

- прискорити інтеграцію транспортного комплексу країни і розвиток транспортних послуг для проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу «Євро – 2012», в процесі вступу нашої держави в Світову торговельну організацію, Європейський союз та інші міжнародні інституції.

Розв'язання саме цих задач є визначальною умовою подальшого успішного розвитку залізничного транспорту, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетним напрямком наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про залізничний транспорт»
2. Закон України «Про транспорт».
3. Програма реструктуризації на залізничному транспорті України, затверджена 18.08.98р.
4. Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні//Урядовий кур'єр. – від 09 квітня 98р.
5. Куркін М.В. д.е.н., «Управление экономической безопасностью развития предприятий»: Монографія. – Д.: АРТ-пресс, 2004 г.

6. Дикань В.Л., д.е.н., проф., Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент «Системний похід державного регулювання в умовах ринка», Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2007. – Вип. 17. – С. 11 – 15.

7. Чередниченко О.Ю. Вплив зовнішніх та внутрішніх загроз на розвиток транспортного комплексу України (на прикладі Південної залізниці). - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – Вип. 21. – С. 137 – 141.

8. Економіка України за 2008 рік //Урядовий кур'єр. – від 27 січня 2009 року, №13 (3919).

9. Сич Є.М., Гудкова В.П. пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність. Монографія: - К.: «Аспект-Поліграф», 2004. – 245с.

10. Г.М.Кірка. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему. Монографія. –2-е видання. «ДІТ» - 2004. – 248с.

11. Ю.М.Федюшин, В.І.Букін, Ю.Є.Пашенко. реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України: нормативно-технічний матеріал. – Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – К.: Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 2002. – 397с.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656:658

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ ТА ГЛОБАЛІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ

Якименко Н.В., к.е.н., докторант (УкрДАЗТ)

Встановлено роль стану транспортної системи у посиленні глобалізованості економіки України. Визначено шляхи, які прискорять інтеграцію вітчизняної транспортної системи до європейської.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На прискорення процесу глобалізації наприкінці ХХ - на початку ХХІ ст. вплинули: розвиток міжнародної торгівлі в результаті розвитку інтеграційних блоків; постійна лібералізація сектору послуг; збільшення кількості країн, які відкриті до вільного руху капіталу; внутрішня лібералізація банківського та інших сегментів фінансового сектору, що посилює ефект від

лібералізації руху капіталу; експансія крупних транснаціональних корпорацій; переміщення людей, яке постійно зростає; рівень освіти (в тому числі економічного і фінансового), що збільшується; технічний прогрес в області транспорту, зв'язку, інформаційних технологій, що грає ключову роль в зниженні транзакційних витрат та швидкому зростанні мобільності товарів, капіталу і людей.

Але такий вплив має і зворотній напрямок. Наприклад, глобалізаційні процеси безпосередньо впливають на розвиток транспортної системи. Останні глобальні тенденції в фінансово-економічній системі призвели до зменшення економічної активності суб'єктів народного господарства, що позначилося й на транспортному комплексі України.

В сучасному світі, який стрімко глобалізується, усі суб'єкти економічного життя країни повинні швидко адаптуватися до міжнародної конкуренції, що є умовою їх успішного та сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Сутність глобалізації, наслідки її впливу на економіку країн та суб'єкти господарювання розглядаються у працях таких вчених як: Войтович Р. В., Денисенко М. П., Іванов І. В., Зянько В., Макогон Ю. В., Швиданенко О. А., Шнипко О. С. [1-7]. Автори пропонують підходи до дослідження глобальної конкурентоспроможності національної економіки, розробляють теоретичні положення щодо впливу глобалізації на розвиток національної економіки. Проте недостатньо розкритим залишається питання, що стосується впливу глобалізації на транспортну систему країни. Крім того, недостатньо розкриті напрямки перетворень, які б прискорили інтеграцію транспортних систем країн, як фактор глобалізаційних процесів, які відбуваються у світі. Ці аспекти проблеми формують мету даної публікації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Прогрес глобалізації привів до широкомасштабної системної конкуренції між країнами, в ході якої вони ведуть боротьбу за залучення капіталу. Вона стосується багатьох сфер економічного життя країн, серед яких якість технічної та соціальної інфраструктури: наявність конкурентних та дешевих послуг транспорту та зв'язку, мережі автошляхів, залізниць та ін.

Науковці підтверджують той факт, що сьогодні традиційні джерела конкурентних переваг держави (природні ресурси, розмір території, рівень економічного розвитку, геостратегічні переваги) поступаються місцем новим, серед яких інформатизація, інноваційність, економічна демократизація, екологізація виробництва [6, С.

45]. Крім того, вони розглядають транспорт як один з важливих факторів глобалізації та ефективний інструмент управління глобалізаційними процесами, так як створення розвинутої транспортної інфраструктури та зниження транспортних витрат спроможні в значній мірі підвищити конкурентоспроможність економік держав та сприятимуть збалансованому та стійкому їх розвитку.

В умовах глобалізації світової економіки транспорт поряд з фінансовою сферою виступає важливішим важелем інтеграційних процесів. Україна, за своїм геотериторіальним положенням та внаслідок того, що є найкрупнішою в Європі країною за розміром території, є об'єктивним мостом, який забезпечує транзитні зв'язки між країнами Європи та Азії. Тому одним з ключових ланцюгів розвитку української економіки є удосконалення транспортної системи країни та реалізація її потужного транзитного потенціалу для забезпечення євразійських зв'язків [8].

Сьогодні Україна - недостатньо глобалізована країна. В рейтингу за 2007 рік вона займала 42-ге місце з 72-х країн, але увійшла до десятки найбільш глобалізованих країн за одним критерієм – «членство у міжнародних організаціях». Підвищити результати показників, які дають підстави оцінювати глобалізаційність країни - обсяг міжнародної торгівлі, міжнародних перевезень, можливо проводячи активну державну політику в області розвитку транспорту, а саме створюючи передумови ефективного функціонування єдиної транспортної системи, як взаємодії автомобільного, залізничного, морського, річкового, авіаційного видів транспорту.

Можливими шляхами прискорення глобалізаційних процесів в Україні є такі:

- забезпечення фінансової могутності держави: обороноздатності і досягнення рівня якості життя всіх громадян країни, що відповідає мінімальним міжнародним стандартам;
- проведення ефективної промислової політики (інтенсивний розвиток наукомістких галузей і машинобудування);
- залучення міжнародних фінансових ресурсів до розвитку України;
- створення державної системи, яка здатна акумулювати всі досягнення нації та повернути їх на благо суспільства;
- систематизація державної інноваційної політики;
- посилення взаємозв'язку та взаємозалежності України з іншими країнами світу;
- забезпечення зростання темпів міжнародного обміну товарами, послугами, капіталом; адаптація вітчизняної моделі розвитку до глобалізаційних стандартів;

- розробка сучасної національно-регламентованої зовнішньополітичної стратегії розвитку;
- забезпечення конкурентоспроможності держави на всіх рівнях;
- технічна модернізація виробничої сфери як засіб конкурентоспроможності держави у світі;
- розвиток транспортної системи та міжнародних транспортних коридорів.

Посилення глобалізаційних процесів у 90-х роках ХХ ст. проявилось у формі концентрації майнового володіння в розпорядженні транснаціональних корпорацій, які діяли не тільки у сфері промисловості, фінансів, торгівлі, але й в сфері виробництва та розповсюдження транспортних послуг. В цей час відбулося інтенсивне поєднання інтересів виробників-споживачів та перевізників, що стимулювало інтеграційні процеси в напрямку створення транспортних систем і, перш за все, на просторах економічних співдружностей. Кожна з них розглядалася як форма ефективної взаємодії транспортних шляхів та засобів, вантажно-розвантажувальних комплексів в рамках регіону з метою забезпечення перевезень пасажирів та вантажів на основі прогресивних технологій на принципах надійності, швидкості, безпечності, екологічності, своєчасності та ін.

Нажаль, досі транспортна система України так і не увійшла до європейської транспортної системи як повноправна її частина. На шляху цього є безліч ускладнень, серед яких:

- безупинне старіння основних фондів, яке зумовлює невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан існуючих автомобільних шляхів та їх невідповідність високим темпам автомобілізації країни;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень, що особливо загостриться під час вступу України до СОТ;
- відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг, перш за все – транзитного потенціалу України;
- зростання транспортної складової у вартості товарів та високий рівень транспортної вартості ВВП – 7,4 ткм/дол. ВВП, у той час як у розвинених країнах – 1 ткм/дол. ВВП;
- незадовільний рівень безпеки

перевезень;

– значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище.

Таке становище вітчизняної транспортної системи неприпустимо, і особливо тоді, коли глобалізація охопила транспорту систему розвинених країн. В світі відбувається централізація управління термінальними інфраструктурами (перевантаження контейнерів в портах світу здійснюється усього шістьма портовими операторами: PSA, APM, HPH, DP World, Eurogate и HHLA, які управляють з одного центру навантаженням і розвантаженням контейнеровозів в кожному базовому порту за 2–3 дні, з урахуванням місткості кожного судна), інтеграція транспортних засобів (десяти лінійним компаніям – Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen, Harag Lloyd та ін. належить 60% світової контейнеромісткості тоннажу), глобалізація транспортно-експедиторського бізнесу (масштаби його діяльності за рік, млрд.дол.: DHL – 3,386; Schenker – 1,056; Nippon Express – 1,020; Kuehne und Nagel – 0,759; Yesen – 0,592; Kintetsu – 0,561; Panalpina – 0,531). Отже, цифри загрозливі для вітчизняних перевізників та об'єктів інфраструктури. Тому, як ніколи раніше, існує необхідність взаємодії різних видів транспорту як єдиного цілісного механізму, що активно сприятиме підвищенню ролі України в глобалізаційному просторі.

При тому, що рівень розвитку транспортної системи України та її інтеграція до європейської залишається низьким, деякі зрушення все ж таки відбуваються:

1) вирішене питання з будівництва контейнерних терміналів в Іллічевському порту, яке розпочато ще два роки тому: "Укртрансконтейнер" завершив модернізацію причалів №3 і №4. Побудовані контейнерні термінали на причалі № 29/1 в Одесі. В Міністерстві транспорту розглядаються вісім нових інвестиційних проєктів, три з яких – будівництво контейнерних терміналів: на Карантинному молу в акваторії Одеського порту, два в Іллічевському порту – потужністю до 800 тис. і 1 млн. 200 тис. TEU рік;

2) введена єдина транспортна накладна ЦМ/СМГС, яка сприяє інтеграції українських залізниць з Європейською транспортною системою. Її застосування дозволить Україні збільшити експортно-імпорتنі зв'язки та розширити міжнародні транспортні коридори. В результаті – галузева економіка досягне стійкого зростання та значно зросте транспортний потенціал країни;

3) розвиваються інтермодальні перевезення, які задовольняють економічні інтереси споживачів послуг, інтегруючи та забезпечуючи оптимальне застосування ресурсів та

преваг кожного виду перевезень. Вони вважаються важливим засобом зниження рівня забруднень оточуючого середовища, перевантаженості шляхів, підвищують продуктивність перевезень вантажів усім транспортним ланцюгом, забезпечують максимально швидкий перехід товару, який перевозиться, з одного виду транспорту на інший;

4) створюються передумови експлуатаційної та технічної інтеграції до транспортних систем Європейського союзу. Так, наприклад, на залізничному транспорті «Укрзалізницею» активно підтримується впровадження стандарту IRIS на вітчизняних підприємствах, які співпрацюють з залізницями, так як його застосування безпосередньо впливає на якість та надійність продукції, яка поставляється виробниками залізничникам.

Таким чином, підсумовуючи усе вище викладене, необхідно сформулювати задачі, вирішення яких сприятиме інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та створить передумови входження України до переліку країн з розвинутою транспортною системою, що є умовою посилення процесів глобалізації:

– розвиток інноваційних продуктів та послуг (інновації в області рухомого складу повинні призвести до покращення якості перевезень пасажирів та вантажів, інновації в області інфраструктури – до покращення якості послуг та підвищення безпеки систем);

– стандартизація транспортних систем (єдині стандарти щодо перевізних документів, технічна відповідність транспортних систем);

– лібералізація залізничної транспортної мережі та стимулювання інтеропераційності, шляхом введення єдиного залізничного законодавства;

– інвестування в нові та модернізовані транспортні мережі (розширення «вузьких місць» на транспортних шляхах, які очікують збільшення попиту на перевезення, інвестиції в інфраструктуру);

– гармонізація та модернізація правил безпеки;

– інвестування в транспортну дослідницьку та проектну діяльність;

– проведення більш справедливої

політики ціноутворення на інфраструктуру різних видів транспорту;

– створення нових організаційних та управлінських структур на транспорті, які б відповідали вимогам сучасної економіки – точність, висока швидкість доставки товарної маси з метою прискорення оборотності капіталу при одночасному зниженні транспортних витрат.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Войтович Р. В. Вплив глобалізації на систему державного управління (теоретично-методологічний аналіз): Монографія / За заг. ред. д-ра філос. наук., проф. В.М.Князева. – К. : Вид-во НАДУ, 2007. – 680 с.

2. Денисенко М. П. Економіка України в умовах глобалізації / М. П. Денисенко, А. П. Гречан, Ю. Б. Пінчук // Економіка та держава. - 2006.- № 5. – С. 28 – 31.

3. Высокотехнологические предприятия в эпоху глобализации / [Иванов И. В., Баранов В. В., Лысак Г. И., Кирсанов О. В.]. – М. : Альпина Паблишер, 2003. – 416 с.

4. Зянько В. Глобалізація та інноваційний процес, їхній взаємовплив / В. Зянько // Економіка України. – 2006. – № 2. – С. 84 – 89.

5. Макогон Ю. В. Глобализация и экономическое развитие: национальный аспект / Ю. В. Макогон, В.В. Дергачева. – Донецк : ДонНУ, 2006. – 259 с.

6. Швиданенко О. А. Передумови забезпечення конкурентоспроможності країни в контексті прогресивних глобалізаційних тенденцій / О. А. Швиданенко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. — № 3(70). – С. 43 – 51.

7. Шнипко О. С. Конкурентоспроможність України в умовах глобалізації: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук / О. С.Шнипко. – Київ, 2008. – 40 с.

8. Дикань В. Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. - № 24. –С. 11 – 13.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*