

РОЗДІЛ 32

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

*к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту та інновацій,
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
Орлова Н.В.*

На сучасному етапі процеси глобалізації все в більшій мірі стають притаманними світовому економічному співробітництву. Ця зміна масштабів діяльності безпосередньо відбивається і передбачає зміну форм і методів зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. Поширення присутності на глобальних ринках надають підприємствам нових можливостей за рахунок участі в міжнародному розподілі праці, але й обумовлюють загострення конкуренції на ринках ресурсів, збуту продукції, у фінансово-інвестиційній сферах. Тому корегування стратегії розвитку підприємств, в тому числі, зовнішньоекономічної, потребує відповідного рівня управлінських ініціатив та процесів прийняття управлінських рішень в сфері зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Дослідженню теоретичних та прикладних аспектів впливу глобалізації на економічну життєдіяльність суб'єктів господарювання присвячені роботи багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених, зокрема Дж. Стігліца, Ф. Фукуями, Р. Фатхутдинова, О. Білоруса, І. Бураковського, А. Гаврилюка, А. Гальчинського, Д. Лукьяненко, Ю. Макогона, А. Поручника, А. Філіпенка, Л. Шевченко та інших. Особливості реалізації управлінської політики на підприємствах з умовах впливу інтеграційних процесів стали предметом дослідження таких вчених, як В. Дергачова, В. Левківський, О. Липин, О. Мирошніченко, І. Овчар та ін.

Сьогодні у світі накопичена достатня науково-методологічна база для дослідження процесів глобалізації, сформовано основні її теорії та концепції. Феномен глобалізму, глобалізація світової економіки, політики, культури є важливою темою сучасних міжнародних досліджень. Однак наскільки концепції глобалізації є ключовими для XXI століття, настільки вони є дискусійними. В сучасному глобалізаційному дискурсі найбільш часто глобалізація розглядається з точки зору наступних науково-методичних підходів: економічної лібералізації (прагнення до формування вільного ринку в межах усього світового господарства); вестернізації (американізації) – зростання домінування західних форм політичного, економічного, культурного життя; інтернет-революції – поширення нових інформаційних технологій; глобальної інтеграції – створення єдиного співтовариства, в якому основні джерела соціальних конфліктів мають зникати [1].

Одними з перших науковців, хто дав визначення глобалізації, зазвичай, виділяють Т. Левітта, Дж.Макліна, Р. Робертсона, які пов'язали процес глобалізації з логікою перетворення світу в єдине ціле. Основними ознаками глобальної економіки є розширення міжнародної торгівлі; активізація міграційних процесів, що охоплюють ресурсну базу світового виробництва (капітал, робочу силу, технології, знання); посилення інтеграційної взаємодії країн (у тому числі через механізми дії міжнародних організацій) та виникнення регіональних інтеграційних об'єднань, дія яких також є більш впливовою. Основні види економічної діяльності (виробництво, споживання, управління, обмін товарів), а також їхні складові (капітал, праця, сировина, управління, інформація, технології, ринки) організуються в глобальному масштабі, що поєднує економічних агентів.

На думку відомого дослідника М. Кастельса, «глобальна економіка... здатна працювати як єдина система у режимі реального часу в масштабі всієї планети, тому глобалізація пов'язана з інформаційною трансформацією суспільства, а не масштабами або економічною діяльністю» [2, с. 452–458].

Іншу думку висловлює В.Г. Воронкова, акцентуючи увагу на економічній складовій. Глобалізація, з точки зору автора, визначається ринковими, а не державними силами і означає гомогенізацію життя. Вона сприяє створенню глобальної системи взаємозалежності, обумовлює

процес генерації трансконтинентальних і міжрегіональних потоків [3]. Це стосується торговельних і фінансових потоків, руху робочої сили й технологій через міжнародні кордони.

Процес взаємного проникнення і зближення національних економік відбувається на різних рівнях. Базою розвитку інтеграції є процес інтернаціоналізації, який розвивається на макро- і мікрорівні. Структура сучасного міжнародного інтеграційного процесу наведена на рис. 1 у вигляді взаємодії двох рівнів розвитку інтеграційного процесу (глобального та регіонального), що реалізується у різних формах із залученням різних суб'єктів міжнародних економічних відносин.

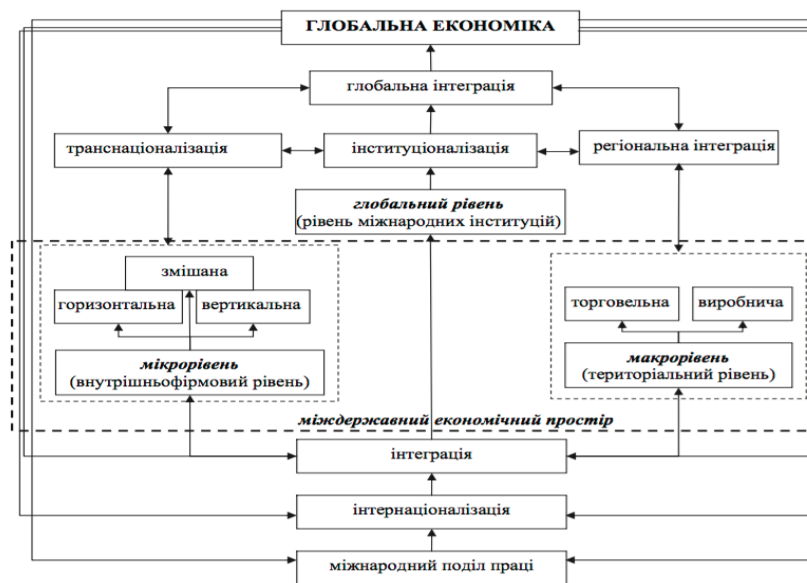


Рис. 1. Структура міжнародного інтеграційного процесу та взаємодія його рівнів [4, с. 110]

Процес міжнародної інтеграції характеризується комплексом ознак, які відрізняють його від інших форм економічної взаємодії країн. Як такі можна виділити наднаціональні злиття процесів виробництва; розвиток зв'язків через спеціалізацію та кооперацію у виробництві; співробітництво у науково-технічній сфері та взаємне

використання досягнутих прогресивних результатів; принципіальні трансформаційні структурні зміни в економіці інтегрованих країн; необхідність формування органів регулювання інтеграційного процесу, розробка спільної економічної стратегії і політики. У результаті, досягається більш висока ефективність економічної співпраці між країнами саме в умовах реалізації регіональної економічної інтеграції, оскільки через усунення бар'єрів та обмежень у торговельно-економічній сфері, впровадження стандартизації та уніфікації у виробничо-комерційній сфері збільшуються товаро- і ресурсо- потоки, активізується підприємництво, що, у свою чергу, сприяє подальшому розвитку конкурентного механізму, розширенню ринку, отриманню додаткових переваг від економії на масштабах. [4, с. 112].

Розвиток процесів глобалізації пов'язаний з формуванням єдиного глобального ринку, що дозволяє говорити про розвиток глобальної інтеграції в масштабах усього світового економічного простору. Оцінка рівня глобалізації потребує використання відповідних показників обсягів і динаміки. Як такі можна використовувати дані аналізу зростання міжнародної кооперації порівняно з динамікою зростання світового валового продукту; порівняння темпів зростання міжнародної торгівлі з динамікою зміни світового валового продукту; зміни міжнародної торгівлі інтелектуальною власністю; зміни прямих іноземних інвестицій у порівнянні з обсягом та динамікою зміни всіх інвестицій (як внутрішніх, так і міжнародних) та світового валового продукту; міжнародної концентрації капіталу (у вигляді міждержавного злиття та поглинання компаній) порівняно із загальним обсягом таких операцій; міжнародних банківських операцій та операцій на міжнародних фондових ринках порівняно із загальним обсягом таких операцій; операцій на міжнародних валютних ринках порівняно з усіма операціями на грошових ринках тощо.

Як видно зі структури міжнародного інтеграційного процесу, яка представлена на малюнку 1, економічна інтеграція – це вища форма інтернаціоналізації господарського життя. Розвиток продуктивних сил різних країн об'єктивно обумовлює необхідність встановлення міжнародних зв'язків, що є поштовхом до формування економічної регіоналізації світового господарства, яка почалася в другій половині ХХ століття. Поширення масштабів інтернаціоналізації сприяє

поглибленню процесу глобалізації. Однак в завершеній формі глобальна інтеграція у світовому господарстві ще не спостерігається. Ми можемо констатувати це явище поки що в межах окремих регіонів.

Глобалізаційні економічні процеси визначили новий євроінтеграційний вектор розвитку України. Євроінтеграція офіційно проголошена першорядним пріоритетом зовнішньої політики України згідно з Законом України «Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору)» [5]. Саме тому сьогодні розвиток національної економіки повинен визначатися умовами глобалізації та інтеграції товарних, фінансових, інвестиційних, інформаційних та інших ринків. Це обумовлює вагомість зовнішньоекономічної політики держави та особливості здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємств в напрямку посилення їх місця в міжнародних інтеграційних процесах.

Для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку сфери транспортних послуг. Транспорт – важливий вид економічної діяльності, на який припадає близько 6% ВВП України.

У сучасних умовах на розвиток транспортної галузі великий вплив має глобалізація світової економіки. Під впливом глобалізації формуються нові тенденції розвитку міжнародних перевезень. Вони пов'язані з посиленням ролі експедиторської та логістичної складових транспортного процесу, створенням мультимодальних логістичних центрів, розвитком контейнерних перевезень. Процес європейської інтеграції української транспортної системи передбачає реструктуризацію транспортного комплексу України, його поетапне взаємопроникнення в загальноєвропейські та світові транспортні системи. Першочерговими задачами для реалізації цього проекту є розвиток транспортної інфраструктури України; адаптація національного законодавства до норм європейського права; забезпечення рівня безпеки на транспорті; модернізація та оновлення основних фондів транспортних підприємств.

Транспорт є чинником, що визначає ефективність розвитку і розміщення продуктивних сил у різних регіонах. У розвинених країнах він все більше перетворюється в органічну складову частину складної виробничо-транспортної системи, що охоплює всю економіку, суттєво

підвищуючи її ефективність. Логістика та транспортно-логічний менеджмент стають одним із головних факторів конкурентоспроможності підприємств. Значною мірою це відноситься до підприємств аграрного сектору. У минулому 2018 році аграрної продукції Україна експортувала на більш ніж 18 млрд дол., що становить 42% від загального обсягу експорту з країни. Половина цієї суми припала зернові та олійні культури. У 2018/2019 маркетинговому році в фізичному вираженні експорт зазначених культур досяг 54 млн т. Уже в найближчі роки урожай зернових і олійних культур може скласти 100 млн т, а експорт – 70 млн. [6].

Але кожного року конкуренція на світових зернових та олійних ринках зростає. Цінові методи конкурентної боротьби є неефективними, оскільки передбачають встановлення нижчої ціни реалізації товару за рахунок зменшення обсягу прибутку. Недоліком цього методу є зниження норми прибутку і, як наслідок, – фінансове виснаження підприємства у процесі тривалого протистояння. Крім того, встановлення ціни в міжнародних контрактах на зернових, олійних та олійно-жирових ринках ґрунтується на біржових цінах. Тому в аграрній сфері в силу її специфіки досягнення високого рівня конкурентоспроможності в даних умовах можливе, якщо вони будуть конкурувати за неціновими методами.

Три основні загальні стратегії конкурентної боротьби запропонував М. Портер: лідерство у витратах, диференціація, зосередження [7, с. 87]. Перший із цих стратегічних напрямків є найближчим до сфери транспортного забезпечення.

В умовах загострення конкуренції на ринках товарів і послуг окрім мінімізації витрат більшого значення набуває мінімізація часу доставки товарів споживачу. З огляду на зазначене, роль транспорту в сучасній економіці України зростає.

Національна транспортна система України складається з різних видів транспорту і за низкою показників є однією з найпотужніших у Європі. Насамперед це стосується довжини шляхів сполучення та обсягів пасажиро- й вантажообігу. Водночас іншими характеристиками (стан і якість покриття автошляхів, довжина швидкісних залізниць і автомагістралей, середня швидкість руху на залізницях, завантаженість наявних шляхів сполучення, розвиток транспортного сервісу) вона суттєво поступається багатьом країнам.

В даний час стан транспортної інфраструктури не дозволяє в достатній мірі забезпечити потреби економічного розвитку країни та конкурентоспроможність міжнародних перевезень вантажів через українську територію. Це стосується всіх видів транспорту.

Так, через хронічне недофінансування дорожньої галузі в Україні 95% автодоріг знаходяться в неналежному транспортно-експлуатаційному стані, 40% з них потребують негайної реконструкції і капітального ремонту. За підрахунками експертів через одних тільки поганих доріг держава щорічно втрачає близько 30 млрд. грн. ВВП [8].

Ціла низка проблем властива для залізничного транспорту. Термін доставки вагонів з вантажами за останні п'ять років знизився в два рази. Причина – в хронічній нестачі локомотивів у ПАТ «Укрзалізниця» і в зносі парку на 96%. За минулий рік фактична вартість транспортування зерна залізницею зросла на + 80-90% (це сумарне підвищення з урахуванням зростання тарифу; вартості використання вагонів; застосування УЗ різних додаткових коефіцієнтів). Зростання вартості транспортування вантажів залізницею триватиме. В іншому випадку держмонополіст не зможе підтримувати виробничий цикл підприємства, модернізувати інфраструктуру, локомотивний і вагонний парк. Прийнятний для менеджменту УЗ горизонт підвищення тарифів для вантажних перевезень від нинішнього рівня – в 2-2,5 рази [9].

Морський транспорт в Україні донедавна був представлений вісімнадцятьма великими портами, які обслуговувалися трьома пароплавами: Чорноморським, Азовським, Українським Дунайським. Протягом останніх десятиріч ця галузь стикається з труднощами: за нагромаджені борги українські пароплавання втратили значну частину плавзасобів (у першу чергу, Чорноморське); різко зменшилися обсяги транзитних перевезень через порти, чимало з яких (насамперед розташовані пониззі Дунаю) опинилося на межі закриття; Україна не контролює вісім кримських портів; у зв'язку з воєнними подіями на Донбасі ускладнилося функціонування портів азовського узбережжя, насамперед найбільшого з них – Маріуполя.

Мережа водних шляхів на території України різко скоротилася. Виведені з експлуатації колись судноплавні річки Дністер, Прип'ять та її притоки, Сіверський Донець. Судноплавання Дніпром зведене до мізерних обсягів. Водночас такі міста, як Київ, Черкаси, Кременчук,

Література

1. Globalization: (05.11.2018) – [Електронний ресурс] / Stanford Encyclopedia of Philosophy – 2018. – Режим доступу : <http://plato.stanford.edu/entries/globalization> (дата 06.11.2018). – Назва з екрану.
2. Кастельс М. Інформаційні технології, глобалізація та соціальний розвиток / М. Кастельс // Соціальна глобалістика: навч. посіб./ за наук. ред.: Е. А. Афоніна, В. Д. Бондаренка, А. Ю. Мартинова. – К. : Освіта України, 2011. – 1 електрон. опт. диск (CD ROM); 12 см.
3. Воронкова В.Г. Глобалізація як процес універсалізації стосунків між державою та ринком.–[Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zgia.zp.ua/gazeta/VISNIK_35_2.pdf – Назва з екрану.
4. Булатова О.В. Регіональна складова глобальних інтеграційних процесів: [Моногр.]. – Донецьк: ДонНУ, 2012. – 386 с.
5. Закон України «Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору)». – Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 9, ст. 50.
6. Современные элеваторы и логистическая инфраструктура – ключ к наращиванию экспорта. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uga.ua/ru/news/sovremennye-elevatory-i-logisticheskaya-infrastruktura-klyuch-k-narashhivaniyu-eksporta/> – Назва з екрану.
7. Портер М. Е. Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / Майкл Е. Портер – пер. з англ. – К. : Основи, 1998. – 390 с.
8. Концессии в Украине: Станет ли государство надежным партнером бизнеса?–[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://112.ua/mnenie/koncessii-v-ukraine-stanet-li-gosudarstvo-nadezhnym-partnerom-biznesa-513207.html> – Назва з екрану.
9. Ткачев В. Зерно уходит в фурах. Как железная дорога теряет грузопоток.–[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://biz.liga.net/all/transport/opinion/zerno-uhodit-v-furakh-kak-jeleznyaya-doroga-teryet-gruzopotok> – Назва з екрану.
10. Закон України «Про концесію». – Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 48, ст. 325.

Дніпро, Запоріжжя, Херсон, мали великі річкові вантажні порти. Відродження річкових перевезень зерна почала українська фірма Нібулон, один в лідерів ринку.

Україна, як транзитна держава, має значний транспортно-географічний потенціал, пов'язуючи різні регіони Євразійського економічного простору. Це підкреслює особливу важливість розвитку міжнародних транспортних систем країни. Передбачається, що одним із шляхів вирішення завдання модернізації транспортної галузі стане розвиток механізму концесії. Сьогодні правовою основою використання механізму концесії є новий закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року [10].

12.09.2019 року в Україні офіційно оголосили конкурси на концесію перших двох морських портів – «Ольвія» і «Херсон», а 1 жовтня почали приймати заявки на їх концесію від інвесторів. На даний час концесійними проектами ДП «Стивідорна компанія» Ольвія і «ДП «Херсонський морський торговельний порт» зацікавилися 46 компаній, в тому числі 11 іноземних.

Порт «Ольвія» передадуть в концесію на термін 35 років. Загальні обсяги інвестицій, які держава очікує в портову інфраструктуру в порт «Ольвія» складають близько 17,3 млрд грн. Термін концесії Порту «Херсон» – 30 років. За цей час очікувані загальні обсяги інвестицій в портову інфраструктуру – 1,4 млрд грн.

Що стосується автомобільних доріг, то в Україні є чотири ділянки, де концесія може працювати, зокрема: Львів – Краковець, Біла Церква – Київ; Кільцева дорога в Києві; об'їзна біля Одеси.

Транспорт, як інфраструктурна галузь економіки країни, має розвиватися випереджальними темпами. Це сприятиме регіональному та загальнонаціональному розвитку, нарощуванню транзитних перевезень, збільшенню кількості робочих місць, поширенню зовнішньоторговельних зв'язків України, і, як слідство, обсягів валютних надходжень до країни.

Налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва з країнами ЄС через розвиток транспортної сфери дозволить забезпечити прискорення інтеграції України до європейської та світової транспортної системи і економіки в цілому.