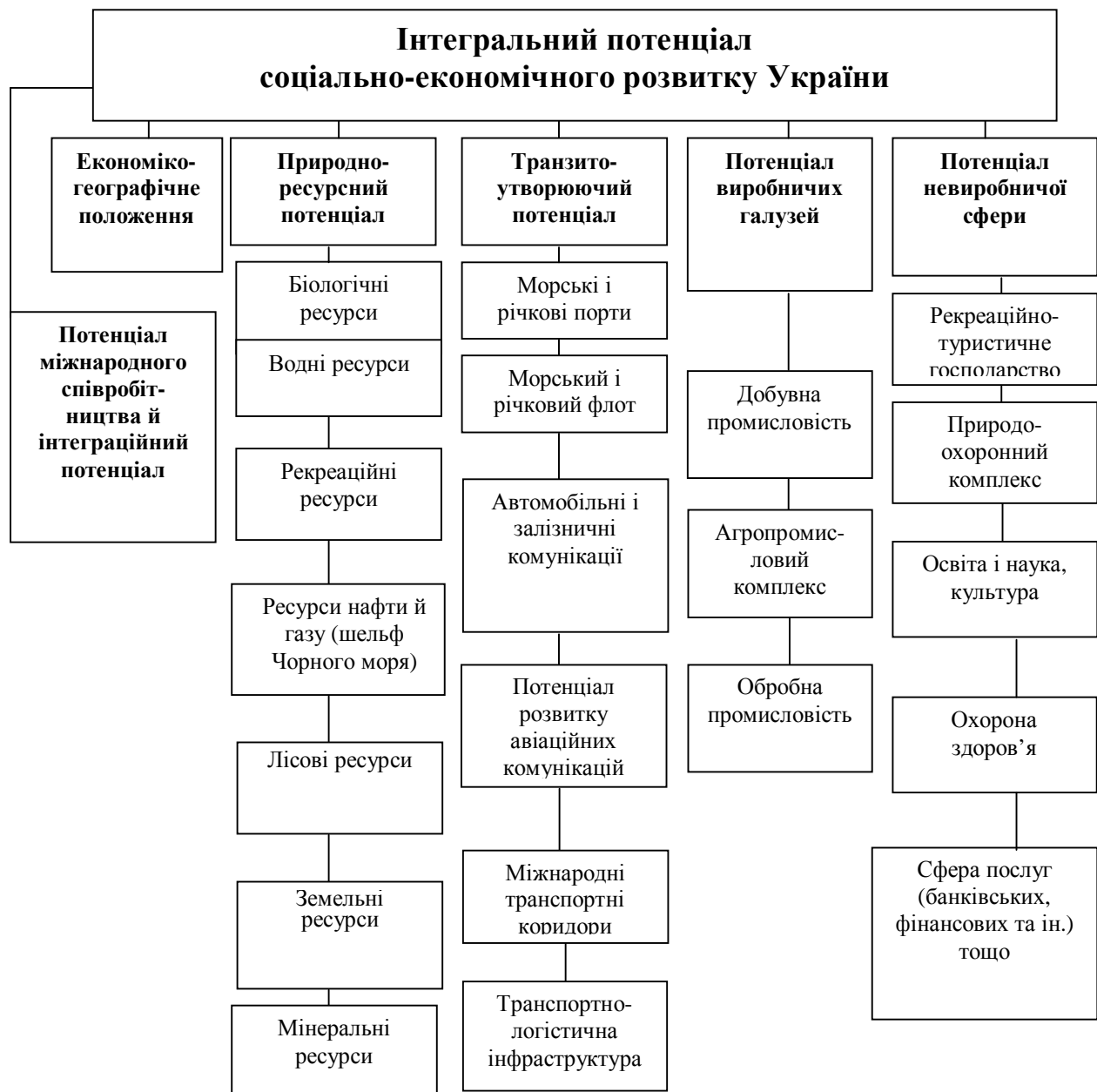


Рисунок 1. Структурні складові інтегрального потенціалу соціально-економічного розвитку України

1. Вигідне економіко-географічне і геополітичне положення України, обумовлене її розташуванням на перетині майже всіх транспортних і транзитують шляхів, що з'єднують Європу з Азією, Індійським субконтинентом, далекосхідними країнами т. зв. економічного дива (тиграми), Австралією, Новою Зеландією та ін.

2. Багатий природно-ресурсний потенціал, що включає водні, біологічні, рекреаційні, мінеральні, паливно-енергетичні (нафта і газ на шельфі Чорного моря, у районі о-ва Зміїний), а також особливо важливі ресурси господарського і природоохоронного (екологічного значення) – природно-заповідні зони, що є базою біовідтворення і збереження біорізноманіття навколишнього природного середовища.

3. Могутній транзитують потенціал, що формується Європейськими артеріями – Дніпром та Дунаєм, чорноморськими комунікаціями, функціонуванням чотирьох міжнародних транспортних коридорів, наявністю морських портів, портопунктів, автомобільних, залізничних і авіаційних комунікацій.

4. Потенціал виробничих галузей, що включає досить потужний агропромисловий комплекс, обробну і добувну промисловість.

5. Потенціал невиробничої сфери, відтворювальні можливості якого розвиваються в напрямі розширення рекреаційного туристичного господарства, природоохоронного комплексу (заповідної справи), освіти і науки, охорони здоров'я, культури тощо

6. Потенціал міжнародного співробітництва та інтеграційний потенціал, що зумовлює розширення зовнішньоекономічних зв'язків, входження України до світової економічної системи для забезпечення сталого соціально-економічного і соціально-екологічного розвитку.

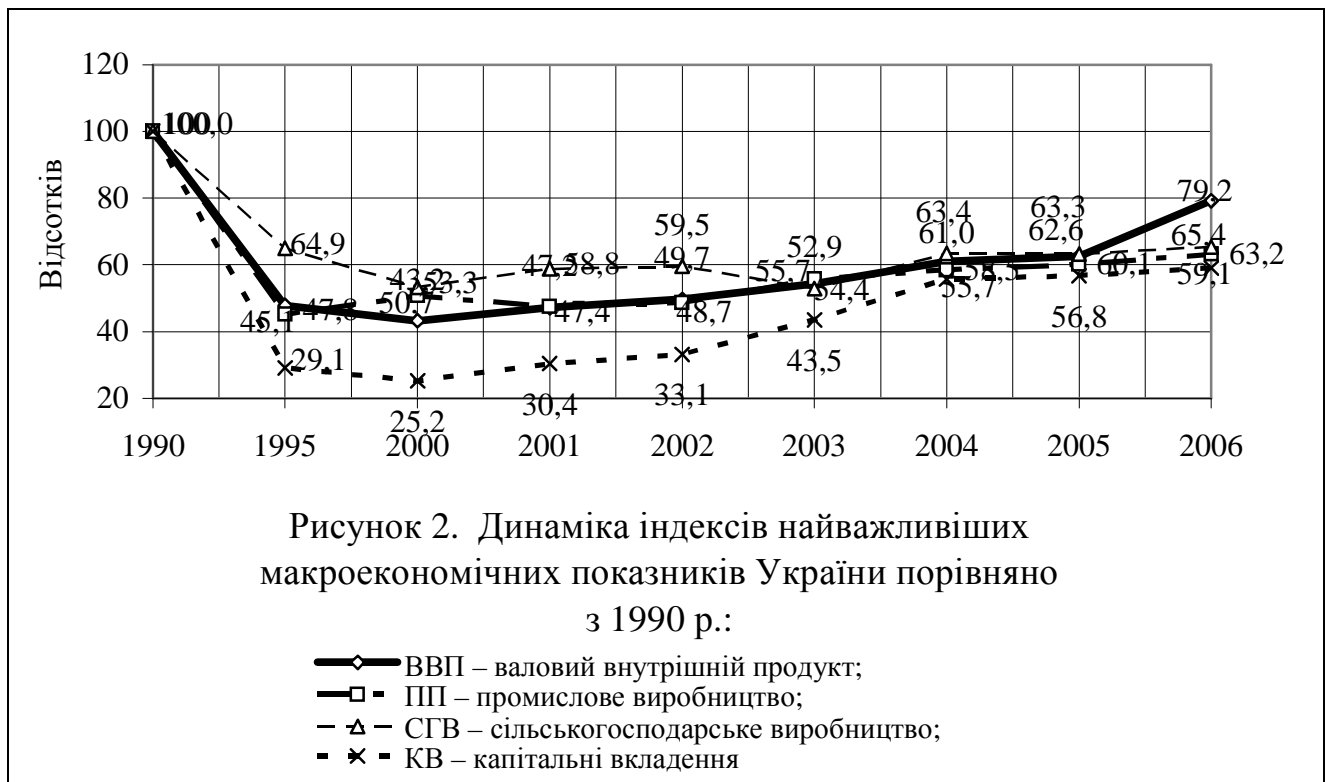
Можливості ефективної реалізації інтегрального потенціалу України на сучасному етапі формування системи сталого соціально-економічного розвитку регіону пов'язують зі створенням та активізацією *транзитного потенціалу України*. Невідкладність вирішення комплексу проблем, пов'язаних з реалізацією транзитного потенціалу, найближчим часом безсумнівна і впливає із системи гео економічних і стратегічних інтересів України.

У багатьох публікаціях мова йде про те, що географічне положення України визначає її стратегію і політику та економічний розвиток [1–4]. Наша держава відіграє своєрідну роль геополітичного мосту між Заходом та Сходом. Займаючи вигідне географічне положення, маючи вихід до Чорного моря, Україна має унікальні можливості участі у міжнародному транзиті.

Саме тому транзит треба розглядати не тільки як частину бізнесу, що робить свій внесок у ВВП, але і як важливий елемент позиціонування країни на міжнародній арені, тобто посилення її гео економічної та геополітичної ролі. Багато країн, особливо європейських, таких як Польща, Німеччина, Угорщина, Чехія, Австрія, Нідерланди, країни Балтії, що мають відносно невелику територію, використовуючи вигідне географічне положення, перетворили транзит в істотні статті прибутків своїх бюджетів. Зокрема, Нідерланди, які не мають особливих переваг, являються сьогодні важливим транзитним

перехрестям Європи. Частка доходів від транзиту в загальному обсягу експорту послуг цієї країни перевищує 40%.

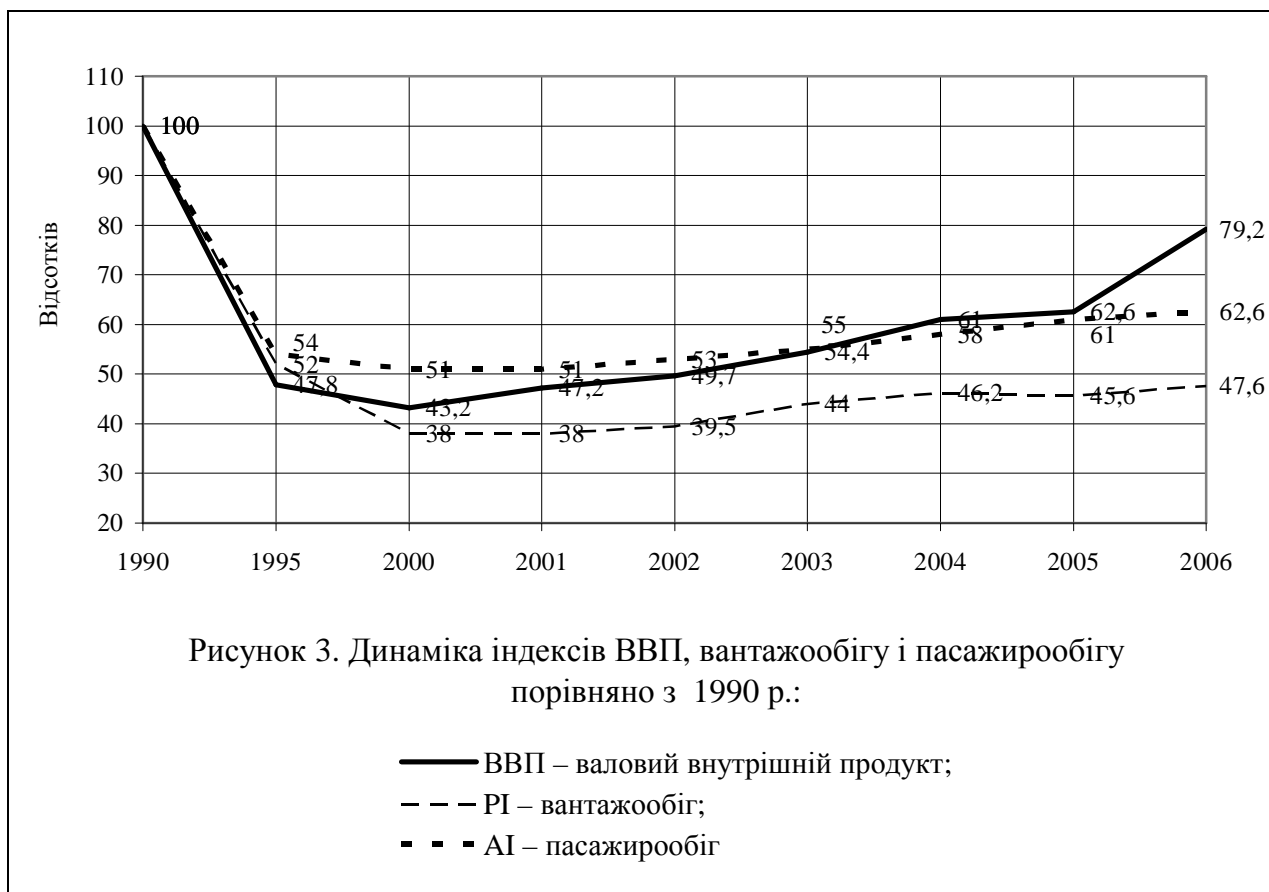
Україна переживає складний і суперечливий період розвитку в умовах перехідної економіки. Аналіз тенденцій зміни макроекономічних показників (рис. 2, 3) свідчить, що в цей період валовий внутрішній продукт, промислове виробництво, сільськогосподарське виробництво, капітальні вкладення мали тенденцію суттєвого зменшення до 2000 р. (крім промислового виробництва, яке починає зростати вже 2000 р.).



Після 2000 р. починається збільшення основних макроекономічних показників. Дуже близьким до тенденції зміни ВВП є показники обсягів промислового та сільськогосподарського виробництва, проте падіння останнього є значно більшим протягом 2000–2004 років.

У 2001–2006 рр. спостерігається зростання та зближення всіх макропоказників. Деяко нестабільною є тенденція зміни обсягів капітальних вкладень, які 2000–2003 рр. починають збільшуватися швидше за інші, проте він є досить близькими до тенденції зміни ВВП 2004–2006 років.

Особлива роль на нинішньому етапі відводиться транспортному комплексу, який обслуговує сільськогосподарське і промислове виробництво, продовжуючи виробничий процес у сфері обігу. Динаміка основних показників роботи транспортної галузі України в цілому відповідає загальним економічним тенденціям. Починаючи з 1990 р. загальні обсяги перевезень вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту, включаючи трубопровідний, зменшилися у кілька разів. Динаміка зміни рівня валового внутрішнього продукту (ВВП) і роботи транспортного комплексу в 1990–2006 рр. за ретроспективний період (див. рис. 3) свідчить про їх прямо пропорційну залежність у часі, особливо з вантажообігом.



За 1990–2000 рр. сумарні показники роботи транспорту знижуються: перевезення вантажів скорочується в 4 рази, сумарний вантажооборот – у 2,6, відправлення пасажирів – у 1,2, сумарний пасажирооборот – у 1,6 рази. Поступове підвищення зазначених показників спостерігається з 2001 року. За період 2001–2006 рр. перевезення вантажів зростає в 1,1 рази, сумарний вантажооборот – в 1,2, перевезення пасажирів – в 1,1, сумарний пасажирооборот – у 1,2 рази.

Така тенденція зберігається протягом 2007–2008 років.

За період 1990–2007 рр. довжина шляхів сполучення транспорту залишилась майже без змін (табл. 1).

Таблиця 1

Довжина шляхів сполучення в Україні по роках, тис. км

Показник	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	22,8	22,8	22,3	22,0	21,9	21,9
Річкові судноплавні шляхи загального користування	4,0	3,7	2,4	2,2	2,2	2,2
Автомобільні дороги загального користування	167,8	172,3	169,5	169,3	169,1	169,2
З них із твердим покриттям	157,2	163,3	163,8	165	165,2	165,2
Магістральні трубопроводи	42,0	-	-	43,7	44,5	44,5

Дещо зменшилась довжина залізничних колій – з 22,8 до 21,9 тис. км, що відбулося за рахунок насамперед якісної модернізації залізниць (переходу від дерев'яних рейок до залізобетонних) та раціоналізації топології мережі. За

щільністю залізничних колій на 1000 км² території Україна займає перше місце в СНД, але цей показник у 1,5–2 рази менший за аналогічний у країнах Європи.

Мережа судноплавних річкових шляхів скоротилася майже вдвічі – з 4,0 до 2,3 тис. км через зменшення обсягів перевезень річковим транспортом як вантажів, так і пасажирів.

Мережа автомобільних доріг загального користування має протяжність 169,1 тис. км та щільність 280 км на 1000 км² території, що значно нижче, ніж у розвинених європейських країнах. 370 сільських населених пунктів не мають під'їздів із твердим покриттям і залишаються без цілорічних стабільних транспортних зв'язків.

Із загальної протяжності мережі доріг загального користування на дороги державного значення припадає 20,1 тис. км (12% від усієї мережі доріг), і саме цими дорогами здійснюється до 80% вантажообігу.

У сільській місцевості важливе значення мають автошляхи місцевого і внутрішньогосподарського підпорядкування. Майже 30% цих доріг не мають твердого покриття і в період несприятливих погодних умов стають непридатними для експлуатації. Внаслідок цього народногосподарський комплекс України, зокрема галузі АПК, несуть великі матеріальні збитки.

За щільністю автомобільних шляхів Україна займає третє місце в СНД після Білорусії та Грузії, проте, щоб досягти рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км автошляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. Для міждержавних зв'язків необхідне будівництво автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом.

Ураховуючи резерви провізних та пропускних спроможностей транспортної системи України, можна констатувати, що вона має технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків. Проте якщо транспортна система України за кількісними характеристиками (пропускною спроможністю) загалом задовольняє вимоги залучення транзиту, то за якісними (швидкість, збереження вантажу, інформаційне забезпечення, стан транспортної і прикордонної інфраструктури, сервіс на шляхах) – не відповідає міжнародним стандартам.

Транзит є одним з найбільш ефективних видів транспортних послуг. За Державною статистичною звітністю, загальний обсяг транзитних перевезень вантажів територією України протягом 1995–2005 рр. сягав близько 200 млн. т щорічно. Незначне підвищення обсягів перевезень відбулось 2006 р. – до 222,9 млн. т, або на 8% порівняно з переднім роком. У 2007 р. загальний транзит значно зріс, а саме до 387,0 млн. т, або на 74%. Це відбулось, по-перше, за рахунок збільшення обсягів транзиту трубопровідним транспортом майже вдвічі – до 279,8 млн. т, або на 136 млн. т. По-друге, за рахунок поступового зростання транзиту залізничним транспортом: якщо протягом 2000–2002 рр. вони становили 38–46 млн. т, то 2005 р. – 73,2, а 2007 р. – 99,9 млн. тонн.

Динаміку обсягів перевезень транзитних вантажів за видами транспорту наведено в таблиці 2.

Динаміка обсягів перевезень транзитних вантажів за видами транспорту по роках, млн. тонн

Вид транспорту	1995	2000	2005	2006	2007	Січень– березень 2008
Всього	194,5	199,9	205,6	222,9	387,0	72,8
Залізничний	40	39,8	73,2	75,1	99,9	29,5
Автомобільний	2,3	1,7	0,6	1,6	4,5	1,7
Морські порти	24,5	36,5	3,8	2,5	2,7	0,6
Річкові порти	0,1	68	0,01	0,02	0,04	11,85
Трубопровідний	152,1	158,5	127,9	143,7	279,8	40,9

За оцінками міжнародних експертів ООН та ЄС та прогнозами НАН України, до 2010 р. можна очікувати збільшення товарообміну за напрямками європейської вертикалі північ–південь на 25–30%, євразійської – на 30–35%.

В основі розрахунків усіх технічних, економічних, сервісних та інших характеристик МТК лежать прогнозні обсяги вантажо- і пасажиропотоків. Ураховуючи, що основною метою реалізації транзитного потенціалу України є залучення транзитних вантажопотоків, економічне обґрунтування проектів розвитку транспортної мережі повинно починатися саме з їх прогнозу. Науковцями РВПС України НАН України проведено дослідження з визначення фактичних та прогнозних (потенційно можливих) транзитних вантажопотоків, які є базою для проведення всіх подальших техніко-економічних розрахунків.

Результати досліджень (рис. 4) свідчать, що обсяги транзитних перевезень в розрізі МТК можуть бути збільшені з 84,4 до 457,5 млн. т, або у 5,4 раза, що дозволить одержати близько 3 млрд. дол. США. Але для цього необхідно створити умови, які б зробили транзитні перевезення через Україну більш привабливими для клієнтури, ніж іншим шляхом (морським або в обхід України).

Залучення додаткового транзиту вимагатиме значних капітальних вкладень на будівництво, реконструкцію та сервісне обслуговування доріг, але віддача від цього очікується велика. В економічному аспекті це додаткові валютні надходження в розмірі 3–3,5 млрд. дол. США, в соціальному – десятки тисяч нових робочих місць. Розвиток мережі транспортно-логістичних центрів також сприятиме залученню транзитних вантажів в Україну, стане важливим етапом у вирішенні проблеми реалізації транзитного потенціалу України.

Отже, у формуванні ефективної соціально-економічної політики в Україні визначальну роль відіграє реалізація інтегрального соціально-економічного потенціалу, складовими якого є: економіко-географічне і геополітичне положення України, природно-ресурсний потенціал, потенціал виробничої і невиробничої сфери, міжнародного співробітництва, інтеграційний і транзитують потенціал.

Реалізація транзитного потенціалу – це важливий елемент позиціонування країни на міжнародній арені, тобто посилення її гео економічної та геополітичної ролі.

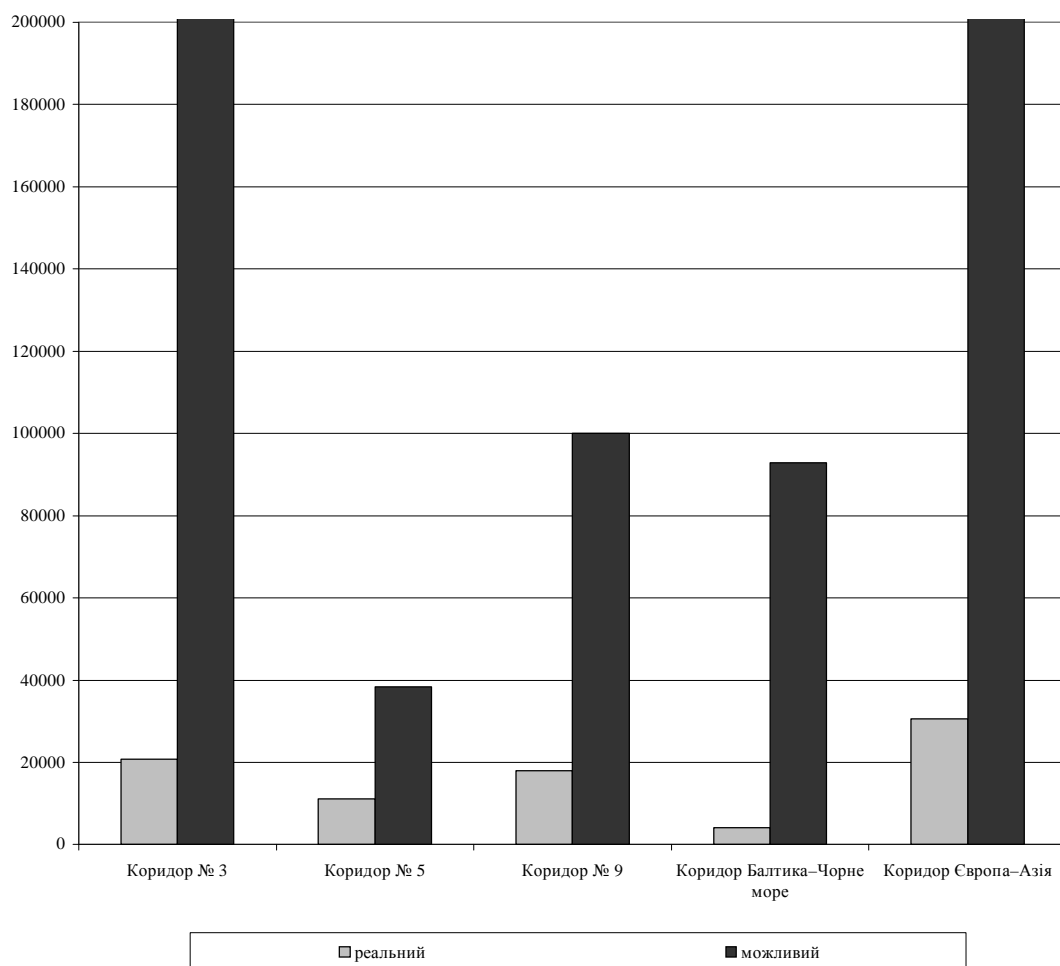


Рисунок 4. Обсяги реального й потенційно можливого транзиту за 2004 р., тис. тонн

Для освоєння перспективних обсягів транзитних перевезень вантажів необхідно подолати диспропорції в розвитку транспортного комплексу країни, поліпшити стан матеріально-технічної бази галузі, застосовувати сучасні технології перевезень, переробки та зберігання вантажів, підвищити якість послуг на транспорті, які надаються вантажовласнику.

Механізмом реалізації транзитного потенціалу, на нашу думку, є вдосконалення інфраструктурної складової транзитної системи перевезень, а саме створення інформаційно-логістичних і транспортно-логістичних центрів. Їх ефективне функціонування можливе за умов існування опорного каркасу розподільчих транспортно-логістичних центрів на території всієї України.

Література

1. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
2. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України/ За ред. д.е.н., проф., чл.-кор. НАН України С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України., 2003. – 467 с.
3. Науково-методологічні основи формування стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу / Пащенко Ю.Є., Никифорок О.І., Потапенко Л.Ю., Чернявський Ю.І. //Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектору економіки України/ РВПС України НАН України. – Черкаси: Брама-Україна, 2007. – С. 197–238.

4. Пащенко Ю.С., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції. – Ніжин: ТОВ “Видавництво “Аспект-Поліграф”, 2008. – 192 с.

УДК 330.142

Д.А. ФАЙЄР
Служба безпеки України

ПРОБЛЕМА ТІНІЗАЦІЇ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ ТА ЛЕГАЛІЗАЦІЇ ТІНЬОВОГО КАПІТАЛУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Наприкінці ХХ ст. істотно посилюється вплив міжнародного руху фінансових ресурсів на стан економік, соціальну і політичну ситуацію в різних країнах світу. Таку особливість світового розвитку прийнято пов'язувати з процесом світової глобалізації, насамперед з її фінансовими аспектами. При цьому надзвичайно значимим цей взаємозв'язок виявляється для тих країн, у яких ринкові відносини тільки набувають сучасних форм. Процеси глобалізації, які сьогодні відбуваються у світовій економіці, приводять до поглиблення міжнародних господарських зв'язків між країнами та регіонами світу, і глобалізація ринків капіталу є найважливішою домінантою світової економіки.

Перехід до нової глобальної економіки став можливим за рахунок впровадження нових технологій, що дозволяють забезпечити високу швидкість обігу коштів. Витік капіталу, доходи від злочинної діяльності, прагнення до преференційних ставок відсотків по вкладах, а також операції в іноземній валюті, платежі за контрактами і борговими зобов'язаннями – усе це об'єднується в складний гігантський надшвидкий потік капіталу та угод. Це нове явище світового розвитку його головні протагоністи – експерти Міжнародного валютного фонду – визначають як зростаючу економічну взаємозалежність країн усього світу в результаті зростаючого обсягу й різноманітності трансграничних трансакцій товарів, послуг і міжнародних потоків капіталу, а також завдяки більш швидкій і широкій дифузії технологій.

Як усякому соціальному процесу, глобалізації притаманні об'єктивні та суб'єктивні фактори. Її виникнення пов'язане з діалектичними суперечностями. Глобалізація активізує як творчі, так і деструктивні сили суспільства, створює нові бар'єри між розвиненими і відсталими державами, ігнорує такі принципи міжнародного права, як суверенітет, невтручання у внутрішні справи держав, територіальна цілісність. Поєднуючи світ, вона робить прозорими державні кордони і в той же час розширює відстань між багатими і бідними.

Процеси лібералізації торгівлі і фінансових ринків, що відбуваються нині у світовому господарстві, зумовлюють формування відносно цілісної економічної системи, яка фактично охоплює територію всієї планети і нав'язує свої правила гри національним господарствам. Феномен глобалізації виходить за суто економічні рамки і впливає на всі сфери суспільної діяльності –