

1. Внукова Н.Н., Прудкий А. Оценка эффективности страхового предпринимательства в Украине // Финансовые услуги. – 2000. – №7-9. – С.32–34.
2. Ефимов С.Л. Организация управления страховой компанией: теория, практика, зарубежный опыт. – М.: Рос. юрид. изд. дом. – 1995. – 147 с.
3. Крупка Я.Д. Прогресивні методи оцінки та обліку інвестиційних ресурсів. – Тернопіль: Економічна думка, 2000. – 354 с.
4. Мурашко О.В. Інвестиційна діяльність страховика // Фінанси України. – 2000. – №9. – С. 132–135.
5. Страховщики о том, какие показатели самые показательные // Экономические известия. – 2004. – №49.
6. Фурман В.М. Страховий ринок України: стан, проблеми розвитку та шляхи їх розв'язання // Фінанси України. – 2004. – №12. – С. 27–32.
7. Kaplan R.S., Norton D.P. The Balanced Scorecard – Measures that Drive Performance // Harvard Business Review. – 1992. – January-February. – P.71–79.
8. Сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг // www.dfp.gov.ua.
9. Ежедневный журнал о страховании // www.forinsurer.com.

*Отримано 07.09.2007*

УДК 656.022.8

**Н.В.ЯКИМЕНКО**

*Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків*

### **ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗБУДОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ (з точки зору Харківського регіону)**

Розглядається шлях інтеграції України в міжнародне співтовариство через входження в систему міжнародних транспортних коридорів (МТК). Визначено розвиток трансконтинентального (євроазіатського) міжнародного транспортного коридору Європа – Азія як пріоритетного напрямку розбудови МТК на території України, зокрема Харківського регіону.

Одним із першочергових завдань у вирішенні питання підвищення конкурентоспроможності держави на світовому рівні є створення ефективної міжнародної транспортної системи України. Сьогодні Україна, на відміну від розвинутих держав, які ще в 80-ті роки минулого століття почали активну діяльність по створенню міжнародної транспортної мережі, значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на формування конкурентоспроможності нашої держави та вітчизняних промислових підприємств. Президент України В.А.Ющенко відзначив напрямком створення міжнародних транспортних коридорів як один з пріоритетних у державній транспортній політиці.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів являє собою особливий пріоритет України на шляху її інтеграції в міжнародну еконо-

мічну систему. Це реальна можливість для країни вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищити свою роль в процесах глобальної і регіональної інтеграції.

Створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, росту обсягів продукції, що експортується. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання темпів економічного росту країни та регіонів.

Дослідження з питань методології комплексного вирішення проблем підвищення ефективності розвитку транспортної системи країни, управління транспортними процесами та розвитку міжнародних транспортних коридорів були виконані О.О.Бакаєвим, В.Л.Дикань, В.В.Дикань, А.М.Новіковою, Ю.М.Цвєтовим [1-5] та ін.

Метою статті є визначення пріоритетних напрямків розвитку міжнародних транспортних коридорів, які проходять через східні регіони України, як напрям інтеграції України в ЄС через МТК.

Розташування України у центрі Європи, на перехресті головних транспортних напрямів континенту, обумовило проходження через її територію міжнародних транспортних коридорів, напрям яких збігається зі старовинними транзитними шляхами Схід – Захід та Південь – Північ. Місце розташування України перспективно с точки зору міжнародних транспортно-економічних зв'язків, по-перше, завдяки вигідному географічному положенню, що характеризується високим значенням індексу місцезнаходження в системі топологічних відстаней між країнами Європи (він дорівнюється майже одиниці) та по величині уступає першість лише Німеччині та Росії, по-друге, Україна розташовується на перехресті залізничних, автомобільних, повітряних, трубопровідних трас, які з'єднують східні регіони Росії, Казахстан, країни Середньої Азії та Закавказзя з країнами Центральної і Південної Європи, а також північні та центральні райони Росії, Фінляндію, Польщу, країни Балтії з країнами Чорноморського басейну.

Термін «міжнародний транспортний коридор» зустрічається в працях багатьох вчених, але потребує уточнення з точки зору інтеграційних процесів підприємств транспорту і промисловості регіону в МТК. Так, ЄЕК ООН визначено транспортний коридор як міжнародне мультимодальне транспортне сполучення з використанням універсальних видів транспорту – залізничного, автомобільного, внутрішнього

водного, морського та повітряного. Коридори створюються на напрямках, що пов'язують Західну та Східну Європу, а також у регіонах економічної співпраці, і повинні забезпечувати певні обсяги перевезень та відповідати європейським стандартам по відношенню до інфраструктури та транспортних технологій [6]. В інших джерелах МТК представлено як маршрут або напрямок двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, контрольовано і з конкурентоспроможними вартісними показниками [7, с.191] або як сукупність різних видів транспорту, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів у напрямках, що мають велику концентрацію в міжнародних сполученнях [8]. Нами запропоновано нове визначення терміну МТК, під яким варто розуміти направлений рух транспортних засобів, який пов'язує торгово-транспортні логістичні центри регіонів з повним задоволенням потреб замовника в товарах і послугах.

Сьогодні в Україні функціонують чотири з десяти МТК (рішення про будівництво яких прийнято міністрами транспорту 23 країн Європи на Другій пан'європейській конференції у березні 1994 р. на о. Крит; це третій, п'ятий, сьомий та дев'ятий (Критські МТК).

Крім Критських МТК Україна бере участь у системі євразійських транспортних маршрутів.

Чотири пан'європейські МТК та чотири євразійські міжнародні транспортні коридори, перетинаються у великих промислових і транспортних центрах України: Львів (коридор №3, №5, МТК Європа – Азія), Київ (коридор №3, №9, автомобільний коридор Європа – Азія), Одеса (коридор №9, TRACECA, МТК Балтика – Чорне море).

Погляди вчених України на пріоритетність розвитку МТК її території різняться. Так, Ю.Кутах [9, с.53] виділив першочерговість розвитку коридору Балтика – Чорне море та коридору №9 на ділянці Київ – Одеса – Рені. Тільки після цього пропонується розвивати коридори №5, №3, МТК Європа – Азія та коридор ЧЕС. Фахівці Компанії «Трансполіс» мають наступний погляд на пріоритетність розвитку МТК: 1) коридор №3; 2) коридор №5; 3) TRACECA; 4) коридор №9; 5) коридор ЧЕС [10].

На нашу думку, першочергове значення для розбудови транспортного і промислового комплексу України, і в першу чергу східного регіону і Харківської області, має МТК Європа – Азія, який пов'язує регіони з розвинутою промисловістю та сільським господарством, через регіональні промислово-економічні вузли: Київський, Луганський, Донецький, Дніпропетровський, Черкаський, Кіровоградський, Жито-

мирський, Рівненський, Вінницький, Тернопільський, Хмельницький, Львівський, а також великі центри: Львів, Київ, Дніпропетровськ. Коридор відповідає центральному широтному ходу Донбас – Кривбас – Карпати та характеризується високою пропускною спроможністю.

Територія тяжіння коридору Європа – Азія в Україні знаходиться на шляху найважливіших транзитних сполучень, які забезпечують основні транспортні зв'язки України та інших країн з країнами західної Європи та розглядаються як важливе джерело експорту товарів та послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць.

На рисунку показано основні напрямки транзитних вантажопотоків територією України.



Схема розподілу транзитних вантажопотоків територією України

Динаміка обсягів зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України протягом 2001-2005 рр., насамперед транзитних вантажів свідчить про їх невелике, але збільшення в останні роки, хоча за період 1996 – 2002 роки спостерігався спад обсягів транзитних перевезень на 13,3%.

Британський Інститут «Rendall» визначив коефіцієнт транзитності України на рівні 3,11, що є найвищим показником серед країн Європи. Наявні потужності національної транспортної системи характеризуються спроможністю щороку перевозити залізницями понад 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т транзитних вантажів. Але ці можливості використовуються не повністю, обсяг транзиту становить лише 70% від транзитного потенціалу України, а на транс-

порті загального користування (без трубопроводів) – тільки 50%. Це свідчення того, що транзитні транспортні потоки продовжують обминати кордони України. Потенційними конкурентами України у боротьбі за транзитні потоки є Росія, Білорусія, країни Балтії і Румунія. Тому Україні повинно приділяти увагу розвитку МТК, що дасть змогу залучити транзитні вантажопотоки з Росії, Китаю, Монголії, Кореї та Японії, країн Середньої Азії, Ірану, Пакистану.

Розвиток мережі МТК та створення сприятливих умов для вільного проходження транзиту є передумовою залучення міжнародних товарних потоків на територію України. Так, обсяги перевезень вантажів всіма МТК, які проходять територією України (таблиця), свідчать, що обсяг перевезень коридором Європа – Азія є вищим, ніж по іншим коридорам. Обсяги перевезень залізничним транспортом у цілому коридорами, що розглядаються, становлять від 62,5 до 214,8 млн. т, або 80,4-90,7% загальних перевезень наземними видами транспорту, а по коридору Європа – Азія 214,8 млн. т, або 84, %.

Обсяги перевезень вантажів залізничним та автомобільним транспортом [9]

Найменування коридору	Перевезення автомобільним та залізничним транспортом	У тому числі			
		залізничним		автомобільним	
		млн. т	%	млн. т	%
Коридор №3	115,9	99,0	85,4	16,9	14,6
Коридор №5	69,5	62,5	89,9	7,0	10,1
Коридор №9	121,4	97,6	80,4	23,8	19,6
Коридор Балтика – Чорне море	111,6	94,2	84,4	17,4	15,6
Коридор Європа – Азія	253,5	214,8	84,7	38,7	15,3
Коридор ЧСС	201,9	183,2	90,7	18,7	9,3
Всього по Україні	473,1	414,4	87,6	58,7	12,4

З розбудовою транспортної мережі (МТК) пов'язане економічне зростання та розвиток промисловості країни та регіонів, а саме вітчизняної будівельної, машинобудівельної промисловості, ремонтної бази, нових виробництв, сервісної інфраструктури.

Таким чином, інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК, створить умови для підвищення конкурентоспроможності національного виробника.

- 1.Бакаев А.А., Гриц В.И., Боглан Л.И., Панченко В.И. Экономико-математическое моделирование развития транспортных систем. – К.: Наукова думка, 1991. – 151 с.
- 2.Дикань В.Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR» // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. Вип. 18. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. – С.68-70.
- 3.Дикань В.В. Залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. Вип.5-6. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – С.196-199.
- 4.Новикова А.М. Україна в системі МТК. – К.: НІПМБ, 2003. – 493 с.
- 5.Цветов Ю.М. Проблемы организации национальной сети международных транспортных коридоров в Украине // Сб. тр. ИКТП-Центра. Вип. 6. – К., 1998. – С.3-24.
- 6.Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. Prepared by the TINA office. – Vienna, December, 1998. – 130 p.
- 7.Погребиський М.Л. Роль транспорту та системи міжнародних перевезень у забезпеченні зовнішньої торгівлі держави // Держава та регіони. – 2006. – №2. – С.190-194.
- 8.Позднякова Л.А. Международные транспортные коридоры и особенность их формирования в Украине // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. Вип.7. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – С.4.
- 9.Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори // Економіст. – 2002. – №1. – С.50-57.
- 10.Міжнародні транспортні коридори: Короткий інформаційно-аналітичний огляд / Міністерство транспорту України. Інжинірингове підприємство з проблемних розробок на транспорті "Трансполіс". – К., 1996. – С. 24-29.

*Отримано 08.10.2007*

УДК 378.1 : 628.1 : 658.26 : 13

Т.А.МАМАЕВА, канд. екон. наук

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

Е.О.ИВАНОВА

*Приморский краевой отдел образования, г.Владивосток (Российская Федерация)*

О.В.КРАВЧЕНКО

*Дальневосточный государственный университет, г.Владивосток*

*(Российская Федерация)*

А.В.САВИНЫХ

*Харьковский национальный педагогический университет им. Г.С.Сковороды*

## **СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К РАСКРЫТИЮ ТВОРЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТА С ПОМОЩЬЮ СИНЕРГЕТИЧЕСКОГО МЕТОДА И ОБЪЕКТИВНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАКОНОВ**

Рассматривается в историческом контексте системный подход и последовательность раскрытия творческого потенциала подрастающего поколения и специалиста различного профиля с учетом последних достижений науки и требований международных стандартов [1, 2-8, 12-18].

Актуальность раскрытия бесконечного творческого потенциала личности в период формирования качественно новой высокоэффективной системы обучения в мировой практике для всестороннего раз-