

УДК 339.9

О. Литвин, канд. екон. наук, доц.,
В. Романенко, студ.
Університет банківської справи, Львів, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ІНФРАСТРУКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА МЕД В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Розглянуто особливості та структуру інфраструктурного середовища міжнародної економічної діяльності (МЕД) в умовах глобалізації. Розкрито важливість України у формуванні міжнародних транспортних коридорів. Визначено пріоритетні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України на світовому ринку.

Ключові слова: інфраструктурне середовище, транспортні коридори, міжнародна економічна діяльність, глобалізація.

Вступ. Основою економічного аспекту глобалізації є поглиблення інтернаціоналізації економіки та скорочення функцій держави. Наочний вияв глобалізації – це діяльність транснаціональних корпорацій, часто невідомі для держав-реципієнтів і небезпечна для природи й суспільства, створення "виробничих ланцюжків", які об'єднують національні економіки, що мають як дешеві джерела сировини і робочу силу, так і вигідні ринки збуту продукції. Основу формування глобальної економіки формують сучасні технології у сфері комунікацій та транспорту, які використовуються і державами-лідерами, і країнами, що розвиваються, а в підсумку поступово змінюється схема розміщення продуктивних сил.

Метою статті є аналіз розвитку інфраструктурного середовища МЕД в умовах глобалізації, виокремлення проблем і розроблення рекомендацій з підвищення його конкурентоспроможності.

Питанням розвитку інфраструктурного середовища МЕД присвячено наукові публікації багатьох вітчизняних учених-економістів, зокрема В. Артеменко, О. Дмитрієвої (Стогул), Х. Дорофєєвої, О. Хумарова, І. Чайки, О. Яцюти та ін. Їхні напрацювання є важливим внеском у формування теоретико-методологічних та концептуальних засад розвитку інфраструктурного середовища МЕД в умовах глобалізації.

Не применшуючи вагомості їхніх наукових напрацювань, слід зауважити, що зазвичай розвиток інфраструктурного середовища МЕД ученими розглянуто у відриві від міжнародної інтеграції та посилення глобалізації. Це визначає необхідність подальших досліджень у зазначеній сфері.

Особливості інфраструктурного середовища МЕД. Суспільний розвиток країн нині формується під впливом глобалізаційних зрушень і процесів економічної інтеграції. Інфраструктурне середовище МЕД починає відігравати ключову, а в деяких випадках визначальну роль у розвитку країн. Завдяки розвитку інфраструктурного середовища МЕД продовжує формуватися новий рівень взаємозалежності економік різних країн світу, а дедалі більші масштаби цього процесу у різноманітних сферах економічної активності здійснюють дедалі помітніший вплив на розвиток світового господарства. Саме тому підвищення рівня розвитку інфраструктурного середовища МЕД є пріоритетним завданням формування економічної стратегії держави.

Процес глобалізації передбачає п'ять основних напрямів: фінансову глобалізацію, становлення глобальних багатонаціональних корпорацій, регіоналізацію економіки, інтенсифікацію світової торгівлі та тенденцію до конвергенції.

На думку авторів, одним із найдієвіших натепер факторів і напрямів глобалізації є ринкова інфраструктура, що розвивається відповідно до процесів, характерних для економічної системи ринкового типу. У сучасній

економічній теорії ринкову інфраструктуру визначають як один з основних чинників формування ринкового господарства. Ринковий тип економічної системи став домінуючим у світовому масштабі [5]. Отже, ринкова інфраструктура одночасно є фактором і формування ринкового господарства, і розвитку глобалізації, а також результатом їхнього функціонування.

На думку К. Кларка, різні види інфраструктури в країнах з розвинутою ринковою економікою пройшли тривалий шлях еволюції від примітивних допоміжних операцій у процесі виробництва до створення третинного сектору економіки – сфери послуг, поряд з первинним сектором – сільським господарством і видобувною промисловістю, а також вторинним – обробною промисловістю відповідно до поділу економіки на сектори [10]. Сучасне постіндустріальне суспільство знає "... реальних змін, і насамперед, у "техно-економічній сфері", які надають підставу для виокремлення рис (ознак) якісно нового стану суспільства. Однією з таких ознак... позначається перехід від виробництва товарів (матеріальних благ) до виробництва послуг" [4]. Водночас за останні тридцять років принципово змінилися пропорції між матеріальним виробництвом і сферою послуг у бік зростання останньої за багатьма критеріями, зокрема й за питомою вагою у ВВП і кількістю зайнятих. У міру поширення сфери послуг істотно змінилася внутрішня структура і будова самої інфраструктури.

Якщо на ранніх етапах еволюції ринкового господарства переважно виникали і розвивалися елементи виробничої і соціальної інфраструктури, відображаючи зв'язок з основними факторами виробництва, то згодом з'явилися нові види інфраструктури, такі як екологічна, інституційна, інформаційна, кредитно-фінансова, що почали інтенсивно розвиватися і відігравати важливу роль у процесі суспільного відтворення.

Інфраструктура як система має певну ієрархію, тобто "багаторівневе (ешелонове, стратифіковане, пошарове) уявлення аналізованої системи із зазначенням зв'язків між рівнями і між компонентами всередині кожного рівня" [12].

У сучасній системі ринкової інфраструктури доцільно виокремити кілька рівнів – від нанорівнів до міжнародного рівня, а також розглядати рівень глобальних систем. У цьому випадку "рівні" припускають аналіз інфраструктури в організаційному сенсі за прикладом технічного пристрою, що складається з комплексів, комплекси – з блоків, блоки – з модулів, модулі – з плат, плати – з деталей і так далі за типом ешелонів, дотримуючись термінології системного аналізу. Ієрархічний принцип побудови інфраструктури передбачає, що кожен нижчий за ієрархією компонент системи може і повинен мати певну свободу дій, погоджену із системними інтересами й урахувувати власні потреби. Більш організовані частини системи здійснюють планомірне

© Литвин О., Романенко В., 2021

взаємодію з менш організованими частинами, спрямовану на їхнє спільне вдосконалення.

З огляду на це в умовах глобалізації в Україні спостерігаємо надзвичайно помітний вплив елементів інфраструктурного середовища МЕД на функціонування національної економіки та створення відсутніх частин у різних видах інфраструктури.

В економічній літературі існують різні підходи до визначення структури інфраструктурного середовища МЕД. Найпоширенішою є така [15]:

- Енергетичне забезпечення країн.

- Міжнародний транспорт (внутрішньоконтинентальні і міжконтинентальні транспортні системи).

- Міжнародні інформаційно-комунікаційні системи.

Енергетичне забезпечення країн охоплює всі паливні галузі й електроенергетику з підприємствами і зв'язками. Тенденції зміни світового енергобалансу можна побачити з даних, наведених у табл. 1. В абсолютному вираженні до 2020 р. кількість споживаних ресурсів збільшилась в 1,8 раза порівняно з 1985 р. [15].

Таблиця 1. Світовий енергобаланс по видах первинних джерел, % [15]

№ п/п	Первинні енергоресурси	1985	2000	2020
1	Тверде паливо (вугілля, сланці)	29,1	30,0	33,2
2	Рідке паливо	38,8	32,9	21,2
3	Природний газ	20,4	21,4	19,0
4	Ядерна енергія	4,9	8,6	13,6
5	Гідроенергія і нетрадиційні джерела енергії	6,8	7,1	13,0

До складу транспортної частини входять усі існуючі транспортні засоби та транспортні шляхи світу. У ньому виробляють від 4 до 9 % ВВП, вкладають до 20 % усіх приватних капіталовкладень, приходиться близько 40 %

основних суспільних фондів. Нині транспорт споживає 15–18 % усієї енергії, під об'єкти транспортної інфраструктури зайнято до 5 % території [15] (рис. 1).

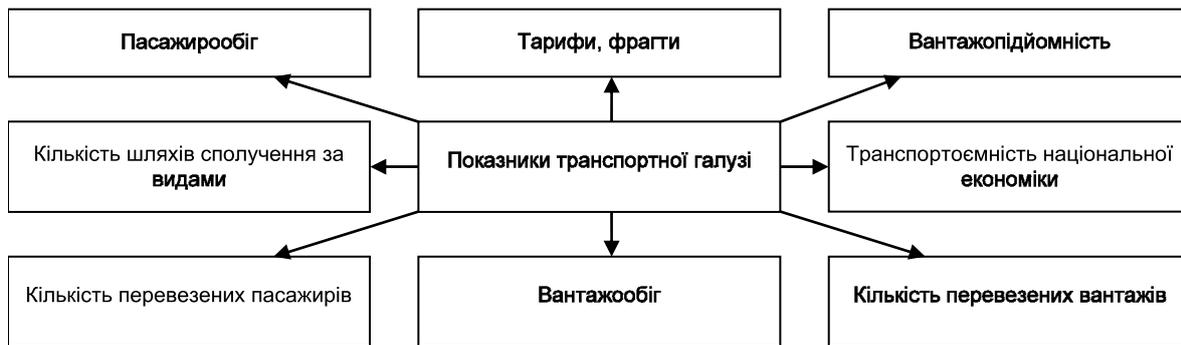


Рис. 1. Показники роботи транспортної галузі, як складової середовища МЕД [15]

Внутрішньоконтинентальні транспортні системи охоплюють залізничний, автомобільний, трубопровідний і річковий види транспорту. Найбільший розвиток одержав залізничний транспорт, зокрема в Європі та Північній Америці. Залізниці посідають друге місце за вантажо- (після морського транспорту) і пасажирообігом (після автомобільного).

Провідну роль у перевезеннях пасажирів і вантажів, зокрема й контейнерних, на незначні відстані відіграє автомобільний транспорт. Нині у світовому масштабі існує близько 400 млн легкових автомобілів і понад 100 млн вантажних. Найвище значення цього показника спостерігаємо в Північній Америці (≈ 1 легковий автомобіль на 1,9 жителя), у Західній Європі та Японії. Також саме цим країнам належить і найбільша кількість відмінних автодоріг. США і Європа мають широтні і меридіональні автостради, серед яких швидкісні автобани й унікальні спорудження на автострадах на зразок двох мостів через Босфор або транспортного тунелю під Ла-Маншем.

Відносно новим, проте таким, що надзвичайно бурхливо розвивається є трубопровідний транспорт. Найширшу і насичену мережу трубопроводів побудовано в Північній Америці, Європі та західній частині Російської Федерації.

Інфраструктуру річкового транспорту визначає географія внутрішніх судноплавних шляхів. Найбільша частка внутрішніх водних шляхів у світі належить Латинській Америці (1/3), країнам Азії (1/5), а також Північній Америці і Західній Європі. Значну роль у річкових комунікаціях відведено штучним спорудженням – каналам.

Внутрішньоконтинентальні перевезення здійснює також повітряний транспорт. Мережа внутрішніх аеропортів становить близько 25 тис. Для зв'язку з віддаленими і важкодоступними районами необхідним є авіатransпорт. Його активний розвиток спостерігаємо в Південній Америці, Австралії, Африці, Росії. Доставку каботажних вантажів уздовж узбережжя, особливо в регіонах, що мають вихід до морів і океанів (Італія, Норвегія, Велика Британія, РФ, Японія, Малайзія, США) здійснюють морським транспортом.

Міжконтинентальна транспортна система представлена трьома видами транспорту: морським, повітряним і трубопровідним. Морський транспорт складається із природних і штучних судноплавних шляхів, морського флоту і морських портів. Морські шляхи, що мають найбільше світове значення, зосереджені в Атлантичному (3/5 обсягу перевезень), Тихому (1/4 обсягу перевезень) і Індійському (1/6 обсягу перевезень) океанах. Важлива роль належить Північному морському шляху, що зв'язує Атлантичний і

Тихий океани, штучним судноплавним шляхам – Суецькому, Панамському, Нільському каналам.

Структуру морського транспорту формують вантажні і пасажирські судна. Найбільшими країнами, що мають торговельні флоти, є: Ліберія, Японія, Греція, Панама, США, Норвегія, Велика Британія, Росія, Італія, Франція, Індія, Бразилія, Саудівська Аравія, Сінгапур. Загалом у світі існує близько 2,2 тис. торговельних портів, з них у Європі – 886, Азії – 364, Північній Америці – 276, Центральній і Південній Америці – 191, Африці – 183, Австралії й Океанії – 157.

Головну роль у міжконтинентальних перевезеннях пасажирів відводено повітряному транспорту. Найважливішими повітряними лініями є лінії через Атлантичний океан. Характерною ознакою повітряного транспорту є географічна мобільність, що дозволяє швидко розширювати та змінювати повітряні траси. Парк цивільної авіації, зайнятий перевезеннями, у світі становить понад 12 тис. літаків, найбільша частка якого належить США, Росії і Європі. Нині міжнародні повітряні сполучення охоплюють понад 1 тис. аеропортів: у Європі – 380, у Центральній і Південній Америці – 187, в Африці – 169, Азії – 162, Америці – 114.

Інформаційно-комунікаційні системи в МЕД – це системи збирання, збереження та передачі світової економічної інформації. У матеріальному вираженні – це мережі інформаційних агентств, що розташовані по всьому світу, які збирають, класифікують, кодують та передають користувачам інформацію. Найвпливовішими міжнародними інформаційними агентствами є: Рейтер, Доу-Джонс, Телерейт, Блумберг.

На міжнародному рівні існують різні види зв'язку. Міжнародна пошта займається обміном поштовими відправленнями (листами, посылками, телеграмами тощо) між адресатами в різних країнах за допомогою поштових установ, вторинних мереж зв'язку, а також транспортних засобів. Електронна пошта в інфраструктурному середовищі МЕД дає можливість надіслати повідомлення, виграти час, заощадити папір, відправляти послання в будь-який час. Міжнародні комп'ютерні мережі використовують для надання інформаційних послуг за допомогою глобальної комп'ютерної ме-

режі інтернету [15]. Міжнародні супутникові системи зв'язку забезпечують обмін радіоповідомленнями між абонентами різних країн через супутники зв'язку.

Отже, інфраструктурне середовище МЕД має найрізноманітніші види, що відповідають ринковій інфраструктурі національної економіки, та, з урахуванням глобалізації, набувають нових специфічних форм і функцій. З огляду на те, що основою глобалізаційних процесів є революція у швидкозмінних сферах науково-технічного прогресу, то формування інфраструктури – динамічний процес. У міру посилення глобалізації виникає потреба в нових видах інфраструктури міжнародного рівня.

Важливість участі України у формуванні міжнародних транспортних коридорів. Однією з найважливіших складових інфраструктурного середовища МЕД є міжнародний транспорт. Світові тенденції його розвитку не минули й Україну, яка має розвинену транспортну інфраструктуру, розгалужену мережу шляхів сполучень, велику кількість транспортних засобів [8, с. 60]. Окрім цього, вона розташована на перетині найважливіших транзитних і зовнішньоторговельних маршрутів між країнами Східно-Азіатського регіону і Європи, тому на тлі перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему.

Нині серед основних транспортних шляхів, що проходять через Україну, є такі:

- країни Центральної Європи – країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії [14].

Відповідно до цих напрямів створюють транспортні коридори, що намічені Європейським Співтовариством, і за рішенням другої Пан'європейської конференції міністрів транспорту європейських країн залучені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів (табл. 2).

Таблиця 2. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через територію України [16]

Номер коридору	Транспортний коридор
№ 3	(Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ)
№ 5	(Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ)
№ 7	(Дунайський) (Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдова)
№ 9	(Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки)
"ТРАСЕКА"	ЄС, Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Україна, Узбекистан через Чорне та Каспійське моря

Проте нині Україна стрімко втрачає позиції країни-транзитера, стає неконкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг. Подальша інтеграція України в міжнародну транспортну систему пе-

редбачає приєднання до вже наявних міжнародних транспортних коридорів та доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів (табл. 3).

Таблиця 3. Нові напрямки міжнародних транспортних коридорів [14]

Номер коридору	Транспортний коридор
Продовження коридору № 5 Балтійське море – Чорне море Європа – Азія	Львів – Рівне – Сарни – Мінськ – Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса – Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5)
ЧЕС	Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса – (Кишинів) – Бухарест (Тірана) – Димитровград (Афіни) – Стамбул
Євразійський	Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат
Північ – Південь	Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса

Одним із важливих параметрів, що на світовому рівні відображає якість і рівень розвитку транспортної інфраструктури, є Індекс глобальної конкурентоспроможності, контрольним показником якого є "Інфраструкту-

ра". Протягом 2014–2018 рр. за цим показником загалом Україна трохи втратила власні позиції, опустившись у рейтингу із 68 у 2014 р. до 78 у 2018 р. (табл. 4).

Таблиця 4. Позиції України у Глобальному рейтингу конкурентоспроможності за показником "Інфраструктура" [9, 17]

Індекс глобальної конкурентоспроможності (позиції України за основними складовими)	Роки			
	2014–2015 (144 країни)	2015–2016 (140 країн)	2016–2017 (138 країн)	2017–2018 (137 країн)
Інфраструктура загалом	68	69	75	78
Транспортна інфраструктура, зокрема	88	91	91	87
– якість усієї інфраструктури	75	82	88	88
– якість доріг	139	132	134	130
– якість залізничної інфраструктури	25	28	34	37
– якість портової інфраструктури	107	108	96	93
– якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103	92
Електрика і телефонна інфраструктура	51	54	62	68
– якість постачання електроенергії	69	75	86	85
– кількість абонентів мобільного зв'язку / 100 жителів	33	32	26	37
– кількість абонентів фіксованого зв'язку / 100 жителів	45	44	47	51

За показником "Транспортна інфраструктура" упродовж зазначеного періоду Україна також демонструє нестабільне положення. Протягом 2015–2017 рр. країна опустилась у рейтингу на три позиції, проте 2018 р. – піднялась на чотири позиції. Найпозитивніше на рівень конкурентоспроможності країни за показником "Транспортна інфраструктура" вплинуло зростання рейтингу за такими складовими, як "Якість доріг" (збільшення показника склало 9 позицій), "Якість портової інфраструктури" (збільшення показника досягло 14 позицій) та "Якість інфраструктури повітряного транспорту" (збільшення показника становило 7 позицій). Незважаючи на таку позитивну динаміку, на жаль, за показником "Якість залізничної інфраструктури" Україна 2018 р.

порівняно із 2015 р. різко опустилась у глобальному рейтингу відразу на 12 позиції. Зауважимо, що раніше країна за рівнем цього показника входила до 30 найкращих країн світу.

Окрім того, за результатами оцінювання експертами якості розвитку транспортної інфраструктури, які здійснено в межах проведення Всесвітнього економічного форуму 2018–2019 рр. Україна посіла 57 місце у глобальному рейтингу за показником розвитку інфраструктури 2019 р. і 59 місце зі 141 країни безпосередньо за параметром "Транспортна інфраструктура" [2]. Динаміку розвитку транспортної інфраструктури України в розрізі транспортних категорій за рейтинговими позиціями представлено в табл. 5.

Таблиця 5. Місце України за рівнем розвитку транспортної інфраструктури у глобальному рейтингу конкурентоспроможності протягом 2018–2019 рр. [17]

Транспортні категорії	Місце в рейтингу	
	Роки	
	2018	2019
За параметром дорожньої зв'язності територій	51	59
За якістю дорожньої інфраструктури	123	114
За щільністю залізничної мережі	23	25
За якістю залізничних послуг	37	34
За аеропортним сполученням	53	53
За ефективністю повітряного транспорту	94	101
За індексом морських перевезень	43	57
За ефективністю морського портового сполучення	77	78

Дані табл. 5 свідчать, що позитивну динаміку спостерігаємо лише за показником транспортної інфраструктури України "Якість доріг". Інші види транспорту втратили свої позиції порівняно з попереднім періодом. Загалом, рівень розвитку транспортної інфраструктури України залишився 2019 р. на рівні показника 2018 р.

Безумовно, що на зниження рейтингу країни за рівнем розвитку транспортної інфраструктури вплинули негативні фактори, які відчув й увесь світ. Проте і попри це падіння позицій країни за рівнем якості транспортної інфраструктури зумовлено тими негативними

явищами, що спостерігаємо у транспортному комплексі. Насамперед, погіршення якості транспортної інфраструктури викликано поглибленням процесів стагнації в транспортному комплексі підприємств [1], про що свідчить динаміка експортно-імпоротної діяльності з надання послуг транспорту України, яка невпинно погіршується. Якщо 2015 р., наприклад, загальне співвідношення між експортом та імпортом послуг у грошовому вимірі становило 4,56, то вже 2019 р. воно збільшилося до 5,84 (табл. 6).

Таблиця 6. Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг та телекомунікаційних послуг України, тис. дол США [11]

Показники	2015	2016	2017	2018	2019
Експорт					
Транспортні послуги	5263155,3	5300545,6	5861405,6	5851423,3	9109918,8
з них					
послуги морського транспорту	735935,8	661619,1	612112,3	523257,5	595914,5
послуги повітряного транспорту	853618,5	882840,3	1091775,1	1221610,7	1419720,8
послуги залізничного транспорту	751254,1	561118,6	580897,5	538914,8	501656,6
послуги автомобільного транспорту	249071,0	237949,1	273773,7	304438,0	338836,2
послуги трубопровідного транспорту	2258041,9	2630686,4	2998248,4	2959047,5	5904248,9
інші допоміжні й додаткові транспортні послуги	341649,9	262868,2	239941,0	233398,4	260006,3
послуги поштової та кур'єрської служби	23702,4	31194,4	30558,8	35769,6	53509,2
Телекомунікаційні послуги	352553,0	253853,1	190525,4	157745,5	111198,5
Імпорт					
Транспортні послуги	1153393,5	989274,8	1213073,6	1464807,2	1559143,8
з них					
послуги морського транспорту	191729,0	141180,7	222770,1	222986,3	273781,9
послуги повітряного транспорту	466937,6	357465,0	452397,3	695720,1	757823,3
послуги залізничного транспорту	287002,5	259877,0	297715,4	282974,7	262715,5
послуги автомобільного транспорту	91845,4	114860,7	132793,4	142892,5	156984,1
інші допоміжні й додаткові транспортні послуги	11332,6	20863,9	16592,6	23396,7	29019,9
послуги поштової та кур'єрської служби	5791,2	7446,9	10521,4	17163,9	18585,3
Телекомунікаційні послуги	277044,3	150248,1	135140,3	112593,7	97441,6

Окрім, цього змінюється галузева структура експортованих транспортних послуг. Частка послуг, що пов'язані з діяльністю трубопровідного транспорту, зростає, а частка послуг повітряного, морського транспорту і залізничного транспорту скорочується, що пов'язано, насамперед, з підвищенням тарифів на перевезення [3].

Упродовж аналізованого періоду спостерігаємо й певні трансформації у географічному розміщенні транспортних послуг України. Поступово зменшується частка країн СНД (насамперед РФ) та збільшується частка інших країн. Зростає кількість країн світу, з якими Україна співпрацює на ринку транспортних послуг. Якщо 2015 р. Україна співпрацювала з близько 150 країнами, то 2019 р. їх було вже понад 160 [11].

Статистичні дані 2019 р. свідчать про зростання від'ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо надання Україною транспортних послуг Бельгії, Грузії, Йорданії, Люксембургу, Німеччині, Португалії, Саудівській Аравії, Словаччині, Туркменістану. Це можна пояснити перевищенням обсягів вантажів, що надаються для перевезення цим країнам для України, над обсягами перевезень вантажів, які надаються для перевезення України для зазначених держав, а також непаритетним наданням порожнього рухомого складу колії 1520 мм до цих країн під завантаження, за що Україні доводиться платити в разі експортного спрямування вантажів до країн СНД через територію України. Вважаємо, що виправити ситуацію можливо тільки шляхом проведення дво- або багатосторонніх переговорів із зазначеними європейськими державами та погодженням із ними обсягів перевантаження імпортованих і транзитних вантажів, як для України, так і для згаданих країн, відповідне переформування ЦІМ-накладної на СМГ, зокрема й на українській території в межах дотримання норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [7].

Упродовж зазначеного періоду в Україні спостерігаємо також зниження участі на ринку автотранспортних послуг ЄС. Така ситуація пов'язана, на нашу думку, насамперед з проблемами придбання необхідної кількості автотранспортних засобів (передусім сидельних

тягачів (контейнеровозів) та їхньою відповідністю сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (євро-3; євро-4 та євро-5). На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних засобів, і їхнє надходження до перевізників обумовлено лише імпортом. Роль держави тут вбачаємо в підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту, причепів до нього на сприятливіших умовах, ніж ті, що діють. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. Водночас слід урахувувати те, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/в треті країни не потрібен дозвіл.

Також Україна має суттєвий потенціал для прискорення інтеграції до європейського ринку послуг пасажирського річкового флоту. 2019 р., наприклад, обсяг наданих країнам ЄС (тільки круїзного виконання для пасажирів Німеччини) послуг цього виду транспорту у 2,7 рази перевищив послуги морського пасажирського транспорту (надано пасажиром 49 країн) і досяг 10,7 млн дол США. Круїзні перевезення по Дунаю з відвіданням української частини дельти здійснює Українське дунайське пароплавання (УДП) чотирма теплоходами австрійського виробництва: "Україна", "Молдова" пасажиромісткістю по 150 та "Волга" і "Дніпро" пасажиромісткістю по 140 осіб [7].

Отже, аналіз функціонування транспортної системи України свідчить, що вона значно відстає від середнього рівня розвитку транспортної інфраструктури та все ще не відповідає стандартам і вимогам світового рівня.

До основних чинників зменшення ролі України як транзитера, на нашу думку, належать:

- цілеспрямована політика Росії щодо вилучення України із транзитних потоків;
- недостатність темпів й обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання якої суттєво здорожує процес доставки товару та

призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України;

- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан доріг, 90 % яких потребує реконструкції або ремонту, середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах, на вітчизняних дорогах стає економічно невігідною експлуатація сучасних автомобілів з поліпшеними технічними й екологічними характеристиками. Також незадовільним є стан залізничних колій, ділянки яких перебувають у незадовільному стані та підлягають заміні через вік та тривалу експлуатацію;

- брак належного сервісу й уваги до нагальних потреб клієнтів з боку державних транспортних монополій і державних контролюючих органів та служб;

- неузгодженість тарифної політики Укрзалізниці та морських торговельних портів України, пряме лобювання ними інтересів окремих комерційних структур. Надмірна складність і тривалість процедур перетину кордону, а також недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів;

- відсутність послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України та розбудови пріоритетної транспортної мережі [8, с. 62].

З огляду на все це для зміцнення позицій України на світовому ринку необхідне створення сучасної транспортної інфраструктури і корінна організаційна перебудова всієї транспортної системи нашої країни.

Пріоритетні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України на світовому ринку. Транспортна політика розвинених і більшості країн, що розвиваються, спрямована на підвищення конкурентоспроможності національних транспортних операторів на міжнародних ринках і просування їхніх інтересів у межах дво- та багатосторонніх переговорних процесів у сфері транспорту. Зусилля більшості країн у сфері розвитку експорту транспортних і транзитних послуг спрямовані на підвищення ефективності логістики, що передбачає цифровізацію транспортних коридорів і вузлів, спрощення адміністративних процедур під час здійснення експорту, імпорту та транзиту, зокрема й у форматі "єдиного вікна", гармонізацію транспортного законодавства, а також на формування і реалізацію довготермінових планів розвитку транспортної інфраструктури, формування спеціального законодавства у сфері державно-приватного партнерства та спеціальних фінансових інструментів для залучення приватних інвесторів до реалізації великих інвестиційних проєктів.

Основні тенденції розвитку світового ринку логістичного сервісу визначає перехід від надання спеціалізованих послуг до надання комплексних логістичних рішень у сфері поставок за допомогою підвищення ролі інформаційних технологій у логістиці, розвитку мультимодальних перевезень та збільшення частки транспортно-логістичного аутсорсингу.

Сучасний стан і майбутнє світового ринку авіаційних перевезень пов'язане із формуванням альянсів авіакомпаній і посиленням конкуренції між ними. Основними операційними моделями авіаційних перевезень стають прямі перельоти між пунктами вильоту та призначення з використанням авіаперевізників з низькими витратами і перельоти з пересадкою у вузловому аеропорту з використанням традиційних авіакомпаній.

З метою отримання конкурентних переваг на ринку морських вантажоперевезень також створюють альянси провідних операторів, великий вплив на кон'юнктуру

ринку і рівень фрахтових поставок має зміна співвідношення між пропозицією потужностей судів і динамікою попиту на них. У структурі контейнерних перевезень протягом 2016–2019 рр. відбувалося зростання попиту на судна-контейнеровози, що помітно випереджало пропозицію відповідних потужностей.

За оцінками Міжнародного транспортного форуму, найінтенсивніше в найближчі десятиліття морські вантажоперевезення в тонн-кілометрах будуть розвиватися на внутрішньоазійських і північно-тихоокеанських маршрутах, маршрутах через Індійський океан, а також середземноморських і каспійських маршрутах. Важливою довготерміновою тенденцією є також посилення конкуренції між високошвидкісними залізничними магістралями і регіональними авіалініями, а також перехід на високошвидкісні магістралі пасажиропотоків із традиційного залізничного транспорту й особистого автомобільного транспорту. Розвиток високошвидкісних магістралей дозволяє сформувати додатковий попит на перевезення, на підставі чого зростає потенціал експорту транспортних послуг.

Одним зі стимулюючих факторів розвитку ринку транспортних послуг і транзитних вантажоперевезень є створення міжнародної правової основи для здійснення мультимодальних перевезень на основі Конвенції про міжнародні змішані перевезення.

Важливу роль у розвитку експорту транспортних послуг відіграють також ключові багатосторонні правові інструменти:

- Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення;

- уніфікована залізнична накладна до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення) між Європою і Азією;

- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 р.;

- додатковий протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ);

- міжнародні правові акти Організації співробітництва залізниць.

Зростанню торгівлі послугами міжнародного транзиту сприятиме повномасштабна реалізація великих інфраструктурних проєктів в Євразійському регіоні, які охоплюють транспортні маршрути китайської ініціативи "Один пояс – один шлях" в напрямках Схід – Захід, міжнародні автомобільні коридори Шанхайської організації співробітництва та транспортні коридори Програми центрально-азійського економічного співробітництва (ЦАРЕС), "Європа – Кавказ – Азія" (ТРАСЕКА), "Північ – Південь". Розвиток мережі євразійських транспортних коридорів різної спрямованості створює сприятливі можливості Україні для значного збільшення обсягу послуг у галузі міжнародного транзиту.

Окрім того, у майбутній перспективі на світовому ринку транспортних послуг очікуємо динамічний розвиток зростання ринку експрес-доставки малогабаритних вантажів за рахунок зростання популярності й обсягів інтернет-торгівлі, підвищення ефективності логістики й упровадження нових технологій (розвиток мереж постапат, дронів і безпілотних "візків", здатних забезпечити доставку від дверей до дверей), а також посилення конкуренції в цьому сегменті.

У довготерміновій перспективі зміна технологій та конфігурації виробництва, поява і поширення нових бізнес-моделей, що з високою ймовірністю приведуть до скорочення темпів транскордонної діяльності, пов'язаної з переміщенням вантажів і фізичних осіб. Цьому сприятимуть тенденції до обмеження потоків промислової сировини і напівфабрикатів, що заміняться альтернативними місцевими ресурсами, інноваційними продуктами, масштабним повторним використанням матеріалів, формуванням мереж розподіленого виробництва, наближеного до місця знаходження клієнтів, а, отже, трансформації ланцюжків поставок, де фізичні ланцюжки поставок в основному замінять електронний обмін даними, швидкого поширення цифрових рішень, технологій доповненої реальності, які скасовують необхідність виїзду фізичних осіб за кордон для надання або споживання послуг.

Водночас прогнозні дані розвитку світової економіки в середньотерміновій перспективі вказують на те, що обсяги міжнародної торгівлі транспортними послугами будуть зростати, хоч і невисокими темпами (середньорічний приріст протягом 2021–2025 рр. очікують на рівні 1,5 %). Абсолютна величина світового експорту транспортних послуг досягне 2025 р. приблизно 1–1,1 трлн дол США, частка транспорту в глобальному експорті послуг скоротиться до 13,8 % (18 % у 2021 р.).

Отже, світові тенденції та загострення конкуренції на ринку міжнародних транспортних послуг диктують нові умови розвитку транспортного комплексу України, що перебудовують під впливом сформованих тенденцій розвитку транспортної галузі в Європейському регіоні, які нашій країні все більше необхідно буде враховувати, серед них:

- *Посилення ролі логістики та експедиторської діяльності у транспортному процесі.* Організуючи перевезення експортних, імпорتنих, а також транзитних вантажів, експедиторські та логістичні компанії залучають власні й оборотні кошти клієнтів у платоспроможний баланс країни, а їхній професійний рівень позитивно позначається на діяльності всього транспортного ринку України [13]. Проте нині небагато експедиторських компаній (які називають себе останнім часом логістичними) надають той комплекс послуг, що властивий західним транспортним компаніям натеper. Недостатній розвиток в Україні логістичних прогресивних транспортних систем призводить до збільшення транспортних витрат, а отже, і до втрати ринку українськими перевізниками. Для підвищення ефективності своєї діяльності транспортно-експедиторські компанії беруть на себе реалізацію додаткових послуг, які раніше клієнт виконував самостійно. Державна адміністрація залізничного транспорту України ("Укрзалізниця"), наприклад, у січні 2012 р. підписала угоду про співпрацю у сфері транспортно-експедиторської діяльності, пов'язаної з організацією та виконанням перевезень вантажів у міжнародному залізничному сполученні. Учасниками угоди стали Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ), Асоціація транспортно-експедиторських організацій ("Укрзовніштранс") й Асоціація "Оператори залізничного транспорту України". Угода має на меті координацію сторін зі створення сприятливих умов для розвитку ринку транспортно-експедиторських послуг, залучення додаткових вантажопотоків, подолання дефіциту рухомого складу, поліпшення транспортного сервісу. Документом визначено, що учасники беруть на себе зобов'язання обмінюватися інформацією щодо можли-

востей та умов роботи експедиторського й операторського ринків, будуть спільно здійснювати моніторинг ринку міжнародних вантажних перевезень.

- *Комплексний підхід в організації перевезень, розвиток транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ).* Вони є центрами, де поєднано транспортні, промислові, торговельні, фінансові й інформаційні потоки, а також відбувається переробка вантажів, взаємодія різних видів транспорту. Вважаємо, що ТЛЦ повинні бути до того ж центрами, інтегрованими в міжнародні транспортні коридори. В Україні для роботи з вантажовідправниками Укрзалізницею створено нове держпідприємство "Український транспортно-логістичний центр". Зазначена структура покликана поліпшити сервіс для клієнтів "Укрзалізниці". Місія логістичного центру також у залученні нових вантажопотоків і збільшенні обсягів перевезень залізничним транспортом у країні, адже не секрет, що багато вантажів пішло від залізниці на автомобільний та інші види транспорту. Особливо це стосується невеликих відправлень. Відтепер для здійснення перевезень по всій території України клієнту достатньо лише укласти угоду з державним підприємством "Український транспортно-логістичний центр". Досвід використання логістичних систем у країнах ЄС свідчить, що використання логістичних центрів дозволяє скоротити транспортні витрати на 5–20 %, зменшити витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання матеріальних ресурсів і готової продукції на 10–30 %, знизити загальні логістичні витрати на 15–35 %. Зміна співвідношення між різними видами транспорту, розвиток взаємодії між ними, використання інтермодальних перевезень – найважливіші завдання, передбачені Європейською транспортною політикою країн ЄС [6].

- *Використання різних видів транспорту в доставці однієї партії товару.*

- *Контейнеризація вантажів та збільшення обсягів контейнерних перевезень.*

Окрім того, необхідним є вдосконалення законодавчої та нормативно-правової бази, яка забезпечує роботу транспортної інфраструктури в Україні, що має здійснюватися в таких напрямках:

- приведення діючих в Україні перевезень вантажів, пасажирів і багажу в міждержавному сполученні універсальними видами транспорту у відповідність до міжнародних норм, з урахуванням сучасних транспортних технологій;

- визначення й узгодження правових умов здійснення транзитних перевезень ділянками міжнародних транспортних коридорів на території України й інших держав-учасників;

- розвиток системи транспортно-експедиційного обслуговування, головним чином, шляхом формування операторських компаній, які обслуговують перевезення усіма універсальними видами транспорту, і створення на цьому ринку послуг необхідного конкурентного середовища з метою підвищення якості їхньої роботи і скорочення вартості операторських послуг;

- стимулювання транзитних перевезень територією країни, захист інтересів України під час здійснення перевезень вантажів у міжнародному сполученні, підвищення конкурентоспроможності та розширення вантажної бази вітчизняних транспортних й операторських компаній;

- удосконалення організації перевезень вантажів у прямому і непрямому змішаному сполученнях за участю декількох видів транспорту;

- підвищення координації дій державних органів управління транспортом, митних, прикордонних та інших державних контрольних служб, транспортних та операторських компаній під час перетину транспортними засобами кордону України;

- підвищення безпеки транспортного процесу, урахування зниження аварійності та ймовірності техногенних катастроф, пов'язаних з технічними характеристиками транспорту і впливом форс-мажорних обставин природного характеру, а також запобігання протиправних дій щодо пасажирів, об'єктів і персоналу транспорту;

- зниження шкідливого впливу транспорту на довкілля;

- залучення українських транспортних й операторських компаній у міжнародну систему електронного документообігу й інформаційного поля під час здійснення міжнародних перевезень.

Висновки. Отже, у сучасних умовах для розвитку транспортної галузі велике значення має глобалізація світової економіки. Під її впливом визначаються нові тенденції розвитку міжнародних перевезень вантажів, серед яких виділяють: посилення ролі експедиторської та логістичної діяльності у транспортному процесі; формування мультимодальних логістичних центрів, розвиток контейнерних і контейнерних систем транспортування тощо. До того ж необхідна реструктуризація транспортного комплексу України, його поетапна інтеграція в загальноєвропейську та світову транспортну систему шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, яка, крім отримання додаткових прямих доходів, стимулюватиме надходження іноземного капіталу, удосконалення транспортних технологій, загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури. Транзитні проекти дадуть стимул економічному розвитку регіонів, зокрема й створенню тисячі нових робочих місць. Широке використання транзитного потенціалу – це одне із центральних питань державної транспортної політики і важливий фактор вибору позиції України у світовій економічній системі.

Список використаних джерел

1. Дмитрієва (Стогуп) О.І. Впровадження системи управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях. *Економіка транспортно-логістичного комплексу*. 2018. Вип. 18. С. 110–120.
2. Додаток ХХХІІ до глави 7 "Транспорт" розділу V "Економічне і галузеве співробітництво" / *Євроінтеграційний портал: вебсайт*. URL: <https://eu-ua.org/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport>.
3. Дорофєєва Х.М. Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС. *Економіка і суспільство*. 2016. № 7. С. 30–35.
4. Комаров М.П. Інфраструктура регіонів мира: учеб. СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2020. С. 97-126.
5. Литвин О. Україна в системі міжнародних економічних відносин в умовах інституціоналізації та глобальної конвергенції. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Міжнародні відносини* / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ: Київський університет. Вип. 1(49). 2019. С. 36-40.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС : аналіт. зап. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/perspektivni-shlyakhi-ta-mekhanizmi-integracii-rinku-transportnikh-poslug>.
8. Попова Н.В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові. *Бізнес Інформ*. 2018. № 1. С. 169-174.
9. Позиція України в рейтингу країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2017-2018 / *Економічний дискусійний клуб: вебсайт*. URL: <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2>.
10. Русскова Е.Г. Международная инфраструктура как фактор трансформации национальной экономики в условиях глобализации. *Финансы и кредит*: научно-практ. и теорет. журн. 2018. №11. С. 86-91.
11. Транспорт України: статист. збірник. К.: Державна служба статистики України, 2020. 115 с.
12. Україна в системі міжнародних транспортних комунікацій. URL: <https://studall.org/all4-24367.html>.
13. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу. URL: http://old.niss.gov.ua/book/StrPryor/11_2019/23.pdf.
14. Чайка І.В., Крикун В.О. Важливість участі України у формуванні міжнародних транспортних коридорів. URL: http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2018/Economics/2_121461.doc.html/.
15. Шталь Т.В., Козуб В.О., Артеменко В.С., Бубенець І.Г., Артеменко С.В. Міжнародна економіка та міжнародні економічні відносини: навч. посіб. Харків : Форт, 2018. 364 с.
16. Яцота О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2019. № 3. С. 89-99.
17. The Global Competitiveness Report 2019. Geneva, Switzerland. 648 p.

Надійшла до редколегії 26.11.21

O. Lytvyn, PhD, Associate Prof.,
V. Romanenko, PhD Student
Banking University, Lviv, Ukraine

FEATURES OF THE INFRASTRUCTURAL ENVIRONMENT OF THE INTERNATIONAL ECONOMIC ACTIVITY IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

The article considers the features and a structure of the infrastructural environment of the international economic activity in the context of globalization. The importance of Ukraine is revealed in the formation of the international transport corridors. The priority directions of increasing competitiveness of Ukraine's transport infrastructure have been identified on the world market.

Keywords: *infrastructural environment, transport corridors, international economic activity, globalization.*