

АСПЕКТИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Попова А.М., к.т.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Сучасність вимагає від України відповідати високим світовим стандартам, одним з критеріїв якого є рівень конкурентоспроможності України. Так у 2017-2018 роках цей показник становив 81 місце серед 137 країн світу, виявивши зріст на 4 пункти відносно попереднього року.

У динаміці зміни цього показника становили: у 2012-2013 р. 73 місце, а от в 2013-2014 – 84. Цей індекс складається з більш ніж 100 параметрів, котрі розділені на 12 основних показників. Найбільш цікавим у даному випадку є показник «Інфраструктура», його значення за останні три роки становить відповідно 69, 75, 78 місце. Тобто відбулося погіршення цієї позиції, натомість на тлі загального покращення загального рівня конкурентоспроможності. Відповідно його формування відбувається за рахунок аналізу транспортної та електричної (з урахуванням телефонної) інфраструктури.

Розглянувши цей показник можна відзначити, що найгірший показник має якість доріг з 139 (2014-2015 р.) до 130 (2017-2018 р.) місця у світі. Крім цього на рівень загального показника «якості інфраструктури» мають вплив наступні фактори: аеропорти не користуються достатнім попитом для успішного функціонування, залізничний транспорт не відповідає вимогам швидкісного руху, а рівень реконструкції доріг не відповідає фактичним потребам.

Аналіз аспектів відтворених у рейтингу конкурентоспроможності країни не дає змогу виявити вади розвитку різних галузей країни. Так сильною стороною української економіки є енергетичний сектор, у котрому передові позиції займає розвиток мобільного та фіксованого телефонного зв'язку, а «слабкими ділянками» виявляються авіаційний та залізничний транспорт.

У залізничному транспорті існують наступні питання, що потребують вирішення: високий ступінь зносу основних засобів галузі, в першу чергу – тягового рухомого складу; відсутність конкуренції, а отже відсутність у суб'єкта господарювання галузі мотивації до підвищення ефективності своєї роботи і якості послуг, розширення їх переліку; жорстке державне регулювання тарифів на залізничні перевезення, яке не дозволяє своєчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг; значне фінансове навантаження «Укрзалізниці» соціальними функціями держави (перевезення пільгових категорій пасажирів, зобов'язання перевозити пасажирів у приміському сполученні за тарифами, які значно нижче собівартості).

В авіаційному транспорті існують наступні питання, що потребують вирішення: розрізненість існуючих стратегічних документів щодо розвитку галузі цивільної авіації та необхідність приведення основного авіаційного

законодавства України у відповідність до міжнародного законодавства; необхідність удосконалення моделі державного регулювання галузі цивільної авіації, з чітким розмежуванням функцій і повноважень; необхідність створення рівних і прозорих умов для функціонування ринків авіаційних перевезень, наземного обслуговування та інших супутніх ринків, що функціонують в цивільній авіації, з метою розвитку конкуренції та якості послуг; повільне впровадження сучасних методів забезпечення та нагляду за безпекою польотів; слабка зовнішня політика України по просуванню авіації власного виробництва на зовнішні ринки; непрозорість діяльності держорганів для зацікавлених підприємств і громадськості.

Транспортна система повинна стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики та інноваційних технологій, приділяючи при цьому особливу увагу різним аспектам безпеки на транспорті та охороні навколишнього середовища.

Загальні питання розвитку транспортної галузі є водночас і її перспективи для його рівня розвитку. Так у програмах перспективного розвитку України на довгострокові періоди вказуються про ратифікацію міжнародних конвенцій та угод, але не відображені практичні заходи реалізації з переліком робіт та строками їх виконання.

Так загальним фактором успішного розвитку позиції «Інфраструктура» у зовнішньоекономічній діяльності транспортних підприємств України є системність, комплексність та практичні рекомендації щодо розвитку «слабких» сторін транспортної галузі.

ПЛАТЕЖІ ЗА ЕКОСИСТЕМНІ ПОСЛУГИ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД І ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

Рибак Г.І., к.е.н.

*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Як відомо, теорема Р. Коуза підкреслює, що компенсація за використання ресурсів або будь-яких змін якості ресурсів загального користування можлива лише у випадку чіткої специфікації прав власності на ці ресурси. Тому компенсувати збитки можливо лише на підставі ретельних підрахунків.

Теоретичною основою таких підрахунків може стати концепція екосистемних послуг і платежів за ці послуги. Сьогодні переважна частина екосистемних послуг залишається безкоштовною, що являє собою класичний приклад «провалів ринку» з досить негативними наслідками для сталості екосистем і якості життя людей, зокрема, у великих містах.

Корпоративна оцінка екосистемних послуг включає:

1) оцінку змін цінності екосистемних послуг при виборі з альтернативних сценаріїв ведення бізнесу й пов'язаного з ними впливу на навколишнє середовище;