

була швидко втрачена внаслідок розтрощення Римської імперії варварськими племенами. Іншим є вже більш близький за часом приклад Російської імперії та СРСР, що, як з'ясувалося після 1991 р., за два століття спромоглися лише частково уніфікувати господарське життя населення Євразійського субконтиненту, особливо народів Прибалтики, Кавказу та Середньої Азії. Повертаючись до сучасності, можна відзначити, що відносини між інтернаціональною та етнонаціональними економічними культурами на державному, інтеграційно-регіональному та міжнародному рівнях мають зараз значні й до того ж вагомні елементи конфронтаційності. Тому визначення можливостей їхнього зменшення, як і взаємної адаптації, зближення та утворення з цих двох різних складових якоїсь спільної економічної культури надає вивченню проблем етноекономіки особливої актуальності в сучасних умовах.

А. Хахлок,
кандидат економічних наук

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СВІТОВИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Проблема переходу національної транспортної системи на стандарти транспортного обслуговування розвинутих країн постала в якості головної в процесі вироблення і проведення активної техніко-економічної транспортної політики держави.

Аналіз стану та перспектив сучасного економічного розвитку світу, інтеграційних процесів в Європі й Азії, участі України в цих процесах (намагання стати членом ЄС та участь у створенні ЄЕП) дозволяє зробити певні висновки та прогнози стосовно розробки та проведення транспортної політики держави.

Такі сталі високі темпи зростання світової економіки в останні роки зумовлені, насамперед, збільшенням виробництва в промислово розвинутих країнах та країнах — сусідах України, на які припадає основний експорт нашої держави, дозволяють спрогнозувати збільшення обсягів перевезень, у тому числі й у закордонному й транзитному виконанні. Загальний річний оборот транзитних перевезень вантажів країн, що межують із нашою державою, та власних експортно-імпортних вантажів за

нашими розрахунками зросте і становитиме до 2015 р. 2400—2600 тис. т, у тому числі залізничним транспортом — 1400—1800 тис.т і автомобільним — 600—1200 тис. т.

У перспективі зростуть транспортно-експортні послуги трубопроводним транспортом України. Цьому сприятимуть: інтеграція процеси в межах ЄС та ЄП; виконання Росією основних положень Експортної стратегії (згідно з якою видобуток нафти до 2010 р. намічено збільшити до 445—490 млн т, а до 2020 — до 450—520 млн т і перекачувати в західному напрямку до 300 млн т нафти на рік; транспортування до Європи енергоносіїв держав басейну Каспійського моря через нафтотранспортні системи Росії й України.

Зростуть і перевезення повітряним транспортом, який знайшов власну нішу на зовнішньоекономічному ринку. Обсяги ж послуг морського транспорту (окрім морських портів) сягнули вже тих мінімальних розмірів, що надалі зменшуватися не повинні. У цілому ж, на наш погляд, експорт цих видів транспорту повинен зростати на 3% і більше щорічно. Активна участь України у програмі "Морський старт", підготовка до початку 2006 р. експлуатації першого у світі комплексу "Повітряний старт", вигреш конструкторським бюро "Південне" та підприємством "Південномаш" тендера на розробку, виготовлення та запуск супутника зв'язку для Єгипту, зацікавленість Бразилії й інших південноамериканських держав у наших ракетно-космічних технологіях тощо дозволяють спрогнозувати високі темпи приросту послуг ракетно-космічного транспорту в глобальному масштабі. Новий імпульс розвитку отримає національний космічний транспорт у результаті створення Єдиної транснаціональної ракетно-космічної корпорації в рамках ЄП і створення багаторазового пілотованого корабля нового покоління "Кліпер", який повинен прийти на зміну кораблю типу "Союз".

Виходячи з аналізу прогнозів і перспективних очікувань розвитку транспортного комплексу України в умовах інтеграційних процесів, основні зусилля транспортної політики держави, на наш погляд, повинні зосередитися на вирішенні наступних завдань:

- формування конкурентоспроможного техніко-економічного рівня транспортних підприємств;
- реалізація єдиного комплексного контролю безпеки транспортно-транзитних потоків;

— забезпечення проходження без затримок транзитних вантажопотоків на принципах вільного проходження суміжних транспортних систем (насамперед, країн — членів і майбутніх членів ЄС) із відстежуванням часу контрольного проходження опорних (вузлових) пунктів національних зон міжнародних транспортних коридорів (МТК);

— обмеження загального рівня зборів (центральных і місцевих) лімітом додаткових витрат відносно загальних витрат вантажопотоків на доставку й реалізацію продукції.

У силу того, що національні перевізники в сучасних умовах не можуть очікувати на значні прямі державні інвестиції, при виробленні транспортної політики слід широко застосовувати розумний протекціонізм, забезпечувати сприятливі інвестиційно-економічні умови та вантажні преференції.

Актуальною, а з посиленням інтеграційних процесів у рамках ЄС та ЄП нагальною проблемою транспортної політики є її правове забезпечення. Основним програмно-правовим документом є прийнята в 2002 р. "Комплексна програма становлення України як транзитної держави", яка передбачає створення належних умов для транснаціональних перевезень вантажів нашою територією в усіх напрямках. Роботу стосовно розробки нормативних документів, узгодження їх із відповідними документами ЄС потрібно продовжити. Одним із таких важливих напрямків є узгодження різних систем транспортного права, що діють на теренах Євразії, та формування на території України єдиної правової платформи.

Адже нині в галузі залізничного транспорту, наприклад, є чинними дві різні системи транспортного права: ОТІФ (Міжурядова організація з міжнародного сполучення) та ОСЗД (Організація зі співпраці залізничних доріг), до якої входить й Україна. У травні 1980 р. було прийнято нову Угоду про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), яка набрала чинності через п'ять років. Її учасниками є всі країни Європи, Близького та Середнього Сходу, які дотримуються скороченого варіанта норм і правил, країни Північної Африки, Індія й Пакистан. На сьогодні країни Європи мають удосконалений Вільнюський протокол КОТІФ 1999 р. Саме останній документ, вважають фахівці, допоможе з часом виробити єдині міжнародні правила перевезень пасажирів і вантажів, які задовольнятимуть країни Євразії. До речі,

реформування залізниць триває й у самому ЄС. І тільки після завершення цього процесу він зможе вступити до КОТІФ.

Розвиваючи транспортні відносини з ЄС, слід їх значно посилити і з країнами СНД, особливо ЄЄП, у якості перспективного напрямку співпраці. Насамперед, йдеться про раціональне використання транспортних систем, взаємодію в рамках транспортних коридорів, об'єднання ресурсів країн — членів ЄЄП для розвитку їхньої транспортної сфери.

Світові інтеграційні процеси посилили конкурентну боротьбу за транзит найрізноманітніших вантажів. У цій своєрідній "гонці" поки що немає певного безсумнівного лідера. Було б добре, якби ним стала Україна. Тому транспортна політика держави загалом повинна спрямовуватися на досягнення лідируючих позицій у перевезеннях на субконтинентальному (Євразійському) та й на світовому рівнях.

С. Біляцький,

кандидат економічних наук

ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА

У процесі дослідження провідних сучасних тенденцій у системі відносин, які формуються між державами з приводу узгодження попиту й пропозиції світових трудових ресурсів, умов формування робочої сили, оплати праці та соціального захисту було сформульовано та вирішено такі задачі, що відображають наукову новизну й особистий внесок автора.

Систематизовано наявні підходи, теоретичні й методологічні засади з проблем розвитку людського потенціалу. Зокрема, моніторинг цієї проблематики підтвердив тезу про те, що інвестиції в людський капітал — найефективніші. Аналіз первинних документів довів, що саме цим зумовлюється нова якість економічного зростання, яка утвердилася за останні десятиріччя в розвинених країнах. Так у країнах Західної Європи цей компонент забезпечує приблизно 75% приросту національного багатства. Світовий досвід переконливо засвідчив, що людський потенціал — це головна складова національного багатства й рушійна складова суспільного поступу, визначальний критерій оцінки його рівня.