

концентрацією матеріальних і фінансових ресурсів;

- системний підхід до проведення реформ.

Висновки. Аналіз функціонування реформованих залізниць різних країн свідчить: практично у всіх країнах залізничний транспорт відіграє соціально важливу роль не тільки у секторі пасажирських перевезень, а і у вантажних, які забезпечують обмін товарами, і експлуатаційні витрати, які входять до собівартості продукції практично всіх галузей економіки.

Сама по собі зміна форми власності не тільки не є гарантією досягнення поставлених цілей реформування, а і, навпаки, може призвести до втрати частки майна, доходів і прибутків. При визначенні шляхів і заходів реформування необхідно змінювати засоби не тільки у частині форми власності, а, обов'язково, і удосконалення експлуатаційної роботи, використання інвестиційно-інноваційних підходів розвитку техніки та технології перевезень та обслуговування клієнтів на основі збалансування інтересів та задач розвитку залізничної галузі і суспільства на основі системного підходу.

Анотація. В статье раскрыт опыт работы реформированных железных дорог и основные условия достижения эффективных результатов реформирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: : реформирование, собственность тарифы, инфраструктура.

Summary. The article explores the experience of reformed railway and the main requirements to achieve effective results of reforming railway transport.

Keywords: reformation, property fares, infrastructure.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В. Л. Особливості реформування національної транспортної системи, Дикань В. Л., Слагіна О. М., // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. - № 1. - С. 17-21.

2. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України/ Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. К. КУЕТТ, 2007. – 222 с.

3. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9 – С. 208-213.

4. Слагін Ю. В. Реформування залізничної галузі: визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. - №26 - с.22-25.

5. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г. Д. Кривошипін О. М., Мукмінова Т. А. //Залізничний транспорт України. – 2007. №2 – С. 31-35.

Рецензент д.е.н., доцент УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 330.34.014:656.2

МОДЕЛЬ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Зоріна О.І., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті наведені основні проблеми розвитку залізничного транспорту, визначені стратегічні пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України, на основі яких було сформовано модель.

Ключові слова: модель, соціально-економічний розвиток, залізничний транспорт, рівень розвитку.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей економіки країни, яка покликана забезпечувати внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи

сприяє ефективному функціонуванню всіх галузей виробництва, суспільному, соціальному та економічному розвитку країни.

Оскільки, лівова частка в формуванні рівня соціально-економічного розвитку припадає саме на залізничний транспорт, виникає необхідність визначення моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, її принципів, умов реалізації, шляхів забезпечення його стійкого розвитку в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням, пов'язаним з особливостями соціально-економічного розвитку залізничного транспорту присвячені дослідження таких вітчизняних науковців як Ю.С. Бараш, М.І. Данько, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа, М.В. Макаренко, Л.О. Позднякова, Г.Д. Ейтутіс, І.В. Токмакова, М.М. Чеховська [1-9]. Проте, залишається відкритим питання формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничної галузі в умовах реформування та загострення конкуренції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних перевезень.

Метою статті є визначення моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України, принципи та умови її реалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт як одна з найважливіших базових галузей економіки України, основа її економічної безпеки, його стабільного та ефективного функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності країни, підвищення рівня соціально-економічного розвитку країни, поліпшення умов та рівня життя населення.

На даний час залізниці в основному забезпечують потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Однак стан їх виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг і вже сьогодні стримують соціально-економічний розвиток країни. Особливо гострими проблемами, які стримують подальший розвиток залізничного транспорту і потребують негайного вирішення є: недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність організаційної структури залізничного транспорту тенденціям розвитку ринкової економіки України; відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалість законодавча база для залучення інвестицій; недостатність інвестицій, направлених на розвиток залізничного комплексу України; стан

транспортної інфраструктури, необхідність її модернізації та оновлення; необхідність оновлення більш ніж 80% рухомого складу залізниць; необхідність будівництва швидкісних магістралей та впровадження швидкісного руху, розвитку міжнародних транспортних коридорів; низька якість перевезень та обслуговування; недостатня прозорість формування тарифів на перевезення; наявність перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних; недостатня фінансова прозорість діяльності залізничної галузі; не добросовісна конкуренція на ринку залізничних перевезень.

В сучасних умовах прискорення процесів глобалізації, інтеграційних процесів, кризового стану залізничного транспорту України постає питання формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку, стратегічною метою якої є формування самодостатнього типу відтворення цілісної системи господарювання.

Під соціально-економічним розвитком залізничного транспорту слід розуміти процес взаємодії всіх елементів системи, метою якої є підвищення рівня та якості життя населення, примноження духовних, культурних та інтелектуальних здобутків працівників залізничного комплексу та створення потужного підґрунтя для ефективного функціонування сучасного та майбутнього поколінь. Основними складовими соціально-економічного розвитку є економічний та соціальний розвиток. Синегретичний ефект від результатів які отримуються при оптимальному збалансуванні економічного та соціального розвитку і сприятиме стійкому розвитку галузі.

Метою формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України повинно бути забезпечення належного рівня соціально-економічного розвитку країни, її економічної безпеки, інтеграції до світової транспортної мережі, світового господарства. Для досягнення поставленої мети необхідно визначити стратегічні завдання серед яких: підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках транспортних послуг; покращення рівня економічного та соціального розвитку працівників галузі, створення сприятливих умов для залучення додаткових вантажопотоків до транспортної системи країни та інші.

До основних напрямків розвитку залізничного транспорту варто віднести: залучення інвестицій в пріоритетні проекти розвитку, інтеграція до міжнародної мережі, підвищення рівня технічного розвитку, економічного, соціального розвитку (рис. 1).

Важливим чинником, який необхідно враховувати в формуванні моделі стійкого соціально-економічного розвитку є реформування галузі, яке відбувається сьогодні.

Пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України

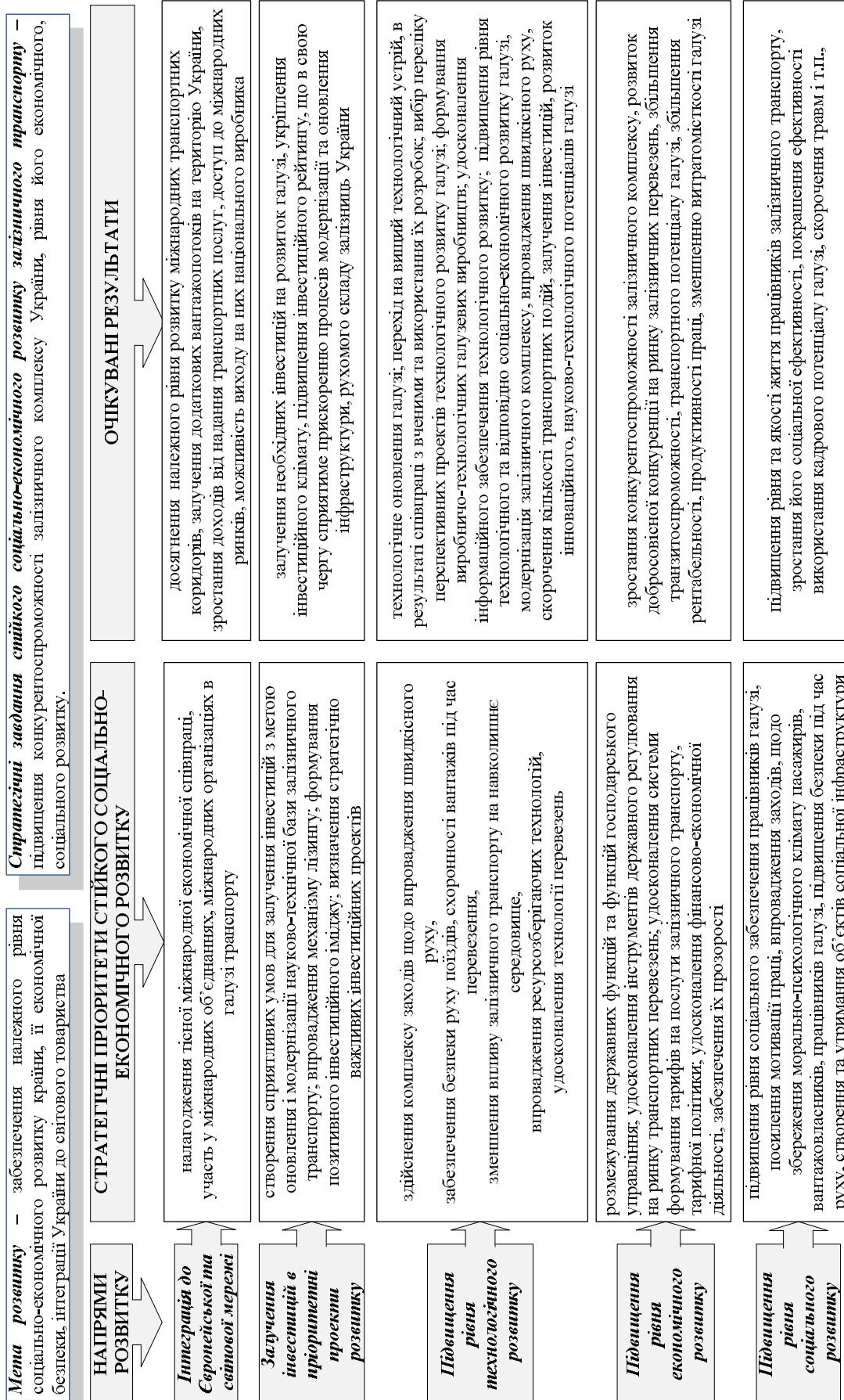


Рисунок 1 - Основні пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту

Головною метою реформування залізничного транспорту є лібералізація залізничної галузі з метою зменшення фінансового навантаження на державу та залучення приватних інвестицій. Це передбачає розподіл функцій регулювання і надання транспортних послуг, відділення монопольного сегмента (інфраструктури) від конкурентного. Для реформування Укрзалізниці пропонувалося три моделі: американська, європейська та російська. Американська модель дозволяє зберегти централізоване управління, але обмежує можливості залучення приватного капіталу. Європейська, навпаки, дозволяє суттєво зменшити навантаження на бюджет шляхом залучення приватного капіталу. При цьому зберігається державний контроль за доступом до інфраструктури, але з'являється конкуренція на ринку залізничних перевезень. Однак, реформування такою моделлю може призвести до збільшення навантаження на інфраструктуру, можливості якої обмежені. До того ж, висока ймовірність виникнення труднощів під час взаємодії з іншими країнами простору 1520. Остання, можлива модель реформування – Російська, в якій у державному управлінні залишається не лише інфраструктура, а й тяговий рухомий склад. Проте такий варіант реформування не допоможе уникнути підвищеного навантаження на інфраструктуру та певних перепонов у процесі планування вантажних перевезень.

Враховуючи міжнародний досвід щодо реформування розроблено проект Програми та Закону України «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», відповідно до яких буде створено єдиний господарюючий суб'єкт – державне акціонерне товариство «Українська залізниця» у формі публічного. При цьому всі залізниці та підприємства залізничного транспорту втрачають статус юридичної особи та будуть входити до складу новоствореного єдиного суб'єкту господарювання АТ «Укрзалізниця», як філії або структурні підрозділи.

Відповідно до нового АТ «Українська залізниця» діяльність залізничного транспорту країни можна розподілити на три основні сектори: монопольний сектор, який буде концентруватися в материнській структурі АТ «УЗ»; конкурентний та потенційно конкурентний сектори, в яких функціонуватимуть залежні товариства, створені за іншими видами діяльності, які самостійно діятимуть на ринку, конкуруючи з приватними компаніями.

До монопольного сектору варто віднести утримання та експлуатація інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, послуги вокзального комплексу, що не допоможе уникнути додаткового навантаження держави щодо оновлення та

модернізації транспортної мережі, тягового рухомого складу та підвищеного навантаження на інфраструктуру.

Часткова передача пасажирських перевезень внутрішнього та міжнародного сполучення, приміського, в приватну власність з одного боку сприятиме ефективній організації процесів перевезень, з іншого може призвести до скорочення доступності пасажирських перевезень.

Конкурентний сектор передбачає діяльність щодо вантажних перевезень, ремонт рухомого складу, утримання соціальної сфери, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення НДДКР.

Враховуючи, запропоновані напрями та стратегічні пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, основні положення його реформування пропонуємо модель стійкого соціально-економічного розвитку, яка зображена на рисунку 2.

Основними, генеральними цілями функціонування та стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту, основної складової розвитку країни та її економічної безпеки, є забезпечення високоякісних зовнішніх та внутрішніх транспортно-експедиційних зв'язків, забезпечення населення в якісних перевезеннях.

Враховуючи розмежування діяльності АТ «Українська залізниця» на різні сектори, для формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку необхідно виділити основні цілі та завдання, які необхідно досягти.

Оскільки, в природно-монопольному секторі діяльності залізничного комплексу країни зосереджені в основному колійне господарство, локомотивне господарство та послуги вокзального комплексу варто виділити наступні цілі, які необхідно досягти: забезпечення відповідності національної інфраструктури вимогам міжнародних стандартів, удосконалення форм обслуговування пасажирів, вантажовласників, впровадження технологій щодо прискорення перевезень, оновлення основних фондів, рухомого складу, забезпечення належного рівня техніко-технологічного рівня розвитку галузі.

Основними цілями, які направлені на формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку галузі в потенційно конкурентному секторі є забезпечення доступності пасажирських перевезень, мобільності населення, підвищення якості послуг, що надаються, забезпечення операційної та фінансової ефективності пасажирських перевезень за рахунок прозорості витрат та формування тарифів, реалізація механізму субсидіювання.

Проблеми транспортного комплексу України

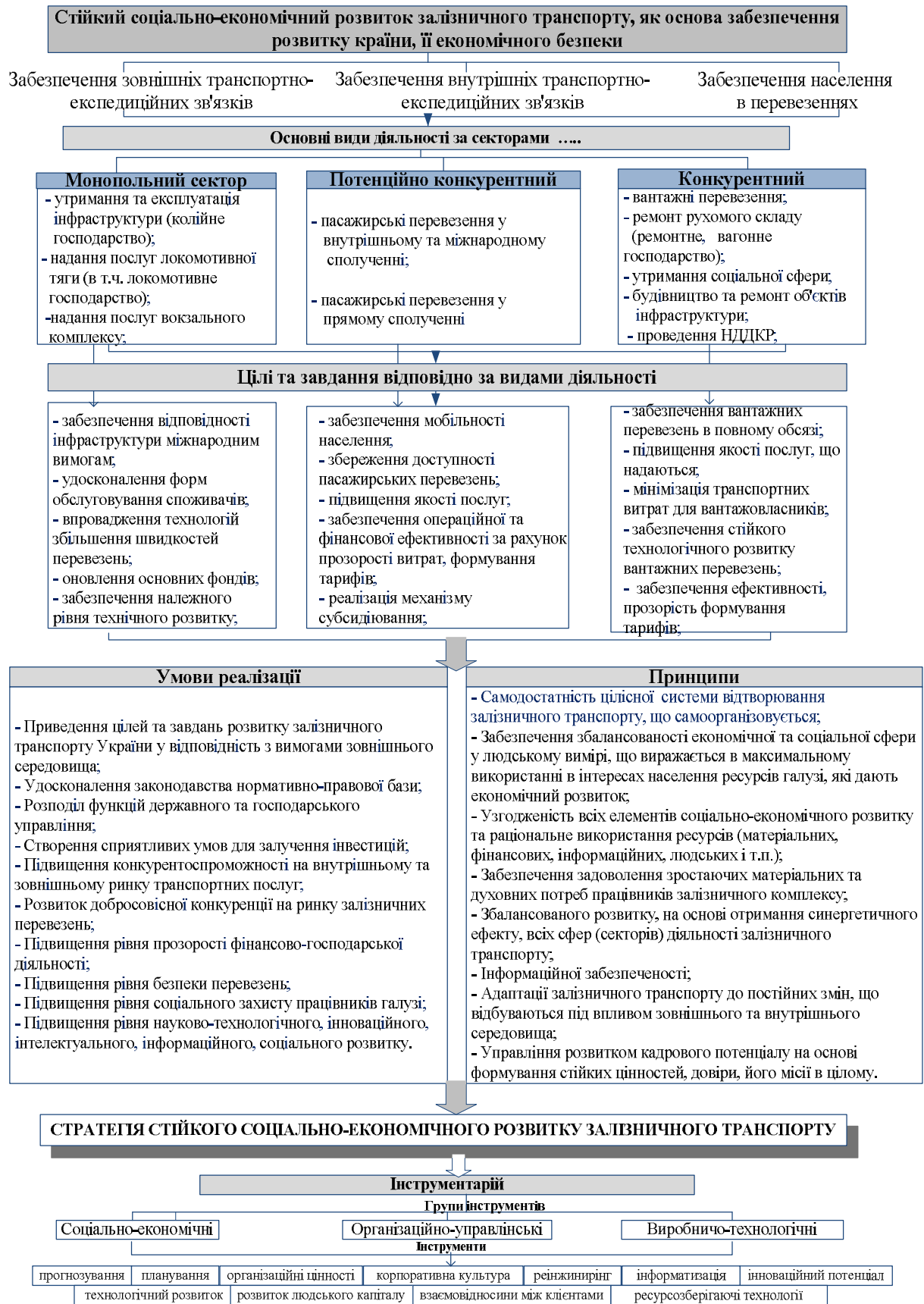


Рисунок 2 - Модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України

Моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничної галузі в конкурентному секторі АТ «Українська залізниця» сприятимуть досягнення таких цілей та завдань як забезпечення вантажних перевезень в необхідному обсязі, підвищення якості послуг, що надаються, мінімізація темпів зростання транспортних витрат для вантажовласників, забезпечення сталого технічного розвитку вантажних перевезень, забезпечення ефективності, прозорості формування тарифів.

Для формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку, досягнення поставлених цілей та завдань як для окремого виду, сектору діяльності так і залізничного транспорту в цілому необхідно виконати певні умови.

До умов реалізації поставленої мети варто віднести:

- приведення цілей та завдань розвитку залізничного транспорту України у відповідність до вимог зовнішнього середовища;
- підвищення ефективності державної підтримки підприємств залізничного транспорту;
- удосконалення законодавства та нормативно-правової бази;
- розподіл функцій державного та господарського управління;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій;
- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг;
- розвиток добросовісної конкуренції на ринку залізничних перевезень;
- підвищення рівня прозорості фінансово-господарської діяльності;
- підвищення рівня безпеки перевезень;
- підвищення рівня науково-технічної, інноваційної, інформаційної, соціальної складових розвитку галузі;
- підвищення рівня захисту працівників.

Виконання умов реалізації цілей та завдань поставлених з метою формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту повинно базуватися на таких принципах як:

- Самодостатність цілісної системи відтворення залізничного транспорту, що самоорганізовується. Відповідно даного принципу залізничний транспорт характеризується як самодостатня цілісна система, що спроможна за певних обставин самоорганізовуватися. Самодостатність характеризується синтезом доступним стійким розвитком, конвергентністю ринкового і планового типів господарювання, всесторонністю розвитку людського фактору, які визначають

траєкторію стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах нестабільності глобальних економічних процесів. Саме поєднання даних елементів є механізмом активізації внутрішнього потенціалу галузі, що в результаті приведе до підвищення рівня соціально-економічного її розвитку та відповідно конкурентоспроможності. Таким чином, принцип самодостатності в ієрархії принципів формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку є першорядним, визначаючим шляхи розвитку;

- Забезпечення збалансованості економічної та соціальної сфери у людському вимірі, що виражається в максимальному використанні в інтересах населення ресурсів галузі, які дають економічний розвиток. В сучасних умовах розвитку особливо актуальним постає формування системи економіка-людина-природа. Людина стає в центрі економічної системи, а всі процеси повинні бути направлені на досягнення соціальних потреб суспільства. Такий підхід до формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничної галузі дозволить виконувати соціальні функції не тільки з боку задоволення потреб населення в перевезеннях, а і як соціально відповідальної організації, діяльність якої направлена не лише на економічну ефективність функціонування, на покращення рівня та якості життя працівників галузі;

- Узгодженість всіх елементів соціально-економічного розвитку та раціональне використання ресурсів (матеріальних, фінансових, інформаційних, людських і т.п.). Всі елементи соціально-економічного розвитку повинні бути направлені на досягнення єдиної глобальної мети – формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку. Різкі зміни в розвитку будь-якої складової можуть призвести як до позитивних, так і негативних наслідків, які відобразяться на загальному рівні розвитку галузі;

- Адаптації залізничного транспорту до постійних змін, що відбуваються під впливом зовнішнього та внутрішнього середовища. Залізничний комплекс представляє собою велике підприємство, яке є менш маневрене в порівнянні з підприємствами інших видів транспорту. Для формування моделі стійкого розвитку залізничної галузі виникає необхідність адаптації галузі до постійних змін, що відбуваються під впливом зовнішнього та внутрішнього середовища;

- Збалансованого розвитку, на основі отримання синергетичного ефекту, всіх сфер (секторів) діяльності залізничного транспорту. Незважаючи на різнонаправленість сфер

діяльності залізничного транспорту вони повинні працювати на досягнення спільної мети – досягнення стійкого соціально-економічного розвитку, який можливо досягти за рахунок отримання синергетичного ефекту від діяльності різних секторів галузі;

- Інформаційної забезпеченості. В сучасних умовах розвитку виникає необхідність доступу до необхідної інформації. Запорукою розвитку залізничного транспорту є доступність та відкритість інформації щодо перевезень для пасажирів, вантажовласників, інформаційна забезпеченість працівників підприємств залізничного транспорту, яка сприятиме прийняттю ефективного рішення щодо адаптації до змін в зовнішньому середовищі;

- Забезпечення задоволення зростаючих матеріальних та духовних потреб працівників залізничного комплексу. В умовах нестабільності та інфляційних процесів, діяльність галузі в першу чергу повинна бути направлена на соціальну забезпеченість своїх працівників, культурний, духовний, інтелектуальний їх розвиток;

- Управління розвитком кадрового потенціалу на основі формування стійких цінностей, довіри, його місії в цілому. Кадровий потенціал – основа функціонування залізничного транспорту. Ефективність його розвитку обумовлюється створеною корпоративною культурою на підприємствах залізничного транспорту, його цінностями, місією, авторитетом керівництва та довіри до нього.

Основні цілі, завдання, умови реалізації та принципи, які формують модель стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, повинні бути відображені в стратегії розвитку. Інструментами досягнення поставлених умов, цілей, на основі запропонованих принципів, можуть виступати такі інструменти як: прогнозування, планування, корпоративна культура, реінжиніринг, технологічний розвиток, розвиток людського капіталу, взаємовідносини між клієнтами та інші.

Висновки. В умовах реформування та загострення конкуренції на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку на основі запропонованих

принципів дозволить забезпечити належний рівень соціально-економічного розвитку країни, її економічної безпеки, інтеграції до світової транспортної мережі, світового господарства, якісно забезпечити зовнішні та внутрішні транспортно-експедиційні зв'язки, мобільність населення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія/ Ю.С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац.ун-ту залізн. Трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. -252 с.

2. Данько М.І. Економіка міжнародних транспортних перевезень. / М.І. Данько, В.Л. Дикань, О.Г.Дейнека, Л.О. Позднякова, Ю.М. Юрченко – Х.: ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2004. – 352 с.

3. Дикань В.Л. Социально-ориентированная рыночная экономика Украины в условиях глобализации // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №35. – С.15-19.

4. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему. Монографія. / Г.М.Кірпа – 2-е видання. «ДПТ» - 2004.

5. Проблеми і основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. К.: КУЕТТ, 2007. – 222с.

6. Позднякова Л.А. Моделирование социальной транспортной системы./ Л.А. Позднякова - Харьков: Бизнес – Информ, 1998 - №23-24, 54-59 с.

7. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г.Д., Кривошшин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. -2007. -№2. – С.31.

8. Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С.227-229.

9. Чеховська М.М. Напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту в умовах реформування / М.М. Чеховська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №32. – С.281-283.

Анотація. В статті виділені основні проблеми розвитку залізничного транспорту, определены стратегические приоритеты формирования модели устойчивого социально-экономического развития железнодорожного комплекса Украины, на основе которых была сформирована модель.

Ключевые слова: модель, социально-экономическое развитие, железнодорожный транспорт, уровень развития.

Summary. In article the basic problems of development of a railway transportation are allocated, strategic priorities of formation of model of steady social and economic development of a railway complex of Ukraine on which basis the model has been generated are defined.

Keywords: model, social and economic development, a railway transportation, a level of development.

*Рецензент д.т.н., професор УкрДАЗТ Калабухін Ю.Є.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.073.235:338.47

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Іваненко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті встановлено сучасні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні враховуючи існуючі тенденції в Європейському регіоні.

Ключові слова: транспортні послуги, транспортно-експедиційна діяльність, контейнеризація перевезень.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Сфера послуг все більше починає займати стійкі позиції в світовій економіці. Її вплив на економіку країн настільки великий, що нерідко постіндустріальне суспільство називають суспільством послуг. У більшості країн збільшується не тільки їх частка у ВВП, а й істотно розвивається міжнародна торгівля послугами, що впливає на позитивне сальдо в платіжних балансах країн. Для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку сфери транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Особливості інтеграції України в світовий економічний простір, поглиблення її співпраці з іншими державами досліджували такі вітчизняні вчені економісти та практики, як Дикань В. Л [6], Винников В. В [5], Козак В.[4], Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М.[2]. Проте питання розвитку сфери транспортних послуг з метою інтеграції України в економіку ЄС потребує уваги та залишається недостатньо вивченим.

Метою статті є встановлення основних напрямків розвитку транспортних послуг враховуючи існуючі тенденції в Європейському регіоні.

Виклад основного матеріалу дослідження

В Україні пріоритетне значення в розвитку послуг віддається транспорту, експорт якого грає одну із значних ролей у забезпеченні позитивного сальдо платіжного балансу країни. Позитивне сальдо зовнішньої торгівлі України послугами в 2011 році склало \$ 7,45 млрд, що на 18% більше, ніж у 2010 році. Найбільшу питому вагу в загальному обсязі українського експорту, як і раніше складають транспортні послуги - 66%. У 2011 році їх обсяг зріс на \$ 397,3 млн, або на 11,8%. [1], причому основне збільшення обсягів експорту транспортних послуг було забезпечено за рахунок трубопровідного (+14,7%), залізничного (+26,7%) та повітряного (+14,7%) транспорту - тобто за рахунок поступового відродження транзитних перевезень. Це обумовлено вигідним географічним положенням України, що знаходиться в центрі Європи і з'єднує Європейський Союз і Російську Федерацію.

Україна продовжує розширювати свою співпрацю з країнами Євросоюзу, причому вперше за останні роки в динаміці сальдо зовнішньої торгівлі спостерігаються досить сприятливі для українського бізнесу зміни.

Так, згідно з даними Національного банку України, за підсумками першого півріччя 2011 року експорт послуг в країни Євросоюзу склав 1602,2 млн. дол (+13,4% до відповідного періоду минулого року), а імпорт 1593, 9 млн.дол. (+19,3%). При цьому на держави Євросоюзу довелось 56% усього обсягу українського експорту