

4. Кваша, С. М. Конкурентоспроможність вітчизняної сільськогосподарської продукції на світовому аграрному ринку / С. М. Кваша, Н. Є. Голошма // *Економіка АПК*. – 2006. – № 5. – С. 100.

5. Ларіна Я. С. Формування та механізми реалізації маркетингових стратегій в агропродовольчому підкомплексі АПК: [монографія] / Я. С. Ларіна. – К.: Преса України, 2008. – 344 с.

6. Мельник С. І. Основні напрямки формування конкурентних переваг аграрних підприємств України в ринкових умовах: [монографія] / С. І. Мельник. – Луганськ: Ноулідж, 2010. – 368 с., С. 245.

7. Михайленко О. В. Теоретичні засади визначення конкурентоспроможності потенціалу підприємства // *Вісник ОНУ імені Мечникова І. І.* – 2013. – № 2/1. – С. 51.

8. Портер М. Конкурентна перевага: Як досягти високого результату і забезпечити його стійкість / М. Портер ; пер. с англ. – М.: Альбіна Бізнес Букс, 2005. – 715 с.

**МАР'ЯНА ІВАНУШКО**

**Науковий керівник:**

**к.е.н., доцент Зварич Р. Є.**

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНЗИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Проблема визначення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків об'єктивно виходить за межі власних інтересів України у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Уже лише ця обставина може визначити пріоритети розвитку країни у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу та іншими міжнародними інституціями. Треба брати до уваги і той факт, що Україна має спільні кордони з шістьма країнами Європи та Російською Федерацією. Все це створило для неї унікальну позицію транстериторіальної зони. Через це територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності. За коефіцієнтом транзитності Україна посідає одне з перших місць в Європі (коефіцієнт транзитності України становить 3,75; Польщі – 2,92). При транспортуванні товарів нашу державу практично не може обійти жодна країна – чи то на півночі й півдні, чи то на заході й сході. Гео економічний простір України буквально наповнений різними транспортними системами, які мають транзитний характер. Країна володіє унікальними нафто- і газотрубними транспортними артеріями, газовими сховищами, значною кількістю аеродромів, досить розвиненою системою залізничного транспорту, розгалуженою мережею автомобільних доріг, морськими і річковими портами, транспортно-пропускними пунктами по всьому периметру кордону держави [1].

Крім України, із сусідніх країн надати свою територію для транспортного коридору можуть Румунія, Білорусь і Російська Федерація. Однак шанси України в цій конкуренції, якщо розглядати ситуацію виходячи з об'єктивних умов і передусім із наявної транспортної інфраструктури, є більш вагомими.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури характеризує транзитні можливості країни, а їхня реалізація позитивно позначається на рентабельності ряду галузей економіки. Зокрема, простежується тенденція досягнення найвищої рентабельності саме в тих галузях, які пов'язані з транзитною властивістю України: в транспорті та зв'язку – 33,2%, у постачанні й збуті – 19,2, заготівлі – 20,1%. У промисловості та сільському господарстві в цей період рентабельність становила близько 10%. Все це підтверджує той факт, що для піднесення української економіки потрібно повною мірою використати транзитний потенціал. Через територію України щороку проходить до 60 млн. т. транзитних вантажів (включаючи нафту, газ і аміак). Експертна оцінка потенційних можливостей нашої країни становить 220 млн. т. транзитних вантажів. Фахівці вважають, що цього показника можна досягти за умови перегляду тарифної політики держави [2].

Український шлях транзиту близькосхідної нафти до Європи має таку схему: до Самсуна (турецький порт на південному узбережжі Чорного моря) – нафтопроводом; від Самсуна до Одеського нафтотерміналу – танкерними перевезеннями (необхідно кілька одиниць середньотоннажних танкерів); від Одеси до м. Броди (Львівська область) – нафтопроводом; від Бродів – нафтопроводом “Дружба” до Західної Європи. З інвестиційних проектів у сфері транспортних послуг в Україні, слід назвати завершення будівництва нафтотерміналу порту Південний більш як дванадцять років тому (Одеська область), перша черга якого призначена для перевалки 12 млн. т. нафти на рік і коштувало 450 млн. дол. (кредит майже на 100 млн дол. від Європейського банку реконструкції і розвитку), а також магістрального нафтопроводу Одеса-Броди довжиною 670 км. для сполучення нафтотерміналу з експортним нафтопроводом “Дружба”, вартість будівництва якого становив приблизно 25-30 млн. дол. Можливий прибуток при транспортуванні нафти за новою схемою і повному завантаженні нафтопроводів оцінюється майже в 500 млн. дол. щороку [3].

Транзитний потенціал України посилюють поромні переправи, дві з яких – “Іллічівськ-Варна” (Болгарія) і “Крим-Кавказ” – функціонують, а третя – через Дунай, між Орлівкою (Україна) та Ісакія (Румунія) – перебуває на стадії проектної розробки. Зокрема українське ТОВ “Паромний комплекс Орловка” і румунська компанія “МБС-інвест” за підтримки англійських і кіпрських інвесторів планують навести поромну переправу через Дунай між Орловкою (Ренійський р-н Одеської обл.) і Ісакча (Румунія). Більша частина вантажопотоків сходиться до портових комплексів України, зокрема портів: Одеса, Іллічівськ, Південний, які фіксують транспортні зв'язки “Північ-Південь”, що з'єднують Росію та інші країни СНД із Середземномор'ям та Світовим океаном. Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 р. передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. У 2000 р. обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту загального користування збільшилися на 4,3% у порівнянні з попереднім роком, за 1 півріччя 2011 р. на 7,0% до аналогічного періоду минулого року. Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4–5%, обсяги перевезень

вантажів до 2015 року можуть збільшитися на 7–8%, пасажирів – на 1,9%, а у перспективі до 2020 р. вантажів – у 1,2–1,7 рази, пасажирів – у 1,2–1,3 рази. Констатовано, що на сьогодні транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах [4].

До 2015 р в Україні повинні з'явитись привабливі умови для мультимодальних і транзитних перевезень і має значно поліпшитись інфраструктура транспортних коридорів. З урахуванням модернізованої інфраструктури, з 2016 р. по 2026 р. активізується розвиток міжнародного транспортного коридору “Європа – Кавказ – Азія”. Важливо, що в Україні сьогодні вже діє концептуальна модель розвитку транс'європейських систем. Країна почала досить ефективно регулювати перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні за участю портів, національних залізничних і судноплавних компаній. Підписано “Технічний додаток про основні принципи експлуатації залізнично-поромних комплексів на Чорному і Каспійському морях”. Це відкрило широкі перспективи для створення ринку нафти, що допоможе похитнути монополію російської нафти. Кооперуючись із Туреччиною, Україна може вирішити питання взаємовигідного енергетичного забезпечення, і виходу на ринки Північної Африки та Азії. У ці регіони Україна може постачати великі обсяги продовольства. Чорне море у цьому плані є надзвичайно важливим транспортним ресурсом.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *World Economic Outlook Databases (WEO). International Monetary Fund [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2011/02/weodata/index.aspx>.*
2. *IEA World Energy Outlook 2012 / Мировой энергетический обзор. Международное Энергетическое Агентство, 2012 г. // Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.rgwto.com>.*
3. *Статистика / Державна служба статистики України, 1998–2012 // Режим доступу до даних: <http://ukrstat.gov.ua/>.*
4. *Trade structure of country groupings by product // UNCTAD Handbook of Statistics. 2012.*

**ЮЛЯ КОНИК**

**Науковий керівник**

**д.е.н., проф. Савельєв Є. В.**

## ПОСИЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ БАНКІВ

Міжнародна конкурентоспроможність банківської системи – це здатність зберігати свої ринкові позиції в умовах активного впливу на банківський сектор фінансово-економічної політики інших країн і іноземного капіталу. Вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності банківської системи відріз-