

5. Фурман В.М. Страхування ризиків зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання // Фінанси України. – 2004. - № 4. – С. 120-127.
6. Чепурко В.В. Экономический риск аграрного производства: теория, методы оценки, управление. – Симферополь: Таврия, 2000. – 308 с.

Потеева М.А.

ВЛИЯНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТРАНСФОРМАЦИЮ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Развитие национальной экономики во многом зависит от конкурентоспособности отраслей на современном этапе, так и перспектив их технологического совершенствования. Участие Украины в интеграционных процессах Европы определяется взаимными социально-экономическими выгодами для обеих сторон. Предстоит изучить и обеспечить преимущества интеграционного торгово-экономического сотрудничества. Проблема адаптации структуры украинской экономики к новым международным экономическим отношениям остается недостаточно изученной. Особого внимания заслуживает переоценка роли и значения инфраструктурных отраслей экономики.

Термин «инфраструктура» впервые был использован в начале XX века военной наукой и обозначал систему объектов и сооружений, обеспечивающих нормальную деятельность вооруженных сил. Он произошел от двух латинских слов: «infra» - ниже, под; «structura» - строение, расположение. В дальнейшем во всех сферах деятельности, система обслуживающих учреждений, организаций стала называться инфраструктурой. Несмотря на широкое использование данного термина, существуют различные трактовки этого понятия.

Одна группа ученых определяет инфраструктуру как систему обслуживания в виде комплекса учреждений, фирм, отраслей занятых предоставлением услуг производству и населению. Например, в «Новом экономическом словаре» приводится определение «Инфраструктура – комплекс производственных и непроизводственных отраслей, обеспечивающих условия воспроизводства: дороги, связь, транспорт, образование, здравоохранение. Основная производственная инфраструктура – сеть энергообеспечения, транспорта и связи»[1, С.289].

Другая группа авторов понимают под инфраструктурой только систему производственного обслуживания в виде общих условий производства в которых осуществляется основное производство. Так, Румянцева Е.Е. в «Новой экономической энциклопедии» отмечает, что «инфраструктура (infrastructure)– совокупность материальных и организационно-правовых условий, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие. К материальным условиям относится наличие развитой сети путей сообщения, средств связи, сетей электро- и водоснабжения и т.д., а к организационно-правовым – наличие государственных и частных институтов, а также устойчивой законодательной базы» [2, С.168].

Известна и такая точка зрения, согласно которой инфраструктура составляет накопленное материальное богатство, как совокупность объектов и сооружений, обеспечивающих необходимые материально-технические условия для успешного функционирования предприятий промышленности, как часть национального богатства, которое призвано обеспечить беспрепятственное поле деятельности [3, С.83-84].

В Западной экономической литературе под инфраструктурой в 40-е годы XX в. стали понимать совокупность отраслей, обслуживающих нормальное функционирование материального производства. В отечественной экономической науке эта проблема получила основное развитие в 70-е годы, т.е. в период наметившегося спада эффективности общественного производства и диспропорциональности структуры национальной экономики. Роль и значимость инфраструктуры в общественном воспроизводственном процессе нуждалась в критической оценке и переосмыслении. С того периода инфраструктура приобрела статус «обязательного компонента любой целостной экономической системы и подсистемы. Она представляет собой составную часть общего устройства экономической или политэкономической жизни, носящую подчиненный вспомогательный характер и обеспечивающую нормальную хозяйственную деятельность экономики и политической системы в целом»[3, С.84].

Несмотря на отмеченное разнообразие представленной сущности инфраструктуры, на наш взгляд им свойственны две общие ошибочные характеристики. Во-первых, к инфраструктуре подходят с однофункциональных позиций – с позиции обслуживающего элемента экономической целостной системы. Такой подход продиктован устоявшимся представлением примата производственной сферы над остальными сферами общественного воспроизводства. Однако инфраструктура выполняет ряд других, а не только обслуживающую, функций. Более того, следует отметить что многие предприятия, относимые к инфраструктуре, заняты производством, участвуют в производстве материальных и нематериальных благ.

Во-вторых, в приведенных выше определениях отсутствует исторический подход к инфраструктуре. Она рассматривается вне развития общественного воспроизводства, с некогда заранее заданной вторичной позиции обслуживания материального производства. По нашему мнению, объективный закономерный процесс углубления общественного разделения труда, глобализация, переход к постиндустриальным технологиям, выдвинули многие инфраструктурные отрасли в ранг ведущих структурных элементов экономической системы. Инфраструктура не в меньшей степени влияет на социально-экономическую эффективность общественного производства, чем сфера непосредственно материального производства. Такое понимание инфраструктуры в большей степени отражено украинским экономистом Мочерным С.В. Он отмечает: «капіталістичну інфраструктуру можна визначити як сукупність базових галузей (або матеріальну основу еко-

номічної системи) та сукупність економічних відносин (передусім, відносин економічної власності), що виникають і розвиваються у процесі діяльності людей щодо використання об'єктів інфраструктури та привласнення умов і результатів такої діяльності, а також державного регулювання цих галузей».[4, С.153]

Інфраструктура забезпечує цикл товарно-денежного обігу, сприяє прискоренню обороту матеріальних, фінансових, інформаційних, трудових ресурсів. Ці функції інфраструктури вже неможливо упрощено зводити тільки до обслуговування матеріального виробництва. Вона стала самостійною складовою частиною кожної з сфер суспільного виробництва: виробництва, розподілу, обміну і споживання.

Відомо, що сам товаровиробник виконує всі операції по доставці матеріальних ресурсів, готової продукції, її продажу, обліку і використанню грошово-фінансових засобів. По мірі розширення масштабів товарного виробництва, ускладнення економічних зв'язків і технологій, збільшення обсягів матеріального виробництва відбувалося обособлення цих операцій в самостійний вид діяльності. Їх системний, стійкий характер, повторюваність і необхідність знаменували виникнення нової сфери діяльності – інфраструктури. Таким чином, інфраструктура – це сукупність галузей, об'єднаних в результаті углиблення суспільного розподілу праці і складаюча невід'ємну частину кожної з сфер суспільного виробництва. Інфраструктура сформувалася в виробництві, обміні і споживанні.

Сьогодні виділяють: а) виробничу інфраструктуру, що обслуговує виробництво; б) ринкову інфраструктуру, що опосередковує рух готових товарів і послуг; в) соціальну інфраструктуру – обслуговує потреби населення матеріальних і нематеріальних благ.

В сучасному енциклопедичному словнику виділяють наступні види інфраструктури:

- «інфраструктура інформаційна – сукупність інформаційних каналів і сховищ, інформаційних технологій, правової і фінансово-економічної бази діяльності інформаційного суспільства, а також інших методів і засобів, що забезпечують інформаційну діяльність» [1, С.289];

- «інфраструктура ринку – установи, фірми, компанії всіх видів власності, що забезпечують взаємодію між суб'єктами ринкових відносин. Інфраструктура товарного ринку включає підприємства оптової і розничної торгівлі, аукціони, ярмарки, товарні біржі, торгові будинки, посередницькі фірми, системи зв'язку, спеціальні державні органи регулювання ринку (антимонопольний комітет, інспекція по контролю за цінами і др.) Інфраструктура фінансового ринку включає всю банківську систему, фондові біржі, валютні біржі, брокерські і страхові компанії, аудиторські фірми. Інфраструктура ринку праці включає біржі праці, державні системи обліку попиту на працю, підготовки кадрів, регулювання міграцій, субсидій населенню і др.» [1, С.289];

- «Інфраструктура сфери послуг – комплекс видів діяльності, що обслуговують виробництво і реалізацію послуг, включаючи торгову, транспортну, маркетингову, інформаційні служби. Розвита інфраструктура сфери послуг повинна мати різноманітні канали надання послуг, широкий спектр сервісного обслуговування» [5, С.348].

В кожній з цих видів інфраструктури входять загальні інфраструктурні галузі і спеціалізовані установи і види діяльності. Так до загальної інфраструктури можна віднести залізничний, водний, автомобільний, повітряний транспорт, зв'язь, інформаційну і банківську систему. Спеціалізованою інфраструктурою є установи соціального забезпечення, охорони здоров'я, освіти і різні ринкові установи (біржі, ярмарки, аукціони, рекламні агентства і т.п.).

Вживана класифікація видів інфраструктури носить умовний характер і потребує в більшій мірі обґрунтованої систематизації по певним ознакам. До таких ознак можна віднести: 1) вид наданих послуг; 2) сфера функціонування інфраструктури підприємств і установ; 3) територіальність розташування і опосередкування соціально-економічних зв'язків; 4) форма власності; 5) фінансово-економічне цільове функціонування інфраструктурної установи (наприклад, отримання прибутку є головною метою діяльності інфраструктури), а можуть бути і інші цілі інфраструктури. Використовуючи ці ознаки, можна скласти більш обґрунтовану класифікацію видів інфраструктури.

Інфраструктурні елементи економіки є лише наслідком специфічних функцій, покладених економікою і суспільством на інфраструктуру. Ці функції по мірі соціально-економічного прогресу, розширення міжнародних зв'язків і глобалізаційних процесів змінюються і все більше обособлюються в самостійний вид діяльності. Мочерний С.В. виділяє чотири основні функції інфраструктури. «Сутність інфраструктури повніше розкривається у виконуваних нею функціях. Такими функціями є: 1) постачання різних видів ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) між функціонуючими підприємствами та організаціями, виробниками і споживачами; 2) купівля-продаж різноманітних товарів; 3) забезпечення інформацією учасників ринку; 4) підвищення ефективності роботи суб'єктів ринкових відносин внаслідок їх спеціалізації та ін.» [4, С.153].

Додатково до сказаного, що в залежності від стану економіки країни або регіону інфраструктура може виконувати і ряд інших функцій. Серед них стимулююча функція – значення якої зводиться до прискорення розвитку багатьох інших галузей економіки і соціальної сфери певних регіонів країни. Прикладом цього, прокладання транспортних комунікацій „оживляє” промислове і громадянське будівництво в нових малоосвоєних районах.

Розширення провозної спроможності транспорту не тільки дає можливість збільшити потоки вантажів і пасажирів, но і активізує промислову, аграрну і багато інших видів господарської і соціальної життя.

Экономика Крыма, где приоритетным направлением считается развитие рекреационной сферы, особенно остро ощущает слабое состояние региональной инфраструктуры во всем ее отраслевом разнообразии. Смеем утверждать, что только при достижении современного уровня инфраструктурного обеспечения полуострова, его рекреационная сфера, промышленность и сельское хозяйство смогут получить условия устойчивого и прогрессивного развития.

Особого внимания заслуживает продуктивная функция инфраструктуры. Многие ее отрасли не только обслуживают производство, рынок или социальную сферу, но и производят продукцию, существенно дополняя валовой продукт страны. Снова обратимся к наиболее знакомому всем транспорту. Транзитные перевозки грузов по железным дорогам, трубопроводным системам, через морские порты Украины могут и должны стать важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики государства. Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры способны ежегодно перевозить железными дорогами свыше 1 млрд тонн грузов [6, С.7].

Транзитный потенциал страны - это, согласно Закону Украины „О транзите грузов” от 20 октября 1999 г., „перевозка транспортными средствами транзита транзитных грузов под таможенным контролем через территорию Украины между двумя пунктами или в пределах одного пункта пропуска через государственную границу Украины” [7, С. 446].

Транспортная инфраструктура не только многоотраслевая система, состоящая из нескольких традиционных и нетрадиционных видов транспорта, но и система более сложного порядка. Она тесно взаимосвязана с институциональной, информационной и другими видами как инфраструктуры, так и основными элементами структуры национальной экономики. Следовательно, транзитный потенциал Украины - это потенциальные возможности государства, его транспортной системы и объектов и средств производственной, институциональной, информационной инфраструктур обеспечивать бесперебойную и качественную транспортировку под таможенным контролем через территорию страны транспортными средствами транзита всех видов транспорта произведенных за пределами страны грузов для потребления в других странах.

Географическое расположение Украины благоприятствует формированию и использованию основных транзитных товаропотоков между Европой и Азией, Севером и Югом. В поле внешнего тяготения Украины находятся более 30 стран. Наличие незамерзающих портов на Черном и Азовском морях, а также речных водных путей Дуная, Днепра, развитой сети железнодорожных и автомобильных дорог, трубопроводов, электроэнергетических сетей создает колоссальные возможности для активного участия государства в международных торгово-экономических связях и становления Украины в качестве мощного партнера – транзитника на евразийском пространстве. Расширение ЕС, произошедшее в 2004 году и меры по формированию ЕЭП создают дополнительные возможности для укрепления Украиной своего мощного транзитного потенциала.

При этом следует отметить, что транспортный продукт вообще и транзитный особенно, создаются в конкурентной рыночной среде. Благоприятное географическое положение не означает безальтернативной монопольной ситуации на данном рынке. Пространственные (территориальные) преимущества могут быть утрачены во временном измерении, если государственная политика не будет ориентирована на укрепление благоприятных позиций страны на данном виде рынка транспортных услуг. Поэтому с целью обеспечения организационных, финансовых и других условий для развития транзитного ппотенциала Украины Верховной Радой принят Закон Украины „О Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства в 2002-2010 годах” от 7 февраля 2000 г. № 3022-III, где отмечается, что увеличение объемов международного транзита через территорию страны должно быть важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики Украины.[8,С.166]. Предстоит большая работа по обеспечению конкурентоспособности и повышению эффективности транзитной системы Украины. Она включает оптимизацию тарифно-ценовой, налоговой и таможенной политик, совершенствование транспортной инфраструктуры, использование прогрессивных технологий перевозок и переработки грузов, современных систем организации транспортного документооборота, расчетов, информационного обеспечения и государственного регулирования межтранспортных взаимоотношений.

Транспортная инфраструктура, являясь одним из средств коммуникаций, выполняет задачу опосредования регионов, населенных пунктов, способствует распространению передовой научно-технической информации, передового опыта, знаний и, тем самым, выполняет научно-технологическую функцию. Ряд достижений современной науки находит самое широкое применение на транспорте, с целью повышения его экономичности, надежности и скорости доставки грузов и пассажиров.

Действенным инструментом в проведении единой научно-технической политики в области создания новых видов транспорта в составе НПТК должны стать научно-производственного объединения. Таким образом, уже созданы предпосылки по созданию новой транспортной техники в системе НПТК. Что представляют собой научно-производственные объединения (НПО НПТК)? Главной задачей объединения является организация эффективной интеграции научного, технического и производственных процессов, то есть создание условий для того, чтобы идеи ученых незамедлительно воплощались в проектах конструкторов, научно-технические новшества в новых видах транспорта успешно осваивались в производстве и широко применялись на практике.

Создание научно-производственных объединений в составе НПТК является одной из наиболее прогрессивных форм по обеспечению интеграции науки с производством. В рамках этого объединения продолжительность цикла исследование-производство, по расчетам ученых, сократится в 2-3 раза.

Приведем ряд примеров по применению и развитию новых видов транспорта.

Амфибийные суда на воздушной подушке (АСВП)

По АСВП на первом этапе внедрения 2004– 2010 гг. в России предусматривается строительство серии АСВП двух модификаций: пассажирские (40 единиц) и вахтового обслуживания (20 единиц). Подготовку экипажей предлагается организовать на действующей международной линии АСВП между портами Благовещенск – Хэйхэ (Китай), через р. Амур. За базовые проекты принимаются АСВП 2-го поколения типов «Ирбис» и «Рысь 2». Первые 10 единиц планируется построить на Приморском заводе в Санкт-Петербурге.

Самолеты «ЭКИП»

Для аппаратов «ЭКИП» (главный конструктор – Л.Н. Щукин) грузоподъемностью в сотни тонн не потребуется строить специальных аэродромов.

Использование аппаратов «ЭКИП» органично вписывается в концепцию подготовительного этапа по переходу на ноосферный путь устойчивого развития. Разработчикам удалось соединить воедино основные направления развития транспортной авиации будущего:

- 1) повышенный уровень безопасности полетов;
- 2) внеаэродромность в самом широком смысле;
- 3) низкие взлетно-посадочные полосы;
- 4) способность осуществлять движение вблизи поверхности земли (воды) на воздушной подушке со скоростью до 160 км/ч или в режиме экранолета со скоростью до 400 км/ч;
- 5) низкий уровень эксплуатационных затрат;
- 6) высокий уровень экологичности в результате снижения вредных выбросов и замены керосина на природный газ (метан), водород, уменьшения размеров аэропортов и замены их на земляные площадки и водные поверхности, снижения шума в окрестностях аэропортов.

По уровню грузоподъемности, экономичности, экологии, условиям взлета, посадки, а также высокому уровню надежности полета аппараты «ЭКИП» не имеют аналогов в России и за рубежом. Они объединяют лучшие качества вертолетов, самолетов, судов на воздушной подушке.

Дирижабли (гл. конструктор Кириллин А.Н.)

Фирма «Аэростатика» России располагает хорошими научными заделами и ноу-хау по дирижаблям большого объема и грузоподъемности, способных перевозить тяжелые и крупногабаритные грузы «от двери до двери» на расстояния до 12 тыс. км. Отличительной особенностью проектов является цельнокомпозиционный жесткий полумонококовый корпус, простота конструкции (в сравнении с Цепелинами), малая трудоемкость работ, очень высокая весовая отдача конструкции (более 70 %). Заложенные в проекте конструктивно-технологические решения не имеют аналогов в мире. Наиболее целесообразным, в первую очередь, представляется реализация двух проектов - BR-8000 и BR-30000.

ПРОЕКТ BR-8000. Объем корпуса - 80-100 тыс. куб.м. Длина - около 150 метров, грузоподъемность – 40-50 тонн. Удельный расход топлива - 40-50 г/т. км (в 3-5 раз меньше, чем у самолетов). Максимальная скорость - 135 км/ч. Максимальная крейсерская скорость - 120 км/ч. Двигатели - дизельные. Стоимость серийного аппарата – 5-7 млн. \$. Топливо - водородное.

ПРОЕКТ BR-30000. Объем корпуса – 300 тыс. куб.м. Длина около 250 м, грузоподъемность – 180 тонн. Удельный расход топлива – 25-30 г/т км (в 5-8 раз меньше, чем у самолетов). Максимальная скорость – 135-140 км/ч. Максимальная крейсерская скорость – 120 км/ч. Двигатели – дизельные. Стоимость серийного аппарата - 15-20 млн. \$. Топливо – водородное.

Экранопланы

Опыт создания и эксплуатации и научно-исследовательские разработки позволили оценить достигнутый уровень технических характеристик экранопланов и возможные их пределы.

В соответствии с концепцией развития транспорта экранопланы должны иметь высокий уровень таких характеристик как плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость, управляемость и прочность.

Концепция экранопланов 2-го поколения как двухрежимных транспортных средств придает им такие качества, что они поистине становятся новым речным, морским транспортным средством, отличающимся от аналогов и в авиации, и в судостроении своим обликом и возможностями, что позволяет стать им вне конкуренции.

В перспективе при ноосферном пути устойчивого развития планируется создание экологически чистых экранопланов с использованием в газотурбинных двигателях в качестве топлива водорода.

Как показал анализ, экранопланы имеют в перспективе, при переходе на ноосферный путь устойчивого развития, большое будущее. Альтернативы им в области рационального использования речных, морских и Северного морского пути, нет. НПО при НПТК имеет опыт их создания и эксплуатации.

Плавучесть, остойчивость и непотопляемость экранопланов соответствуют требованиям, предъявляемым к судам и кораблям. Ходкость и управляемость обеспечивают возможность совершения любых необходимых маневров на поверхности магистральных рек, морей и длительное движение заданным курсом в условиях ветра и волнения, причем энергетическая установка обеспечивает способность экранопланов, при необходимости, прибыть в режиме плавания в порт-убежище из любой точки эксплуатации, в частности, при невозможности дальнейшего полета из-за волнения, отказа систем обледенения и т.п.

Таким образом, ноосферная транспортная система на базе экранопланов НВА третьего поколения могла бы функционировать уже в 2010 году и получить развитие в 2015-2020 годах с последующим расширением на другие территории не только России, но и в мировом масштабе.

Все работы по созданию и внедрению экранопланов проводятся через научно-производственные объединения при НПТК, при этом экологическая допустимость и экономическая целесообразность – это главные условия внедрения экранопланов.

Новые виды транспорта не претендуют на доминирующую роль и не вытеснят существующие виды транспорта, а лишь помогут разгрузить их.

При реализации проекта создания и внедрения экранопланов будет создана мощная современная индустрия, способствующая экологически чистому транспортному обеспечению страны, развитию инфраструктуры страны без ущерба для неповторимой природы и исторического наследия.

Для решения проблем транспортной стратегии в свете глобализации мировой экономики инициативной группой ученых-транспортников был создан и успешно работает Евроазиатский транспортный инновационный центр – общественная, некоммерческая организация.

Основной целью создания Центра является организационное и научное содействие усилению роли транспорта в формировании и развитии общего экономического пространства Евроазиатского континента, с повышением и выравниванием уровней экономического и социального развития стран и их регионов, созданием общей рациональной евроазиатской транспортной системы, развитием всех составляющих транспортного комплекса, защитой интересов владельцев транспорта, участников перевозочного процесса.

Основной задачей Центра является координация и объединение усилий отраслевых и академических научных организаций, государственных и региональных органов власти, представителей коммерческих структур для выработки предложений по следующим направлениям:

- перспективному развитию транспортных систем государств Евроазиатского континента;
- оптимизации взаимодействия различных видов транспорта;
- снижению транспортной составляющей в конечной цене готовой продукции;
- повышению коммерческой скорости и стабильности доставки грузов;
- достижению взаимной выгоды грузовладельцев и участников перевозочного процесса;
- технологическому перевооружению транспортной и смежных с ней отраслей;
- созданию и внедрению новых видов транспорта;
- повышению экологической безопасности транспортной сферы.

Исходя из поставленных задач Центр:

1. Содействует научно-исследовательским разработкам в области развития евроазиатских транспортных связей.

2. Проводит представительные публичные обсуждения состояния, проблем и перспективных направлений развития в транспортной сфере на основе системного анализа с привлечением широкого круга отраслевых и академических научных организаций, представителей властных и коммерческих структур, экспертов. Обсуждения проводятся в форме научно-практических конференций, симпозиумов, форумов, конгрессов, круглых столов, семинаров в России и за рубежом.

3. Организует учебные семинары и курсы повышения квалификации специалистов транспортного комплекса.

4. Оказывает содействие Министерству транспорта Российской Федерации, транспортным министерствам субъектов Российской Федерации, региональным транспортным структурам и организациям в развитии транспортной инфраструктуры и транспортных потоков и формировании на территории Российской Федерации международных транспортных коридоров.

5. Оказывает содействие министерствам транспорта стран Евроазиатского континента в развитии международных транспортных связей и транспортных потоков в рамках международных транспортных коридоров.

6. Обеспечивает привлечение международных и национальных организаций к реализации инвестиционных проектов по развитию евроазиатских транспортных коридоров, проводит работу по адаптации проектов к требованиям инвесторов, предоставляет консультационные услуги в области проектного финансирования и государственно-частного партнерства в транспортной сфере.

Чрезвычайно важным является развитие регионального сотрудничества Украины с государствами – новыми членами ЕС, в частности – реализация единой транспортной политики по формированию таможенных переходов на главных транзитных направлениях, развитие региональных транспортных систем железной дороги, воздушного транспорта, строительства региональных аэропланов и автомагистралей в пределах еврорегионов. Потребуется обустройство государственной границы и приграничной инфраструктуры, модернизация грузового вагонного парка в целях повышения скорости движения поездов, что является необходимым условием интеграции в европейскую железнодорожную систему. Для увеличения объемов внешне-торговых и транзитных грузов необходимо создать логистические транспортно-складские комплексы в приграничных транспортных узлах, через которые пропускаются грузы по железнодорожным путям разной ширины колеи – 1520 мм и 1435 мм.

С этой же целью увеличение потоков транзитных и внешнеторговых перевозок необходимо реализовать существовавшие намерения дальнейшего развития пятого (Критского) Международного транспортного коридора (МТК) за счет сооружения трансевропейской южной автомагистрали. Водный путь широтно-го направления Тиса-Дунай-Рейн сможет обеспечить частичную разгрузку экспортно-импортных грузопотоков, ныне возложенных на перенапряженный железнодорожный путь, при выходе на седьмой Критский путь МТК (т.е. водный путь по Дунаю). Как, известно, водные перевозки грузов значительно дешевле железнодорожных.

Для реализации транзитного потенциала Украины большое значение приобрели проекты участия государства в создании ЕЭП в составе Беларуси, Казахстана, России и Украины. По договоренности сторон, ЕЭП понимают как экономическое пространство, объединяющее таможенные территории четырех стран,

где действуют механизмы регулирования экономики, построенные на единых принципах и обеспечивают свободное перемещение товаров, услуг, рабочей силы, капитала, а также осуществляется единая внешне-торговая и согласованная налоговая, денежно-кредитная и валютно-финансовая политики. Расширение торговых связей, взаимных инвестиций, обеспечивающих устойчивое развитие экономик сторон на основе общепризнанных принципов и норм международного права, а также развития экономического потенциала и конкурентоспособности национальных экономик стран, образующих ЕЭП, на внешних рынках.

Кроме того, в число главных задач ЕЭП входят формирование единых принципов регулирования деятельности естественных монополий, к которым относят железнодорожные компании, магистральные телекоммуникации, системы транспортирования электроэнергии, газа и нефти. ЕЭП предполагает обеспечение недискриминационного доступа к услугам их объектов и единых справедливых тарифов на их услуги.

Принцип проведения единой политики в отдельных отраслях экономики предусматривает заключение секторальных соглашений, которые будут разрабатываться в развитие Соглашения о формировании Единого экономического пространства. Преобладающую часть первоочередных документов составляют те, которые будут регулировать процедуры и правила перемещения товаров и услуг через таможенные границы стран – участниц ЕЭП. В частности, это:

- соглашение по определению таможенной стоимости товаров, которые перемещаются через таможенные границы государств – участников ЕЭП;

- соглашения о принятии единых правил определения страны происхождения товаров из «третьих» стран и о порядке взимания вывозной пошлины с товаров, которые поставляются в «третьи» страны;

- соглашение о единых правилах применения таможенных квот;

- соглашения об упрощении порядка таможенного оформления и таможенного контроля на внутренних границах, а также о единых основах применения информационных технологий при осуществлении таможенного контроля за перемещением товаров и транспортных средств через границы государств – участников ЕЭП;

- соглашения о единых условиях транзита через территории государств – участников ЕЭП, а также о едином порядке транзита товаров из «третьих» стран (в «третьи» страны) через таможенные территории государств – участников ЕЭП;

- протокол о таможенном контроле за реэкспортном товаров, которые происходят с территорий государств – участников ЕЭП и вывозятся в «третьи» страны;

- соглашение по единым принципам регулирования деятельности естественных монополий [6, С.18].

Таким образом, транспортная инфраструктура становится не только отраслью обслуживающей транзитные грузопотоки, но и системой реально продвигающей Украину к новым экономическим, технологическим и социальным высотам европейских стандартов.

Источники и литература

1. Новый экономический словарь/ Под ред. А.Н.Азрилияна. – М.: Институт новой экономики, 2006. – С.289;
2. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. – М.: ИНФРА-М, 2005. – VI, С.168;
3. Экономическая теория: Учебник / Под общ. ред. Акад. В.И.Видяпина, А.И.Добрынина, Г.П.Журавлевой, Л.С.Тарасевича. – М.: ИНФРА – М., 2002. – С.83-84;
4. 4.Мочерний С.В. Політекономія: Підручник. – К.: Вікар, 2003. – (Віща освіта ХХІ століття), С.153;
5. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н.Азрилияна. – 6-е изд., доп. – М.: Институт новой экономики, 2004, - С.348;
6. С.Пирожков, П.Прейгер, И.Мялярчук „Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП. „Экономика Украины”, №3, 2005, С.7,18;
7. Відомості Верховної Ради №51, 1999, С. 446;
8. Відомості Верховної Ради №24, 2002, С.166.

Орехов В.В.

ФРАНЦУЗСКИЙ КОД В РУССКО-ФРАНЦУЗСКОМ ЛИТЕРАТУРНОМ ДИАЛОГЕ

В последние десятилетия коммуникативные теории приобрели особую и, думается, заслуженную популярность. Они успешно используются в сфере сравнительного литературоведения. Попытаемся применить коммуникативный подход в одной из «молодых» отраслей компаративистики – в имагологии. Это направление, исследующее литературные имиджи стран и народов, получило значительное развитие в украинской науке прежде всего, благодаря работам Д.С. Наливайко [11; 12] и ныне находится на стадии совершенствования теоретической и методологической базы. Суть нашего подхода в том, чтобы сосредоточиться не на реконструкции литературного образа чужой страны, создаваемом в иноязычной литературе, а исследовать его в контексте межлитературного диалога. В качестве объекта наблюдения выберем русско-французскую литературную полемику, которая существовала вокруг имиджа России в первой половине XIX в. Цель статьи – определить специфику восприятия российским читателем французского текста о России. Задачи – выявить традиционные мировоззренческие клише, общие для французской и русской литератур; проанализировать их функционирование в сфере межлитературного имагологического диалога.

Французская литература конца XVIII – начала XIX в. сформировала значительный массив произведений о России – французский текст о России. Российский читатель XIX в. имел к нему весьма широкий дос-