

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ  
ПРИДНІПРОВСЬКА ДЕРЖАВНА  
АКАДЕМІЯ БУДІВНИЦТВА ТА АРХІТЕКТУРИ  
АКАДЕМІЯ ЕКОНОМІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ  
МІЖНАРОЖДНИЙ ЦЕНТР ДОСЛІДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ  
ПРОБЛЕМ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ КООПЕРАЦІЇ**

**Іванов С.В.**

**Нова модель розвитку регіонів України в умовах  
глобалізації світової транспортної системи**

монографія

Дніпро  
«Герда»  
2018  
1

**УДК**

*Рекомендовано до друку Вченою радою Інституту економіки  
промисловості НАН України  
(протокол №8 від 12.09.2017р.)*

*Рецензенти: Амоша О.І.- академік НАН України, доктор економічних наук, професор*

*Юдіна С.В. – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів та обліку Дніпровського державного технічного університету.*

**Іванов С.В.**

Нова модель розвитку регіонів України в умовах глобалізації світової транспортної системи: [ монографія ] / С.В. Іванов – Дніпро: Вид-во Герда, 2018. – с. 263

У монографії досліджуються сучасні проблеми впливу геоекономіки на стратегічний розвиток країни та її регіонів, розвиток транспортного комплексу держави.

Особлива увага приділяється теоретичним та методологічним підходам визначення впливу глобалізаційних тенденцій на транспортну систему і через неї на розвиток регіонів світу та загострення конкуренції у цій сфері.

Для наукових працівників, докторантів, аспірантів, викладачів, студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів

**ISBN**

## ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1 СУТНІСТЬ СВІТОВОГО ГОСПОДІРСТВА, ЙОГО СТРУКТУРА Й СУПЕРЕЧНОСТІ РОЗВИТКУ	9
1.1 Загальнолюдські соціально-економічні цінності й розвиток світових економічних зв'язків	9
1.2 Ступені генезису і об'єктивні основи розвитку світового господарства	15
1.3 Соціально-економічна сутність системи сучасного світового господарства. Особливості дії економічних законів	25
1.4 Світове господарство як зростаюча суперечлива цілісність	33
РОЗДІЛ 2 ГЕОПОЛІТИКА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА СТРАТЕГІЮ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	39
2.1 Теоретичні підходи щодо визначення сутності геополітики	39
2.2 Сутність та роль геоekonomіки України	54
2.3 Роль України і її місце в сучасній геополітичній ситуації у світі	60
2.4 Євроінтеграційний стратегічний курс України та його вплив на розбудову фінансової моделі	78
	90

## РОЗДІЛ 3 ТРАНСПОРТ ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

3.1 Загальна характеристика світового транспортного комплексу	90
3.2 Міжнародні транспортні операції	98
3.3 Види транспорту, які використовуються при міжнародних перевезеннях	102
3.4 Роль транспорту в глобалізації світової економіки	105
3.5 Роль лібералізації повітряних перевезень у глобальній транспортній мережі	111
3.6 Збереження конкурентоспроможності морського судноплавства на глобальному ринку	114
3.7 Залізничний транспорт як компонент глобальної транспортної системи	115
3.8 Підготовка робочої сили для транспорту XXI ст.	122
<b>РОЗДІЛ 4 ОСНОВИ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК РЕГІОНІВ УКРАЇНИ</b>	<b>127</b>
4.1. Напрями реалізації регіональної політики в Україні	127
4.2. Теоретичні підходи до визначення сутності децентралізації	140
4.3. Оцінка рівня фінансової децентралізації в Україні	151
4.4. Досвід децентралізації у зарубіжних країнах	158
	170

РОЗДІЛ 5 МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ	
5.1 Основні напрями удосконалення регіональної політики в Україні	170
5.2 Інституційне забезпечення самостійного розвитку регіонів в умовах децентралізації управління	180
5.3 Основні засади формування парадигми ефективного регіонального розвитку України	188
 РОЗДІЛ 6 РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	 194
6.1 Транспортний комплекс як умова територіальної спеціалізації і розвитку господарських комплексів регіонів	194
6.2 Характеристика основних параметрів транспорту України	207
6.3 Основи механізму транспортно-логістичної інтеграції України з світовою транспортною системою	221
6.4 Основні положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	227
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	242
ДОДАТКИ	254
Додаток А - Співвідношення площі і населення колоній і метрополій на початку ХХ століття.....	255
Додаток Б - Британська імперія на карті світу в 1920 р.....	256
Додаток В - Частка країн і регіонів у світовому промисловому виробництві.....	257

Додаток Г - Світовий ВВП у 2016 р.....	258
Додаток Д - Рівень автомобілізації населення країн світу, тобто показує кількість індивідуальних автомобілів в країні, що припадають на 1,000 осіб.....	260

## ВСТУП

Європейська природа України зумовлена її історією та геополітичним розташуванням. Розміри її території, чисельність населення, значний промисловий та аграрний комплекси, науковий та інтелектуальний потенціали, природні багатства – усе це характеризує Україну як вагому європейську державу.

Відповідно стратегічним напрямом розвитку на найближчі десятиліття стала активна цілеспрямована інтеграція України в європейську спільноту.

У той же час, усвідомлення національних інтересів України надзвичайно важливе не тільки для проведення послідовної політики у відносинах з іншими країнами, але й для вироблення відповідної стратегії розвитку власної державності. Чітко усвідомлюючи свої власні інтереси, держава повинна узгоджувати їх з інтересами інших країн і народів, можливо іти на компроміси в тактичних питаннях, але не поступатися стратегічними та життєво важливими інтересами.

Україна як держава не може існувати в світі сама по собі, спираючись лише на власне розуміння своїх інтересів. Країна має усвідомити себе в геополітичному контексті й у контексті розвитку світової цивілізації. Таке самоусвідомлення має зважено враховувати і спектр думок цивілізованого світу щодо України взагалі та її дій у глобалізованому середовищі. Визначення геополітичних інтересів нашої держави потребує ретельного вивчення складної системи інтересів різних країн, глибокого аналізу розкладу сил – економічних, політичних, військових, духовних – у певному конкретному регіоні, особливо це стосується близького оточення України.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, і тому стає базисом для ефективного входження України у

світове співтовариство і набуття в ньому належного місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

У стратегії після кризового розвитку України транспорт відіграє одну з головних ролей. Безперервно діюча транспортна система є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Найважливішим напрямком розвитку транспортного комплексу є удосконалення територіальної форми його організації.

Перспективи подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей. Цей фактор є суттєвою особливістю формування транспортного потенціалу регіону. Завантаженість транспортної системи безпосередньо визначається обсягами виробництва продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі.

Обсяги пасажирських перевезень значною мірою визначаються міграційними, туристичними та курортно-рекреаційними потоками, які, в свою чергу, залежать від найважливіших соціальних показників – рівня і якості життя населення, а також від рівня і динаміки розвитку галузей соціальної інфраструктури держави.

Монографія присвячена розвитку теоретико – методологічних положень та науково-практичних рекомендацій щодо визначення впливу геоekonomіки на стратегічний розвиток країни та її регіонів, глобалізаційних тенденцій у транспортній системі на розвиток транспортного комплексу держави.



# РОЗДІЛ 1

## СУТНІСТЬ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА, ЙОГО СТРУКТУРА Й СУПЕРЕЧНОСТІ РОЗВИТКУ

### 1.1 Загальнолюдські соціально-економічні цінності й розвиток світових економічних зв'язків

У сучасному господарстві знайшли свій вияв як загальні, так і специфічні економічні категорії. Цим визначається теоретичне й практичне значення розкриття тенденцій, суперечностей і перспектив його розвитку.

Від часів зародження держави спостерігається взаємозв'язок політики й товарно-грошових механізмів. Він має загальний характер і відповідає історії, традиціям та культурі тієї чи іншої країни, а на певному етапі розвитку виходить за національні межі на рівень світових господарських зв'язків.

Товарне виробництво зумовлює наявність тісних економічних зв'язків між людьми (народами, країнами) у вигляді суспільного (міжнародного) поділу праці, економічної відокремленості виробників, а його середовище – ринок визначає ефективність виробів, їх ціну, встановлює попит, зміцнює позиції того чи іншого підприємства в конкурентній боротьбі. Механізм товарного виробництва склався в процесі історичного розвитку людства, як дійовий засіб спонукання товаровиробників до зниження індивідуальних витрат. Основу будь-якої економічної системи становить власність, насамперед на засоби виробництва. Відносини власності визначають становище людини в суспільстві, систему її соціальних і моральних цінностей, суспільний устрій виробництва. Трансформація відносин власності впроваджує нові методи господарювання всередині окремо взятих країн і спонукає до пошуку нових форм міжнародного співробітництва, ефективного засвоєння загально - людського досвіду ведення господарства.

Економічні засади розвитку господарства, що склалися в сфері обігу, починають виявлятися вже на етапі створення місцевого ринку, пов'язаному з

першим великим суспільним поділом праці, що збіглося в часі з мідним, бронзовим та раннім періодом залізного віку.

Другий великий суспільний поділ праці зумовив появу грошової форми вартості та вихід торговельного обміну за межі місцевого ринку на рівень регіонального. З появою держави на формування світового господарства, крім економічних, впливають позаекономічні (військово - колоніальні) чинники.

Третій великий суспільний поділ праці, що полягав у відокремленні торгівлі від землеробства та ремесла, сприяв подальшому залученню різноманітних господарських одиниць до товарообміну, пізніше – прискореному розвитку простого товарного виробництва і, як наслідок, зумовив переростання регіональних ринків у регіонально-світові. При цьому слід зазначити зигзагоподібний розвиток ринку, що віддзеркалює нерівномірність розвитку продуктивних сил і виробничих відносин у різних регіонах земної кулі [1].

Становлення міжнародних економічних зв'язків завжди спрямовувались на розвиток підприємництва, невід'ємними умовами існування якого є приватна власність, товарне виробництво, а також такі політичні інститути, як громадянські свободи, приватне договірне право тощо. Розвиток підприємницької форми господарювання є надійною основою масштабних міжнародних економічних зв'язків і утворення сталих міжнародних господарських систем. Перехід виробництва до підприємницької форми господарювання потребує певного рівня розвитку цивілізації, її матеріальної основи, економічного устрою як загальної умови й таких спеціальних умов, як наявність необхідних капіталів та вкладання їх у сферу виробництва, наявність армії найманих працівників – вільних і водночас позбавлених засобів виробництва й коштів для ведення власного господарства [2].

Отже, хоч капітал і зародився в сфері обігу, проте почав змінюватися від традиційних форм (феодалної, патріархально-кланової, общинної тощо) земельної й дрібнотоварної власності у промисловість. Формування світового господарства ілюструють три стадії становлення й розвитку класичного підприємництва в промисловості економічно розвинених країн: підприємницька

проста кооперація (від зародження підприємництва в промисловості й приблизно до середини XVI століття), мануфактурне виробництво (XVI-XVIII століття), велике машинне виробництво (XVIII-XX століття). У період промислового перевороту і розгортання електротехнічної революції (остання третина XIX-XX століття) в економічно розвинених країнах (починаючи з середини XVIII століття) історично завершується формування світового господарства.

Економічна наука вважає, що в майбутньому господарство буде єдиним організмом, який функціонуватиме на ринковій основі й характеризуватиметься високим рівнем інновації, швидкими змінами у формах поєднання чинників виробництва.

Оскільки глибинною основою міжнародної економіки є загальнолюдські соціально-економічні цінності, то передусім треба визначити їх. До основних загальнолюдських соціально-економічних цінностей, що є здобутком розвитку цивілізації в усьому світі, належать: сім'я та її господарство; держава та її економічна політика як чинник зростання суспільного багатства; товарно-грошові відносини, що поєднують у єдину суперечливу господарську систему сім'ї, держави, їх угруповання; власність, що визначає стан як окремої людини, так і держави у світі. На підставі цих цінностей відбулося становлення та подальший розвиток світового господарства. Процес усупільнення праці в контексті еволюції господарських стосунків хоч і має яскраво виражений колективно-організований характер усе ж зберіг свій первинний імпульс, індивідуальну та сімейну трудову діяльність.

Практично у всіх країнах є такі сфери господарського життя, у яких найбільш ефективною є індивідуальна чи сімейна активність. Можливості реалізації автономії та свободи особистості відбиваються в об'єктивній потребі розвитку індивідуальної (сімейної) трудової підприємницької діяльності та відповідної форми приватної власності. З урахуванням чинників, що визначають економічну поведінку особистості (сім'ї), – соціальних, правових, політичних, демографічних, психологічних, комунікативних тощо, доречно зазначити, що власне сім'я, а не трудовий колектив була й залишається похідною виробничою

діяльності. Незважаючи на загальну тенденцію зростання мобільності інтересів людей, яка виявляється в тому, що люди все частіше протягом свого життя радикально змінюють тип своєї діяльності, сім'я зберігає значення загальноцивілізаційної цінності. Така тенденція відбиває не кризу інституту сім'ї, а швидше його трансформацію, перехід на якісно новий рівень, зміну соціальних норм, що його регулюють [3].

Поряд із сім'єю до загальноцивілізаційних цінностей належить і держава. Зростання ролі її економічних функцій зумовлене різним рівнем суспільного виробництва, масштабами та складністю соціально-економічних завдань, необхідністю ефективного використання природних багатств, науково-технічного потенціалу, дією інших внутрішніх та зовнішніх чинників. У кожній окремо взятій країні держава забезпечує правові засади функціонування економіки, визначає політику макроекономічної стабілізації, розробляє різні програми, спрямовані на соціально справедливі розподіли ресурсів і доходів. Від часів зародження держави спостерігається взаємозв'язок політики й товарно-грошових механізмів. Він має загальний характер і відповідає історії, традиціям та культурі тієї чи іншої країни, а на певному етапі розвитку виходить за національні межі на рівень світових господарських зв'язків.

У науковій літературі до законів, які визначають розвиток господарства відносять:

- закон вартості;
- закон конкуренції;
- закон зростання продуктивності праці;
- закон попиту й пропозиції;
- закон інтернаціоналізації виробництва.

Закон вартості на світовому ринку проявляється через інтернаціональну вартість і світові ціни. Інтернаціональна вартість виступає як прояв суспільно-необхідної робочої години в міжнародному масштабі. Проте у формуванні інтернаціональної вартості беруть участь не всі товари, що виробляються в різних країнах, а лише ті, що експортуються на світовий ринок. Тому ступінь

впливу національної вартості залежить від питомої ваги окремих країн у загальному обсязі продажів окремих товарів на світовому ринку.

Інтернаціоналізація виробництва – економічна форма розвитку міжнародного поділу праці та міжнародного усупільнення виробництва. Інтернаціоналізація виробництва – це встановлення безпосередніх стійких виробничих зв'язків між підприємствами різних країн, внаслідок чого виробничий процес в одній країні стає частиною процесу, що відтворюється у світовому масштабі.

Інтернаціоналізація виробництва нерозривно пов'язана з переходом міжнародного поділу праці від часткового до одиничного. Вона сприяє підвищенню ефективності виробництва в окремих країнах, прискореному розвитку науки й техніки, підвищенню життєвого рівня населення. Тому вона стала економічно необхідною для кожної країни, що свідчить про таку рису закону інтернаціоналізації виробництва, як необхідність і внутрішній характер таких зв'язків.

Закон інтернаціоналізації виробництва – закон, який виражає внутрішньо необхідні, сталі й суттєві зв'язки між процесом переростання виробництвом меж національних країн, з одного боку, і поступовим формуванням механізму поєднання особистісних і речових факторів виробництва, взаємодії людини з природою, відтворення самої людини на інтернаціональному рівні – з іншого. Основним суб'єктом інтернаціоналізації виробництва є транснаціональні корпорації.

Закон інтернаціонального обігу – закон, який виражає внутрішньо необхідні, сталі й суттєві зв'язки між процесом інтернаціоналізації безпосереднього виробництва, формуванням інтернаціональної вартості в цій сфері та її перетворення на інтернаціональну ціну виробництва в процесі конкуренції між підприємствами різних країн на основі випереджаючого зростання світової торгівлі на регіональному та глобальному рівнях. Аналогічно цим законам з певною специфікою проявляються, як регулятори інших сфер

функціонування світового господарства, й інші закони: попиту й пропозиції, продуктивності праці тощо.

Разом з тим для світового господарства, як єдиної цілісної системи, властиві й свої специфічні закономірності:

- тенденція до інтернаціоналізації господарського життя, яка протистоїть іншій тенденції - до національного відокремлення;

- нерівномірність розвитку його окремих частин і загострення суперництва між ними на цій основі;

- безперервна конкурентна боротьба за ринки збуту, сфери прикладання капіталу, джерела сировини й дешевої робочої сили.

У своїй сукупності особливості дії економічних законів та закономірностей у світовому господарстві відображають удосконалені форми й культуру господарювання, які в процесі суспільного добору, що відбувається одночасно з розвитком і поглибленням міжнародного поділу праці. Один процес дає суспільству можливість неухильно підвищувати ефективність праці, інший - більш раціонально організувати суспільне виробництво й продуктивніше розпоряджатися його результатами. Доповнюючи та стимулюючи один одного, ці процеси зумовлюють розвиток світового господарства [4].

Економічною основою функціонування господарства є міжнародний поділ праці, який визначає спеціалізацію виробництва країн відповідно до їхніх природно-кліматичних, історичних та економічних умов, що на певному етапі виявляється як процес інтернаціоналізації виробництва й всього господарського життя. На цій основі розвиваються процеси економічної інтеграції, які зумовлюють тенденцію до економічної єдності світу, глобалізації економічних явищ і процесів, необхідність спільного розв'язання глобальних проблем сучасності, зокрема соціально-економічних та екологічних проблем.

Отже, сучасне світове господарство є складною системою національних господарств окремих країн та їхніх угруповань, що взаємопов'язані на основі міжнародного поділу праці.

## 1.2 Ступені генезису і об'єктивні основи розвитку світового господарства

Удосконалення засобів праці середньовіччя, виникнення нових галузей економіки, поглиблення спеціалізації всередині окремих галузей, великі географічні відкриття дали відчутний поштовх для розвитку товарно-грошових відносин і подальшого формування світового ринку.

У Стародавньому Римі право чітко поділялося на публічне, що займалося «станом Римської держави», та приватне, предметом якого була «вигода окремих осіб». Воно стало класичним юридичним відображенням життєвих умов і конфліктів суспільства, у якому панувала чиста приватна власність. У Римській державі так званий античний спосіб виробництва досяг своїх вершин. Він ґрунтувався на домінуванні приватної власності на відміну від східного, що спирався на державну власність. Обидва способи виробництва в їх взаємодоповненні і різноманітних виявах набули подальшого розвитку.

Проте людству довелося чекати майже два тисячоліття, поки рівень цивільного права в Громадянському Кодексі Наполеона (1804 р.) досяг висот Римського приватного права. Це пояснюється тим, що підприємництво змогло посісти домінуючі позиції тільки з підпорядкуванням йому виробництва. Початок цьому поклала промисловість, яка, по-перше, була менше пов'язана з традиційними секторами економіки, ніж, наприклад, сільське господарство з його земельними відносинами, по-друге, зосереджувалась у містах, де підприємництво мало й економічну (гроші), і соціальну (вільні верстви населення), і політичну основи [3].

Наприклад, накопичений у Стародавньому Римі виробничий і технологічний досвід був не меншим, ніж у середньовічній Європі, але цей досвід не міг бути реалізований у підприємницьких формах, оскільки в суспільстві не було належної громадської волі для більшості населення, а можливості наявного рівня продуктивних сил та характер їх не відповідали умовам розвитку підприємницької системи виробництва.

Елементи виробничого підприємництва почали зароджуватися ще в XIV-XV столітті у вигляді мануфактурного виробництва (на півночі Італії та в Нідерландах), більшість продукції якого надходила на зовнішні ринки. Потім ці відносини поширились в Англії, Франції та інших країнах, які з розвитком нової економічної системи зазнавали бурхливих соціальних і політичних революцій, що сприяли формуванню нового громадянського суспільства. Наприклад, в Англії, де процес первісного нагромадження капіталу набув історично класичних форм, наприкінці XVII століття мали місце такі методи нагромадження багатства для перетворення його на промисловий капітал: позбавлення землі селянства при звільненні його від традиційної залежності від великих землевласників; колонізація; запровадження державних позик і податкової системи; протекціонізм національного підприємництва. Значною мірою ці методи ґрунтувались на грубому насильстві [5].

У Російській державі, до якої входила більша частина України, ці процеси відбувалися значно пізніше й продовжуються й у XXI столітті.

Важливе значення в становленні світового ринку мав період великих географічних відкриттів (середина XV - середина XVII століття), тоді ж формувалися великі європейські держави, колоніальні імперії. У пошуках нових територій для збуту товарів, шляхів для розвитку зовнішніх торгових відносин було не тільки розширено міжнародний ринок, а й започатковано створення світового господарства через розвиток міжнародних виробничих зв'язків. При формуванні цього господарства відразу чітко визначилася невелика група економічно розвинених метрополій і велика група колоніальних та залежних країн. Між цими двома групами країн спочатку переважали позаекономічні примусові форми зв'язків, які дуже повільно еволюціонували в економічні форми, засновані на товарно-грошових відносинах.

Світове господарство періоду останньої третини XIX століття - 20-х років XX століття характеризувалося поєднанням ринкових відносин з позаекономічним примусом у взаємозв'язках між метрополіями й колоніальними та залежними країнами. Воно складалося з двох підсистем: ринкового



господарства індустріально розвинених країн, які утримували монополію на кваліфіковану робочу силу, сучасні засоби виробництва, найновіші науково-технічні знання, технології тощо, і малорозвиненого ринкового та доринкового господарства колоніальних і залежних країн. Відносно дешевий машинний продукт індустріально розвинених країн зумовив поступову руйнацію ремісницького виробництва подібних товарів у відсталих країнах і послідовне перетворення цих країн на постачальників сировини. Системі нерівноправного міжнародного поділу праці сприяв також розвиток міжнародного транспорту й зв'язку, формування світового ринку капіталів та робочої сили.

З 20-х і до кінця 80-х років ХХ століття розвиток світового господарства характеризувався історичним протистоянням двох систем: переважно ринкової та переважно командно-адміністративної. У першій набували подальшого розвитку ринкові відносини між усіма її складовими.

Після другої світової війни внаслідок загострення суперечностей між метрополіями й колоніальними та залежними країнами колоніальна система розпалася [6].

Частина країн, що визволилися (Китай, В'єтнам, Куба, Північна Корея, Монголія, згодом до них приєдналися Ангола, Мозамбік, Гвінея-Бісау та інші, усього понад 20 країн у Європі, Азії, Африці й Латинській Америці), увійшла переважно до командно-адміністративної системи світового господарства. Однак більшість країн, що визволилися, залишилися в системі переважно ринкового господарства, склали окрему групу країн, що розвиваються [4].

Усього переважно в ринковій системі світового господарства в середині 80-х років ХХ століття було понад 160 країн, у тому числі понад 30 індустріально розвинених. У країнах, що розвиваються, проживало  $\frac{3}{4}$  населення, вони займали понад  $\frac{4}{5}$  території й на них припадало лише 18,5 відсотків сукупного валового продукту усіх країн переважно ринкової системи. Маючи надзвичайно багаті природні та людські ресурси, країни, що розвиваються, за рівнем виробництва на душу населення відстали від економічно розвинених країн у середньому в 12 разів, форми відносин між колишніми метрополіями та

колоніальними країнами зазнали змін: значно ускладнилися щодо економічних методів досягнення максимального прибутку [4].

Між країнами переважно командно-адміністративної системи склалися виробничі відносини, які лише формально вважалися товарно-грошовими, оскільки останні не набули достатнього розвитку. При великій частці валового внутрішнього продукту у світовому вимірі (більше ніж 10 %) колишній СРСР був відокремлений від світового господарства: його частка становила 4 % від загального обсягу світової торгівлі. Причиною недостатньо активної участі у світових господарських зв'язках як колишнього СРСР, так і інших країн централізовано керованої економіки були нерозвинені товарні відносини й ринок у межах національного господарства. Це призводило до невикористання переваг міжнародного поділу праці, обміну результатами діяльності та співробітництва, науково-технічних досягнень і виробничого передового досвіду у промисловому відношенні країн і завдавало економіці колишнього Союзу у цілому й Україні зокрема величезної економічної та соціальної шкоди.

По-різному розв'язувалися суперечності між двома світовими системами. Політична думка еволюціонувала від неможливості розв'язання цих суперечностей шляхом насильства й війни до ідеї, а згодом і концепції мирного співіснування, яка передбачала широке міжнародне економічне співробітництво.

Незважаючи на всілякі перепони з боку обох систем (закриття кордонів країнами централізовано керованої економіки та введення законодавчих широких обмежень економічних зв'язків з боку розвинених країн ринкового господарювання), відбувався обмін досягненнями й здобутками між ними. При цьому переважно командно-адміністративна система як економіка закритого типу виявилася менш сприйнятливою до загальнолюдських здобутків протилежної системи. Остання через більшу економічну й соціальну відкритість в умовах товарного виробництва сприйняла найважливіші досягненням централізовано керованої економіки.

Розвинена ринкова економіка зазнала значної трансформації в бік соціально спрямованого господарювання. Еволюціонували форми власності,

характер праці та відносини розподілу, економіка перейшла до поєднання ринкових важелів економічної рівноваги з активним державним регулюванням на макрорівні. Набула подальшого розвитку змішана економіка, для якої характерні використання переваг і нейтралізація обмежень різних форм власності та різних форм господарювання.

У країнах централізовано керованої економіки, яким належало понад 40 відсотків промислового виробництва усіх країн світу, в 70-80-х роках ХХ століття почалося активне поглиблення як внутрішньої, так і зовнішньо-економічних суперечностей. Для їх розв'язання життя вимагало переходу до соціально орієнтованого ринкового господарства, який розпочався наприкінці 80-х - на початку 90-х років ХХ століття.

Саме з цього в розвитку світового господарства особливого значення набуває геополітичний чинник, оскільки на історичну сцену виходять нові нації і народи, держави, що прагнули незалежності, демократії, соціальної справедливості. Визначальними рисами цього періоду в розвитку світового господарства є інтернаціоналізація економіки, широкий доступ до інформації, поширення нових технологій. Все це сприяло формуванню світового співтовариства, яке має бути краще пристосоване до співробітництва [5].

У країнах розвиненої ринкової економіки подальшого розвитку набула соціалізація суспільства, що відбилося у високому ступені задоволення матеріальних і духовних потреб населення. І хоча всередині економічних систем, створених у країнах розвиненої ринкової економіки, є суперечності, які пригнічують людину, принижують її гідність, проте там успішно впроваджуються нові мотиваційні системи високоєфективної праці, чим забезпечується не уявна, а справжня зацікавленість людини в результатах трудової діяльності.

Проблема темпів руху суспільств до сучасних уявлень про роль і місце людини в цивілізації має вирішуватись на нинішньому етапі розвитку світового господарства. У перспективі різноманітність рівнів економічного й соціального розвитку окремих частин світового господарства має звужуватись. Людство йде

до єдиної структури господарювання при збереженні всього багатства особливостей у різних регіонах.

Характерними рисами сучасного світу є різноманітність і багатоваріантність форм розвитку його складових частин, а з іншого боку – зростаюча єдність, взаємозалежність цих складових. Якщо різноманітність світу породжує безліч інтересів, на основі яких і розгортаються суперечності, то взаємозв'язок його складових частин призводить до появи загального інтересу.

Основними тенденціями розвитку сучасного світу є кардинальні соціально-економічні зміни, прискорений розвиток продуктивних сил суспільства, зростаюча взаємозалежність держав світового співтовариства. Ці тенденції перебувають у діалектичній взаємодії. У розвинених країнах вони зумовлюють перехід від суспільних продуктивних сил як результату екстенсивного розвитку суспільства до загальних. Духовно розкріпачена, вільна творча індивідуальність як форма виробничих відносин набуває адекватного характеру загальних продуктивних сил. Починає формуватись якісно нова система цінностей, мотивацій і суперечностей сучасної цивілізації.

Науково-технічний прогрес зумовлює зростання можливостей людини. Він докорінно змінив роль засобів інформації та комунікації, стан ресурсів планети, інтенсифікував світові господарські зв'язки. Крім того, багато проблем, таких як економічні, продовольчі, енергетично-екологічні, інформаційно-демографічні, що недавно були національними й регіональними, перетворилися на глобальні. Новітні засоби зв'язку, швидке поширення інформації, сучасний транспорт, спрощення міжнародного спілкування зумовлюють потребу всебічного міжнародного співробітництва на основі розвитку світового господарства й створення системи загальної безпеки. Суспільний прогрес потребує налагодження конструктивної, творчої взаємодії держав і народів у масштабах усієї планети й створює для цього необхідні передумови. Забезпечення миру й соціального прогресу як загальнолюдського інтересу стає домінантою сучасної епохи. Можливість і необхідність забезпечення цих інтересів полягає в довгостроковому співіснуванні різних країн з їхніми

різноманітними специфіками економічних систем. У різних країнах ці системи співіснують у різноманітних поєднаннях і становлять національні продуктивні сили. У зв'язку з поглибленням міжнародної спеціалізації та кооперації виробництва, міжнародного поділу праці та з розвитком міжнародного обміну на всіх стадіях суспільного відтворення (виробництво, розподіл, обмін і споживання суспільного продукту) відбувається інтернаціоналізація продуктивних сил національних господарств.

В умовах науково-технічного прогресу міжнародний поділ праці, як об'єктивна основа розвитку світового ринку й найвища форма суспільного територіального поділу праці, збагачується якісно новими рисами. Сучасні продуктивні сили потребують такого поділу праці, який робить економічно неефективним або навіть просто неможливим забезпечення виробничих та інших потреб кожної окремої країни лише за рахунок її власних сил. Частка в міжнародному поділі праці стає передумовою нормального розвитку виробництва.

Головною ланкою міжнародного поділу праці та міжнародних економічних відносин, що розвиваються на його основі, є транснаціональні корпорації. Міжнародний поділ праці визначає зростання міжнародної спеціалізації та кооперування виробництва.

Разом із розвитком продуктивних сил і ринкових відносин змінюється співвідношення між різновидами щодо рівня структури міжнародного поділу праці: загальним (між великими сферами економіки різних країн, промисловості, сільським господарством, транспортом тощо), частковим (між галузями та всередині галузей великих сфер економіки, між фірмами) і одиничним (в окремих підприємствах, фірмах як багатонаціонального базування, так і в кооперованих спеціалізованих підприємствах) [7].

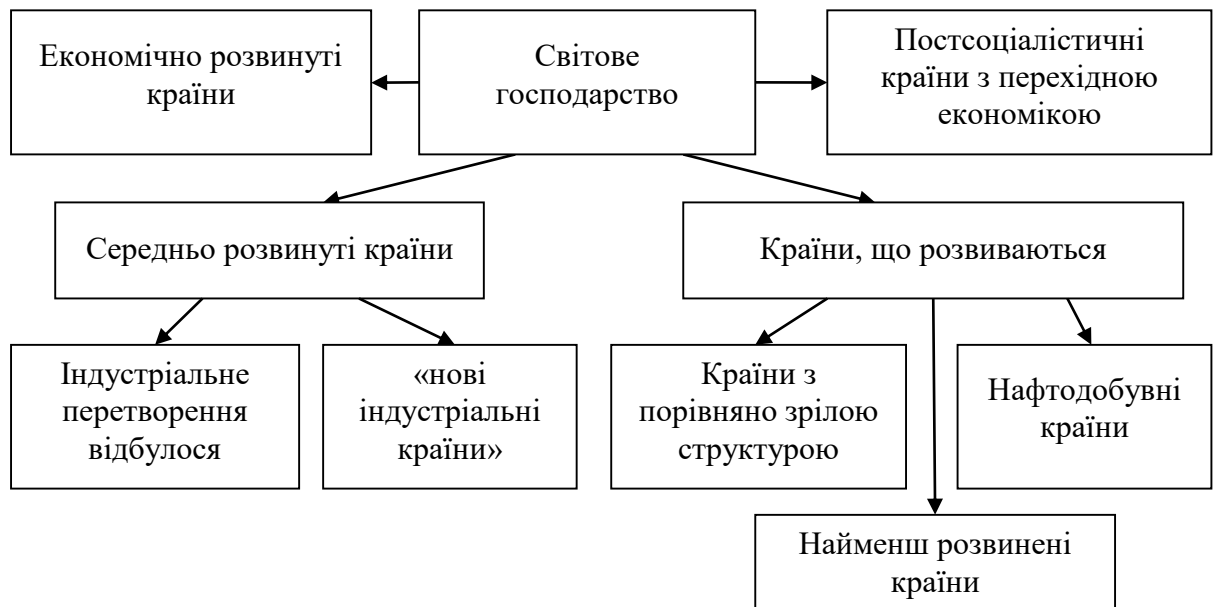


Рисунок 1.1 - Світове господарство

Частковий і особливо одиничний міжнародний поділ праці тісно пов'язані з процесом регіональної економічної інтеграції, а також з функціонуванням транснаціональних компаній, спільних підприємств, вільних економічних зон тощо. Частковий та одиничний міжнародний поділ праці виявляються також у предметній, по детальній (по вузловій) і технологічній (постадійній) спеціалізації та кооперуванні виробництва, що зростають. Межі внутрішнього ринку стають тісними для великомасштабного спеціалізованого виробництва. Спеціалізація виробництва все більш розвивається не за кінцевою продукцією, а за напівфабрикатами, деталями, вузлами, комплектуючими виробами тощо.

В умовах науково-технічного прогресу сучасні продуктивні сили й ринкові відносини, що відповідають їм, потребують такого поділу праці, який робить економічно неефективним або навіть просто неможливим забезпечення виробничих і особистих потреб у кожній країні за рахунок її власних сил. Частка в міжнародному поділі праці стала передумовою нормального розвитку.

Отже, міжнародний поділ праці виражає галузеву й все більше внутрішньогалузеву та внутрішньофірмову спеціалізацію і кооперацію,

взаємодію продуктивних сил у міжнародному масштабі й водночас є специфічним міждержавним суспільним процесом у процесі світового виробництва й реалізації його результатів. Базою розвитку міжнародного поділу праці є рівень і характер суспільного виробництва, тобто рівень розвитку продуктивних сил і характер економічних виробничих відносин в окремих країнах і в усьому світі. Чим вищий рівень суспільного виробництва, тим більше можливостей для участі в міжнародному поділі праці.

Частка національного господарства у міжнародному поділі праці не обмежується торгово-економічними формами. Вона виявляється також у розвитку взаємовідносин у науці, техніці та виробництві на основі кооперування та спеціалізації великих, середніх і дрібних підприємств.

Розвиток продуктивних сил внаслідок міжнародного поділу праці призводить до інтернаціоналізації виробництва. У вузькому значенні інтернаціоналізацію виробництва розглядають як розвиток міжнародного зв'язків у процесі функціонування продуктивних сил. У широкому значенні процес інтернаціоналізації розглядають як такий, що охоплює все економічне життя, продуктивні сили та організаційно-економічні відносини.

Суспільний характер праці, зумовлений її спеціалізацією і кооперацією, становить найсуттєвішу рису інтернаціоналізації господарського життя. І спеціалізація, і кооперація розгортаються в національному та інтернаціональному масштабах, охоплюючи не тільки речовий, а й особистий фактор виробництва. Розвиток міжнародного обміну сприяє інтернаціоналізації продуктивних сил. Відповідно, інтернаціональний характер сучасних продуктивних сил зумовлює поглиблення міжнародного обміну.

Отже, разом з інтернаціоналізацією продуктивних сил і виробництва розвивається світовий ринок, а на цій основі й світове господарство та його інфраструктура [8].

Складовими елементами світової інфраструктури є сукупність світових засобів комунікації та мережі каналів зв'язку (інформаційних, транспортних тощо), які забезпечують переміщення людей і транспортування продуктів, а

також передавання різних видів інформації (науково-технічної, комерційної тощо). Удосконалення світової інфраструктури зумовлене власне інтернаціоналізацією продуктивних сил, зростанням взаємозалежності національних господарств. Світова інфраструктура охоплює ту частину господарства, яка забезпечує загальні умови суспільного процесу відтворення, ті засоби праці, які створюють загальні умови процесу виробництва й не є агентами безпосереднього виробництва.

Функція світової інфраструктури полягає у забезпеченні життєдіяльності та розвитку світового господарства. Пряма залежність між темпами інтернаціоналізації виробництва та його ефективністю й розвитком галузей світової інфраструктури чітко виявляється в умовах науково-технічного прогресу. Проблема інтернаціоналізації інфраструктури, як складової інтернаціоналізації продуктивних сил і виробництва, набула глобального характеру і розв'язати її можна лише на основі об'єднання зусиль країн світу на міждержавному, міжурядовому рівні. При не завжди достатній комерційній економічній ефективності, прибутковості світова інфраструктура потребує величезних капіталовкладень. Її основними групами є, по-перше, виробнича інфраструктура, що складається з галузей, які безпосередньо обслуговують матеріальне виробництво на міжнародному рівні (транспорт, інформаційний зв'язок, вода, енергопостачання тощо); по-друге, світова спільна інфраструктура, що охоплює галузі, опосередковано пов'язані з виробництвом, спрямовані на відтворення на міжнародному рівні робочої сили і розвиток людини як особистості в цілому (освіта, охорона здоров'я).

Наприклад, набули актуальності такі проекти, як трансєвропейська швидкісна залізнична лінія, загальноєвропейська програма створення нової технології та техніки використання сонячної енергії тощо. Україна, зокрема, зацікавлена в розробці альтернативних варіантів енергетичного забезпечення (українсько-іранський проект спорудження нафтопроводу, українсько-ірансько-азербайджанський проект спорудження та експлуатації газопроводів тощо). Забруднення та отруєння повітря, води – це проблема усього людства, оскільки для



них не існує державних кордонів. Для розв'язання подібних проблем потрібні об'єднані зусилля та регулювання в міжнародному масштабі. Слід мати принципово новий механізм функціонування світового господарства, нову структуру міжнародного поділу праці.

Отже, економічними основами функціонування світового господарства є міжнародний поділ праці, який визначає спеціалізацію виробництва країн відповідно до їхніх природно-кліматичних, історичних та економічних умов, що, у свою чергу, на певному етапі виявляється як процес інтернаціоналізації виробництва і всього господарського життя. На цій основі розвиваються процеси економічної інтеграції, які зумовлюють тенденцію до економічної єдності світу, глобалізації економічних явищ і процесів. Необхідність спільного розв'язання глобальних проблем сучасності, зокрема соціально-економічних та екологічних, є одним з факторів посилення цієї тенденції. Проте економічній єдності світу властиві певні суперечності: тенденції до об'єднання в рамках усієї світової економіки не завжди узгоджуються з регіональною інтеграцією, яка може спричинити певну відокремленість, замкненість окремих інтеграційних угруповань.

Отже, сучасне світове господарство є складною системою національних господарств окремих країн та їхніх угруповань, що взаємопов'язані міжнародними економічними відносинами на підставі міжнародного поділу праці.

### **1.3 Соціально-економічна сутність системи сучасного світового господарства. Особливості дії економічних законів**

Світове господарство як система складається з соціально-економічних підсистем, що підпорядковуються певним внутрішнім і зовнішнім закономірностям.

Окремі національні організовані господарства країн розвинутої ринкової економіки, країн ринкової економіки, що розвиваються, та інших у своїй

суперечливій єдності становлять матеріальну основу, речовий зміст світового господарства й одночасно є його основними соціально-економічними підсистемами. Міжнародні економічні відносини пов'язують ці господарства в цілісну систему. Сучасна форма існування світового господарства є наслідком багатовікового розвитку продуктивних сил та поглиблення поділу праці.

Основні соціально-економічні підсистеми сучасного світового господарства визначають за такими критеріями, як:

- рівень і характер розвитку продуктивних сил у взаємозв'язку з їх організаційно-економічними відносинами, тобто зі ступенем розвитку ринку всередині тієї чи іншої країни;

- специфіка економіки;

- особливості державного регулювання господарського життя, співвідношення позаекономічних та економічних форм і методів регулювання, роль держави в цьому процесі.

Для того щоб віднести конкретну країну (або групу країн) до певної соціально-економічної підсистеми, потрібна наявність усіх трьох згаданих критеріїв [8].

Перший критерій – рівень і характер розвитку продуктивних сил у взаємозв'язку з організаційно-економічними відносинами стосується структури виробництва, характеру чинників економічного зростання й, зрештою, ступеня задоволення різноманітних потреб людей. Він визначає можливості окремих країн у міждержавних економічних зв'язках, у міжнародній спеціалізації. Наприклад, відчутна різниця в рівнях розвитку продуктивних сил окремих країн зумовлює різні можливості їх щодо міжнародної спеціалізації, особливо в галузях обробної промисловості. Однак поділ праці між ними є однією з основ господарської взаємодії, встановлення виробничих зв'язків між підприємствами різних країн з метою виробництва певної кінцевої продукції.

Наприклад, у той час, коли країни розвиненої ринкової економіки запроваджують інформаційні технології у матеріальному та нематеріальному виробництві, створюють мережі банків, розширюють обмін інформацією тощо,

решта країн відчуває дефіцит ресурсів розвитку, не підготовлена до вирішення проблем комплексної модернізації.

Головним каналом міжнародних зв'язків стають комп'ютерні системи. Так, у США лише 5 % із щорічних 1,3 трлн. одиниць документів зберігаються на папері. За такої ситуації Україна, наприклад, зі своєю паперовою архаїкою виявляється неспроможною нагромадити й використати необхідну інформацію. Інформаційно-комп'ютерна технологія є основою сучасних продуктивних сил. Внаслідок цього змінюються як характер виробничого процесу, так і галузева структура економіки [8].

У різних підсистемах провідна роль належить різним галузям, що зумовлюють технічну диференціацію підсистем і, як наслідок, їхню соціально-економічну диференціацію. Структурні зрушення і міжгалузеве переливання робочої сили є самостійними факторами зростання ефективності виробництва, особливо в промисловості. У країнах з розвинутою ринковою економікою протягом останніх 10 - 15 років чітко виявляється тенденція до скорочення зайнятості в традиційних галузях виробництва з високим рівнем трудової ємності (харчова, текстильна, швейна тощо), а також у капіталоемних галузях (металургія). Однак паралельно зростає зайнятість в наукоємних галузях, які визначають сьогодні науково-технічний прогрес і темпи зростання ефективності виробництва (приладобудування, електротехніка тощо). Ця тенденція зумовила відповідний перехід країн розвинутої ринкової економіки до міжнародної спеціалізації передусім у відносинах між собою.

У сфері організаційно-економічних відносин мають місце як прямий взаємозв'язок між країнами різних підсистем у формі обміну товарами та послугами, виробничої кооперації тощо, так і непрямий взаємовплив – демонстраційний ефект господарювання. Своєрідні імпульси розвитку виходять, як правило, з країн розвинутої економіки. Між країнами різних підсистем залишається суттєвий розрив у головних показниках розвитку, започаткований диференціацією їхніх внутрішніх організаційно-економічних відносин. Цей розрив більш-менш точно віддзеркалюється у двох основних показниках

валовому внутрішньому продукті на душу населення та особистому споживанні на душу населення.

Другий критерій визначення соціально-економічних підсистем полягає у специфіці багатукладності економіки. Країнам розвиненої ринкової економіки властива технологічна і соціально-економічна багатукладність. У країнах ринкової економіки, що розвиваються, специфіка багатукладності полягає в перевазі нетоварних форм господарювання і є характерною рисою виробничих відносин у цих країнах, причому частка нетоварних, традиційних форм господарювання в національному господарстві цих країн неоднакова. Досить суттєво відрізняється вона, наприклад, у країнах Центральної Африки та Південно-Східної Азії. Сучасні товарні форми також диференційовані за рівнем свого розвитку як усередині тієї чи іншої країни, так і в різних країнах (наприклад, дрібнотоварний уклад у Бразилії та в Буркіна-Фасо).

Специфіка країн перехідної від централізовано керованої до ринкової економіки полягає в процесі подальшого роздержавлення й приватизації, формуванні сучасного багатукладного господарства.

Третій критерій особливості державного регулювання господарського життя. Специфіка багатукладності в країнах ринкової економіки та в країнах, що реформуються від централізовано керованої до ринкової економіки відбивається у слабкому ступені суспільної інтеграції. У цих країнах особистість не виділена з колективу (общинне, патріархальне господарство або суцільне одержавлення економіки). Труднощі в розвитку цих країн полягають у тому, що за різних рівнів соціально-економічних та техніко-економічних показників механізм саморозвитку або відсутній, або є вкрай неефективним. Перевага позаекономічних форм і методів організації господарства, запроваджуваних державою, характерна для всіх країн з малорозвиненою системою ринкових відносин. Слід зазначити, що такий стан відтворюється, оскільки в спробах вирішити соціально-економічні проблеми переважають методи тотального перерозподілу національного доходу, які спричиняють потребу в громіздкому прошарку управлінців. Це блокує саморегулювання економіки (у країнах, що

розвиваються) чи перехід до більш складних, але водночас менш стійких форм ринкової організації (у країнах перехідної від централізовано керованої до ринкової економіки). Так, загальновідомо, що колишні країни командно-адміністративної системи спробували пройти етап індустріалізації швидко. Проте ця умова частіше пов'язувалася з політичною орієнтацією, а не з внутрішніми соціально-економічними передумовами. Скажімо, взаємозалежність між республіками колишнього СРСР, на перший погляд, була логічно обґрунтованою та міцною. Проте при знятті політичного каркасу вона виявилася крихкою, оскільки не ґрунтувалася на товарно-грошових відносинах, економічних інтересах [9].

Найбільш адекватними потребами розвитку продуктивних сил виявились закони товарного виробництва й підприємництва. Відомо, що сутність підприємництва полягає в прагненні до самозростання капіталу. Вихід капіталу за національні межі невіддільний від становлення і розвитку підприємництва та світового господарства. Звідси загальним у сучасних соціально-економічних підсистемах світового господарства є розвиток товарно-грошових відносин на основі багатоскладної економіки, конкуренції між укладами, які в найузагальненій формі відбивають наслідки розвитку підприємництва як у національних межах, так і поза ними. При цьому саме підприємництво є одночасно й причиною, і наслідком глибинних процесів у продуктивних силах, які в національних межах на певному етапі обмежують прагнення до самозростання капіталу.

Хоча соціально-економічний розвиток у деяких країнах (наприклад, у Скандинавських) відбувається в напрямі від ринкової економіки до змішаної, а від змішаної до економіки узгоджень, товарно-грошові відносини залишаються об'єктивною основою взаємозв'язку і взаємозалежності безпосередніх суб'єктів світового господарства, як і спільний інтерес в економічному прогресі та в розв'язанні глобальних соціально-економічних проблем.

У спільному інтересі в економічному прогресі та у розв'язанні глобальних соціально-економічних проблем, як у фокусі, сходяться й концентруються

проблеми, пов'язані з розвитком людини, забезпеченням її майбутнього. Не випадково серед критеріїв оцінки конкурентоспроможності різних країн на фоні світового господарства якість робочої сили посідає перше місце, випереджаючи такі показники, як якість продукції, ринкова орієнтація та рівень нового покоління бізнесменів. Якість робочої сили, у свою чергу, залежить від пристосування сучасної людини до умов природного й соціального середовища, що змінюються під впливом науково-технічного прогресу, від сучасної урбанізації, від успіхів у боротьбі з епідеміями і найважчими захворюваннями тощо.

Оптимальне розв'язання подібних проблем загальнопланетарного масштабу потребує взаємодії як науково-технічних, так і соціально-політичних факторів, координації зусиль держав, що формально належать до різних соціально-економічних підсистем, визначення для кожної держави посилюючого внеску та умов участі [10].

Особливим у різних соціально-економічних підсистемах світового господарства є різні рівні і характер розвитку продуктивних сил у взаємозв'язку їх з організаційно-економічними відносинами та відмінності в державному регулюванні господарського життя.

Всередині кожної з підсистем існують свої ступені відмінностей, оскільки кожна з них не є однорідною (США, Іспанія, Аргентина). Динамізм виробничих і суспільних процесів відбиває цю неоднорідність, особливо щодо трансформації відносин власності та менеджменту. Подібні перетворення мають передусім сприяти зміні структури виробництва й експорту відповідно до критеріїв світового ринку. У підсистемі країн перехідної від централізовано керованої до ринкової економіки за відмінностями в державному регулюванні господарським життям вирізняються принаймні чотири групи країн:

- країни, що активно наближаються до розвинутої ринкової економіки (Угорщина, Чехія, Польща, країни Балтії тощо);

- країни, що наближаються до ринку, використовуючи інститути командно-адміністративної системи (Китай, В'єтнам);

- країни, що виникли в результаті розпаду колишнього СРСР і ще не зовсім визначилися в підходах до розвитку ринкових відносин, тому перебувають у стадії хаотичного руху до ринку;

- країни, що намагаються розвивати окремі елементи ринку під впливом об'єктивної реальності (Куба, Північна Корея тощо).

Між наведеними групами країн немає чітких меж, окремі країни займають проміжну позицію. Наприклад, Монголія займає місце між другою та третьою групами, однак ближче до другої.

Соціально-економічна сутність системи сучасного світового господарства полягає в діалектичному взаємозв'язку національних господарств країн, що належать до різних соціально-економічних підсистем.

Система світових ринкових відносин функціонує і розвивається за загальними економічними законами. Діалектична єдність цих ознак та особливостей визначає якісну своєрідність світових ринкових відносин, відрізняє їх від інших форм ринкових відносин [11].

Загальний взаємозв'язок виробників товарно-грошових відносин існує в будь якій соціально-економічній підсистемі сучасного світового господарства. Водночас дія законів вартості та попиту й пропозиції зазнає модифікації на основі конкретних виробничих відносин, а також продуктивних сил, державного управління тощо в кожній підсистемі. Крім того, модифікацію цих законів зумовлює зміна змісту економічної системи. Головним критерієм еквівалентності сьогодні стає обмін на основі інтернаціональних вартостей, які формуються, як середньосвітові величини в результаті конкурентної боротьби між різними державами та іншими суб'єктами світових ринкових відносин. Кожний з них в обмін на уречевлену у своїх товарах світову інтернаціональну працю отримує однакову кількість такої самої праці в інших товарах, які купує на світовому ринку. Економія національної праці, яка реалізується у світовому товарообміні, досягається завдяки міжнародному поділу праці, що дає змогу виробити більшу кількість товарів та знизити національну їх вартість, витративши при цьому ту саму кількість національної праці.

Інтернаціональні витрати суспільно необхідної праці на виробництво товарів визначають величину інтернаціональної вартості. Національні витрати суспільно необхідної праці країн, що експортують на світовий ринок найбільшу кількість певної продукції, формують інтернаціональні витрати й, як наслідок, інтернаціональну вартість. Проте у формуванні останньої беруть участь не всі товари, які виробляються в різних країнах, а лише ті, які експортуються на світовий ринок. Звідси ступінь впливу національної вартості на інтернаціональну залежить від частки окремих країн у загальному обсязі продажу окремих товарів на світовому ринку. Країни, які беруть участь у міжнародному поділі праці та обміні, знаходяться в неоднакових умовах. Це визначається не тільки рівнем розвитку, структурою економіки і ємністю внутрішнього ринку, а й відмінностями географічного положення, складом та розмірами природних ресурсів. На світовому ринку країни, витрати яких на виготовлення того чи іншого продукту вищі за середній інтернаціональний рівень, виявляються неконкурентоспроможними, ті ж, у яких подібні витрати нижчі, мають більш високий дохід від експорту своїх товарів.

Є багато специфічних факторів, які тією чи іншою мірою перешкоджають формуванню інтернаціональної вартості. Вплив цих факторів (зовнішньоторгові та валютні обмеження, коливання курсів валют тощо) позначається на світових цінах. Проте короточасні коливання цін не відображають довгострокових тенденцій, а власне в останніх і виявляється універсальна дія закону вартості як регулятора світових ринкових відносин.

Якісна еволюція, яку переживає сучасне світове господарство, полягає у подальшій трансформації світових продуктивних сил і виробничих відносин і зумовлює особливості дії інших, крім названих економічних законів: вартості та попиту й пропозиції, закону відповідності виробничих відносин рівню й характеру розвитку продуктивних сил, закону зростання потреб, закону економії години, закону зростання продуктивності праці тощо.

У своїй сукупності особливості дії економічних законів у світовому господарстві відображають удосконалені форми і культуру господарювання, які



викристалізуються у процесі суспільного вибору, що відбувається одночасно з розвитком і поглибленням міжнародного поділу праці. Один процес дає суспільству можливість неухильно підвищувати ефективність праці, інший більш раціонально організувати суспільне виробництво і продуктивніше розпоряджатися його результатами. Доповнюючи та стимулюючи один одного, ці процеси зумовлюють розвиток світового господарства.

#### **1.4 Світове господарство як зростаюча суперечлива цілісність**

Розвиток світового господарства, пристосування його до змін, пов'язаних з науково-технічним прогресом, зумовили соціально-економічні, регіональні та функціональні розмаїття. Єдність світового господарства досягається шляхом розв'язання суперечностей структур цієї різноманітності.

Еволюція світового господарства є невіддільною від інтернаціоналізації обміну й виробництва. Ці взаємопов'язані економічні процеси розгортаються в сфері міжнародних економічних відносин, позначаються на підвищенні ролі різних форм промислової кооперації, зростанні господарської та організаційно-економічної взаємозалежності різних країн і міжнародних економічних організацій.

Інтернаціоналізація обміну й виробництва все більше набуває незворотного характеру, відбиваючи розвиток єдності як національних господарств, так і різноманітних структур у світовому господарстві, сприяючи розв'язанню його суперечностей. Відкритість економіки визначає суспільний прогрес для всіх держав, а замкнутість для них згубна. У більшості країн процес відтворення практично неможливий без зовнішніх економічних зв'язків [3].

Перехідний стан, у якому перебуває світове господарство, найповніше виявляється у процесі соціалізації, що тією чи іншою мірою охопив усі країни. На фоні розгортання цього процесу розвиваються суперечності світового господарства. Виваженість сучасного наукового підходу полягає у визнанні існування суперечностей і поступовому розв'язуванні їх у процесі

взаєморозвитку, а не через знищення однієї із сторін суперечності. Важливою ознакою світового господарства є суперечність між країнами розвинутої ринкової економіки та державами перехідної від централізовано керованої до ринкової економіки. Вона виявляється в різних формах. Наприклад, у той час, коли в розвинених країнах спостерігається новий виток, пов'язаний зі зростанням концентрації капіталу, у країнах перехідної економіки відчувається гостра нестача коштів, зокрема на впровадження новітніх технологій у виробництво. Одним із серйозних теоретичних і практичних питань залишається подальше поглиблення європейської інтеграції та формування європейського економічного простору. Ця проблема охоплює не тільки власне економічну, а й політичну сферу. Частина країн Східної Європи (у тому числі й Україна) в інтеграційних процесах на континенті потребує політичної відповідальності та врахування їх національних інтересів. Проте на сьогодні немає глибокого наукового аналізу цих проблем, а також цілісної концепції участі, скажімо України, у цих процесах, крім того нашаровуються складні обставини державотворення.

У світовій практиці відпрацьовується ефективний механізм захисту регіональних економічних інтересів при одночасній активній взаємодії з третіми країнами. Це одна з нових тенденцій у розвитку міжнародного поділу праці, яка певним чином впливає на становище країн перехідної економіки у світовому господарському середовищі та вимагає від них пошуку і створення власних механізмів входження у світові ринки. Створення спільних підприємств дасть можливість лише наблизитися до світового рівня, але перевершити його можна тільки завдяки запровадженню власних високих технологій. Отже, виникають завдання, розв'язання яких лежить у площині пошуку оптимального співвідношення процесів внутрішньої трансформації господарства в країнах перехідної економіки з новими тенденціями в зовнішньоекономічній діяльності їх та у світовій економіці.

За всеосяжної кризи, що охопила практично всі країни перехідної економіки, у сфері спільного підприємництва західні партнери відчують

практичну відсутність серйозних стимулів і реальних розумів для великих капіталовкладень в економіку країн Східної Європи. Проте на Заході поступово перемагає конструктивний підхід до подолання цієї форми суперечності. Він полягає у визнанні необхідності спільного пошуку ефективних механізмів розв'язання передусім глобальних соціально-економічних проблем.

Суперечність між країнами розвиненої ринкової економіки й країнами ринкової економіки, що розвиваються, також є проблемою світового господарства. Вона особливо помітно виявляється у відносинах асиметричної, деформованої взаємозалежності транснаціонального капіталу та країн ринкової економіки, що розвиваються. Транснаціональні корпорації, діючи в цих країнах, орієнтують і матеріально сприяють переходу їх на інтенсивний тип економічного зростання, але паралельно відтворюють відносини залежності. Кожна країна відповідно до характеру та рівня розвитку її економіки або сприяє діяльності іноземного капіталу (Аргентина, Мексика, Південна Корея, Малайзія, Сінгапур, Гонконг, Тайвань тощо), або уникає економічних відносин з ним (Лівія, Гана, Шрі-Ланка тощо), або юридично регулює діяльність ТНК (Індія, Бразилія, Єгипет, Нігерія тощо). Безперечно, що у всіх розглянутих випадках виникають нові суперечності, які, як правило, полягають у тому, що багато країн ринкової економіки, що розвиваються, володіють незліченними природними багатствами, проте залишаються слабо розвиненими, оскільки не зуміли вчасно визначити як свої порівняльні переваги у конкурентній боротьбі на світовому ринку, так і оптимальні способи (враховуючи залучення іноземних капіталів) використання власних ресурсів. У результаті інвестиції в індустріальний розвиток дають незначний ефект, породжують проблеми соціального характеру. Натомість у країнах Заходу структурна перебудова економіки і впровадження досягнень НТП зменшують залежність розширеного відтворення від країн, що розвиваються [5].

Усередині величезної кількості країн ринкової економіки, що розвиваються, також є суперечності, що об'єктивно спричинені дією закону нерівномірності розвитку на рівні світового господарства. Внаслідок цього спостерігається процес диференціації між цими країнами. Однією з форм вияву

процесу диференціації є різний ступінь залучення національних економік до світового поділу праці, що визначається за часткою експорту в національному доході (експортною квотою). Іншою формою вияву суперечностей між країнами ринкової економіки, що розвиваються, є різні темпи структурної перебудови економіки, тобто переходу від трудоемних до капіталоемних і далі до наукоємних галузей. Як правило, різні країни платять різну соціальну ціну за модернізацію своїх внутрішніх структур. У той час, як, наприклад, Тихоокеанський економічний регіон розвивається надзвичайно динамічно, країни, розташовані південніше Сахари, перебувають у стані найглибшої кризи через стагнацію та агонію традиційних господарських структур і практично неспроможні скористатися в масовому масштабі плодами науково-технічного прогресу.

Суперечності між країнами, що переходять до ринкових відносин, і країнами з розвинутою ринковою системою пов'язані з тим, що ці групи країн мають неоднакові умови для ведення економічної конкуренції. Такі умови склалися внаслідок ослаблення економічних позицій країн командно-адміністративної системи, що розпалася, і посилення панівних позицій у світовому господарстві США, Японії, Німеччини, Великобританії, Франції.

Проблеми світового господарства зачіпають усі його структури - соціально-економічну, регіональну, функціональну. Дія цих суперечностей переплітається як на національному, так і на субрегіональному та глобальному рівнях. Розв'язання зазначених суперечностей можливе за умови переростання світового господарства в єдиний організм, у якому розвиватимуться держави усіх соціально- економічних систем.

Характер розвитку взаємозалежностей і суперечностей, взаємозв'язків, що утворюються у світовому господарстві, впливає на всі його складові частини. Зміни технічних характеристик і поліпшення якості продукції, коливання світових цін на сировину і готові вироби, нестійкість у валютно-фінансовій сфері, загострення енерго - сировинних та продовольчої проблем, як і проблем навколишнього середовища та демілітаризації тощо, все це тією чи іншою мірою

залежно від значення проблеми позначається на національному господарстві, на економіці будь-якої групи країн.

До головних закономірностей розвитку сучасного світового господарства належать:

- діалектична єдність відокремлених господарств різних країн, які відстоюють свої інтереси, вступають у певні міжнародні економічні відносини під впливом розвитку тенденції до інтернаціоналізації господарських зв'язків;

- нерівномірність розвитку країн як причинно-наслідковий зв'язок між зростанням концентрації, монополізації виробництва й загостренням суперечностей;

- зумовлене новим етапом науково-технічного прогресу поглиблення міжнародного поділу праці, яке за речовим змістом є фактором удосконалення продуктивних сил, зростання продуктивності суспільної праці, а за суспільною формою засобом формування міжнародної залежності, нерівноправності країн;

- посилення впливу держави на світові господарські зв'язки. За темпами поступу світові господарські зв'язки випереджають розвиток внутрішньогосподарських відносин, темпи створення валового національного продукту.

Таким чином, розглянуті важливі питання розвитку світових економічних зв'язків, об'єктивні основи розвитку світового господарства та господарства, як зростаючої суперечливої цілісності, дозволили зробити наступні висновки:

Становлення міжнародних економічних зв'язків завжди ґрунтувалося на розвитку підприємництва, невіддільними умовами існування якого є приватна власність, товарне виробництво, а також такі політичні інститути, як громадянські свободи, приватне договірне право тощо. Тобто юридично вільна праця, уособлена у вільній людині. Необхідною умовою панування підприємництва є набуття капіталом домінуючих позицій у виробництві.

Розвиток світового господарства, пристосування його до змін, пов'язаних з науково-технічним прогресом, зумовили розмаїття соціально-економічних,

регіональних та функціональних структур. Єдність світового господарства досягається через розв'язання суперечностей цієї різноманітності.

Економічним функціонуванням світового господарства є міжнародний поділ праці, який визначає спеціалізацію виробництва країн відповідно до їхніх природно-кліматичних, історичних та економічних умов розвитку, що, у свою чергу, на певному етапі виявляється як процес інтернаціоналізації виробництва і всього господарського життя.

Отже, сучасне світове господарство є складною системою національних господарств окремих країн та їхніх угруповань, що взаємопов'язані на основі міжнародного поділу праці.

## РОЗДІЛ 2

# ГЕОПОЛІТИКА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА СТРАТЕГІЮ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

### 2.1 Теоретичні підходи щодо визначення сутності геополітики

Дослідження про зв'язок економіки, історії та географічного простору зустрічаються в працях учених ще в XIX-XX ст., а саме Ф. Реріга і Ф. Ліста (концепція «автаркія великих просторів»), Ф. Броделя (концепція «світи економіки»), І. Валлерстайна («світ - системний підхід»).

Саме поняття геоекономіки було введено французьким істориком Ф. Броделем.

Основна ідея геоекономічного підходу полягає в тому, що із завершенням стратегічного протистояння наддержав традиційне суперництво припинилося і перейшло з військово-стратегічної в економічну сферу. На зміну геополітиці поступово приходять геоекономіка.

Тому більшість дослідників вважають, що в рамках геоекономіки світогосподарські процеси досліджуються головним чином з точки зору геополітичних концепцій, тобто геоекономіка є продовженням геополітики.

Центр сили у світі починає залежати від розташування основних економічних центрів регіонів, природних ресурсів, продуктивних сил. Економічна реальність, таким чином, стає визначальною.

Основоположником геоекономіки в США є Едвард Люттвак – американський історик, фахівець з питань міжнародних відносин, історії військових конфліктів і стратегії. Е. Люттвак протиставляє геополітику з її акцентом на використання військової потужності для досягнення зовнішньополітичних цілей геоекономіки як політики, орієнтованої на перемогу в економічному змаганні. Така геоекономіка потребує, на його думку, розробки прийомів економічної оборони і наступу, спрямованих на досягнення головної мети – забезпечення найкращої можливої зайнятості для найбільшої частини свого населення навіть через шкоду населенню чужих країн.

У первісному формулюванні Е. Люттвака місія геоeкономіки визначалася так, що внутрішнє згуртування нації має бути підтримано консолідуючою загрозою, а в сучасному світі такою загрозою зобов'язана стати загроза економічна.

Люттвак Е. вбачає, що основна різниця між геоeкономікою і класичною геополітикою визначається двома моментами. По-перше, великим плюралізмом модальностей світової політики, серед яких перестає головувати військово-силова модальність. По-друге, тим, що держави були не тільки суб'єктами світової боротьби, але й одночасно самі її провокували з метою географічних переваг. Тепер же державам належить боротися на полі світової економіки, значну частину якої утворює приватний, в тому числі транснаціональний капітал, логіка поведінки якого може не збігатися з геоeкономічними завданнями націй.

Таким чином, геоeкономіка - це напрямок соціальних наук, що сформувався в 1990-і роки на межі світової економіки, політології та геополітики.

Сучасна геоeкономіка досліджує:

- співвідношення економіки і географічного простору, вплив кліматичних і ландшафтних особливостей на форми і закономірності господарської діяльності;
- генезис і форми особливих типів конфліктів у світовій політиці - геоeкономічних конфліктів у глобальному масштабі;
- політику і стратегію підвищення міжнародної конкурентоспроможності держави в умовах глобалізації економіки;
- нову типологію міжнародного поділу праці, пов'язану з формуванням економічно самодостатніх регіонів у світовому господарстві;
- взаємодію політики та економіки у сфері міжнародних відносин, формування системи стратегічних пріоритетів та основ глобального управління.

Як уже зазначалося вище, загальне поняття геоeкономіки спочатку виникло в руслі геополітики як конкретизація її економічних аспектів.



У сучасному визначенні геоекономіки проглядається певна спадкоємність з підходами геополітики, що припускає зсув протиборства з військово-політичної сфери в економічну та ескалацію нового типу конфліктів – геоекономічних конфліктів, що виникають у сфері міжнародних відносин.

Відомий російський геоекономіст Е. Г. Кочетов визначає геоекономіку як техніку національного управління в геоекономічному просторі в цілях своєчасного перегрупування сил для виходу на найбільш сприятливі умови формування та перерозподілу світового доходу.

Основна ідея досліджень Е. Г. Кочетова полягає у пошуку такої моделі геоекономічного світоустрою, в основі якої була б рівновага стратегічних інтересів, баланс реально сформованих зон геоекономічного впливу, спрямованість на пошук таких моделей цивілізаційного розвитку, які дозволили б уникнути найнебезпечнішого зіткнення техногенної моделі з іншими цивілізаційними парадигмами розвитку.

У Європі концепція геоекономіки в кінці ХХ ст. активно розроблялася генералом італійської армії у відставці К. Жаном, що опублікував, зокрема, на початку 1991 р. статтю «Геоекономіка: інструментарій, стратегія і тактика». На його думку, геоекономіка ґрунтується не тільки на логіці, а й на синтаксисі геополітики і геостратегії, а в більш широкому сенсі – і на всій практикології конфліктних ситуацій.

У працях італійських учених (К. Жан, П. Савона, С. Фіоре, Ф. Бруні Роччи) під геоекономікою розуміється вивчення тих аспектів міжнародної конкуренції, де головними дійовими особами виступають не корпорації, трести або банки, а держави.

Жан К. і Савона П. основні відмінності між геополітикою та геоекономікою сформулювали таким чином:

- з одного боку, геополітика ставить основною метою поширення влади і впливу на ті території, які є необхідними з точки зору розвитку держави – «зони життєво важливих інтересів». З іншого – економічні цілі, які ставить перед собою держава, можуть бути близькі її геополітичним завданням, і їх досягнення

створює умови для геополітичного домінування. Отже, геоекономічні цілі можуть бути пов'язані з геополітичною доктриною держави, але можуть бути і самодостатніми і сприяти досягненню геополітичних цілей;

- якщо в геополітиці держава здійснює повний контроль за своїми можливостями і знає їх сильні і слабкі сторони, то в геоекономіці такий контроль здійснюється лише частково. Для економічної системи характерна множинність центрів прийняття рішень. Вона схильна до впливу транснаціональних сил, що не підкоряються державному контролю. Однак держави можуть підштовхувати їх до дій, що є сприятливим для своїх цілей, наприклад, стимули у сфері оподаткування, надання послуг інфраструктури, робочої сили і т.п;

- держава забезпечує конкурентоспроможність національної економіки в глобальному масштабі. Геоекономічне суперництво така ж даність, як і політико-стратегічне суперництво. Насамперед, це стосується стимулювання таких базових чинників, як освіта, дослідження і розробки, інфраструктура. Крім того, держави надають підтримку своїй економіці, використовуючи на міжнародній арені свою геоекономічну силу для наступу і оборони, стримування і примусу з метою отримання неправомірних (що виходять за рамки нормальної конкуренції) переваг над своїми конкурентами.

У цьому зв'язку, як і раніше актуальна критична оцінка, висловлена Ф. Лістом щодо лібералізму Адама Сміта: лібералізм влаштовує тільки держави, що володіють економічною перевагою, в той час як протекціонізм необхідний для більш слабких держав.

Тобто сучасна геоекономічна теорія, швидше за все, справедлива для вузького кола держав, що належать до західного світу. Дійсно, ймовірність військових конфліктів між ними набагато нижче, ніж економічних. Ці держави пов'язані між собою у соціальному, економічному, військовому відносінах настільки тісно, що вони просто зобов'язані враховувати інтереси один одного.

Наприкінці ХХ - початку ХХІ ст. концентрація основних товарних потоків (більш 55%) здійснювалася між найбільш розвиненими країнами. Країни, що розвиваються, займають більш скромне місце (близько 30%) у міжнародній

торгівлі, до того ж торгівля між країнами цієї групи незначна (менше 10%). Ще більш сильні позиції займають економічно розвинуті країни у сфері послуг – більше 70% від загального обсягу міжнародної торгівлі послугами. У міжнародному русі капіталу на частку США, ЄС та Японії припадає приблизно 4/5 накопиченого обсягу вивезених і ввезених прямих іноземних інвестицій.

Але на початку 2010 р. ситуація у міжнародній торгівлі змінилася: частка країн (включаючи країни з перехідною економікою) вперше перевищила частку розвинених держав і склала більше 50%. У 2012 р. вперше за весь час після Другої світової війни на країни, що розвиваються, припало більше половини глобального припливу прямих іноземних інвестицій. Ці факти підтверджують тезу про поступовий відхід від однополярної моделі світоустрою з явно вираженим домінуванням США до поліцентричної моделі, що в корені міняє сформоване співвідношення між основними центрами сили в сучасній світовій політиці та економіці.

Умовно історію виникнення та розвитку геополітики можна розділити на три періоди:

- географічного детермінізму;
- класичну геополітику;
- сучасні геополітичні теорії.

Між ними існує певна діалектична спадкоємність.

Поява власне геополітики пов'язана з розвитком школи географічного детермінізму в гуманітарних науках. На Заході найбільш відомими її представниками були Ш. Монтеск'є у Франції та Г. Бокль в Англії, хоча ідеї про визначальну роль географічних чинників у формуванні держави і суспільства висувалися ще античними мислителями. Давньогрецький історик Фулідід прямо вказував на залежність державної політики від географічного розташування держави.

Великий грецький філософ Арістотель (384 – 322 рр. до н.е.), аналізуючи умови існування держави, вважав, що першочерговим завданням, що стоїть перед державою, є добробут своїх громадян. Арістотель уважав, що характер

народу багато в чому визначається тією територією, яку він займає. Аристотель три роки був учителем Олександра Македонського і можна припустити, що його теоретичні установки вплинули на стратегію великого полководця, який знищив Перську імперію, яка тривалий час була противником Стародавньої Греції.

Поява нових відомостей про інші народи і держави в епоху Великих географічних відкриттів стала причиною інтенсивного розвитку в Європі географічного детермінізму.

Жан Боден (1530-1576 рр.), видатний французький мислитель, найбільш послідовно проголошував в середні століття ідею первинності простору в державному будівництві. Дійсно історія свідчить, що Азія, Греція, Ассирія, Італія, Франція і Верхня Німеччина розташовані між полюсом і екватором, від сорокового до п'ятдесятого градуса, завжди були районами, де спостерігався розквіт найбільших імперій. Географічний чинник визначав, на думку Ж. Бодена, і національний характер.

Французький просвітитель Шарль-Луї де Монтеск'є (1689-1755 рр.) розвинув ідеї Ж. Бодена. У своїй основній праці «Про дух законів», надрукованому анонімно в Женеві в 1748 р., він поставив форми політичного устрою в залежність від розмірів території держави. На його думку, деспотія характерна для величезних держав Сходу – Персії, Індії, Китаю, а монархія, відповідно, для Франції та схожих з нею держав. Духовний склад народу, що проживає на тій чи іншій території, визначається кліматом, оскільки «влада клімату є найперша влада на землі... Холодний клімат надає розуму і тілу відому силу, яка робить їх здатними до дій тривалих, важких, великих і відважних». Клімату повинні відповідати закони, відповідно до яких функціонує суспільство і держава.

Французький письменник і мислитель Жан-Жак Руссо (1712-1778 рр.) у своєму відомому трактаті «Про суспільний договір» з розмірами території пов'язував і ступінь централізації влади. Чим більша територія держави, тим більш централізованою, на його думку, є влада.

Тобто причини конфліктів і воєн між державами багато вчених і мислителів минулого бачили в нестачі території, необхідної для проживання населення.

Один з найбільш видатних гуманістів Дезидерій Еразм Роттердамський (1466-1536 рр.) у знаменитій праці «Скарга світу» виступив прихильником непорушності кордонів держави. Саме непорушність кордонів, на його думку, повинна була забезпечити процвітання і мир державам і народам. Він одним з перших висловив думку про необхідність союзу європейських держав.

Крім географічного детермінізму існував і протилежний напрямок, пов'язаний з ім'ям великого німецького філософа І. Канта - географічний індетермінізм. Людське суспільство, з його точки зору, розвивається на основі внутрішніх законів, що мають божественний початок, і фізичний простір має підпорядковану роль стосовно до людського духу.

Послідовником І. Канта був відомий вчений-географ К. Ріттер (1779-1859 рр.), який уважав, що властивості народу залежать в першу чергу не від географії, а від таких його характеристик, як розум, воля, підприємливість, енергія, які визначені згори. А західноєвропейські народи найбільшою мірою, на думку І. Канта, наділені даними рисами, тому й повинні правити світом.

Величезний вплив на подальший розвиток геополітики зробили праці військових теоретиків, зокрема, німецького генерала та історика Карла Філіпа Готтлиба фон Клаузевіца (1780-1831 рр.). Його знаменита фраза: «війна є продовження політики іншими засобами, в першу чергу насильницькими», отримала визнання практично у всіх учених різних шкіл і напрямів. Карл Філіп Готтліб фон Клаузевіц вважав, що військово мистецтво у своєму розвитку стає політикою, тобто вони зливаються воєдино. Особливо це чітко проявляється на війні. Якщо війна підпорядковується політиці, то, на його думку, вона неминуче набуває характер останньої.

До географічному детермінізму тісно примикає расово-антропологічний напрям. Расово-антропологічна школа була тісно пов'язана з соціал-дарвінізмом,

який був поширений в Європі серед освіченої частини суспільства, що захоплювалася культом сили, яка проголошувалася основним фактором еволюції живої природи.

Виникнення геополітики, спочатку як концепції, а потім як теорії, відноситься до кінця XIX - початку XX ст. і воно пов'язане з таким явищем у розвитку капіталізму, як імперіалізм, якому була властива глобальна територіальна експансія.

Геополітика виникла в Європі, оскільки саме вона і території, які були колонізовані європейцями, визнавалися географічним простором. Тому якщо аналізувати причини її виникнення, то необхідно відзначити, що до моменту виникнення геополітики географічний простір виявився практично повністю дослідженим і розділеним між провідними європейськими державами (додаток А)

Фактично європейські держави тією чи іншою мірою контролювали: в 1800 р. – 35% політичної карти світу, в 1878 р. – 67%, в 1914 р. – 84%. У 1900 р. колоніальні володіння імперіалістичних держав охоплювали територію площею 73 млн. кв. км (49% території суші) з населенням 530 млн. чол. (35% населення світу). При цьому для їх утримання використовувалися незначні військові сили. Так, території, що належали Британській імперії за межами метрополії, контролювали лише 200 тис. її солдатів і матросів (Додаток Б).

Геополітичний, територіальний контроль поєднувався з економічною перевагою імперіалістичних держав (додаток В)

США і Європа до 1900 р. виробляли 85,6% світової промислової продукції і, відповідно, контролювали приблизно такий же відсоток території світу. Тобто геополітика виникла не тільки як наука, але і як ідеологія, покликана переділ світу виправдати і представити його цілком закономірним і прогресивним явищем розвитку людської цивілізації.

Колоніальні захоплення, починаючи з епохи Великих географічних відкриттів, потребували такого виправдання для зменшення потенціалу внутрішніх протиріч у європейських державах.

Переділ світу в територіальному та економічному відношеннях поєднувався з духовним поневоленням підкорених народів або їх прямим винищенням, тобто супроводжувався тим явищем, яке прийнято називати «вестернізацією». Фактично воно сприяло руйнуванню матеріального, духовного і культурного докільля корінного населення підкорених територій. Це відзначають як західні, так і східні вчені та дослідники. Технологічну перевагу забезпечувала культурна експансія в інших регіонах світу. Нова техніка дала військову міць країнам Західної Європи, полегшила їм просування на Схід і підпорядкування Сходу. Це стосується не тільки Індії, але майже і всієї Азії.

Поділ світу супроводжувався небаченими до цього злочинами і масовими вбивствами. Загальні цифри геноциду індіанців в обох Америках оцінюються в нині приблизно в 60-80 млн. чол. Це найбільший акт геноциду в історії.

Західні історики, визнаючи негативні сторони панування колонізаторів, разом з тим вважають, що прогрес принесли саме європейські завоювання.

Таким чином, виникнення геополітики в кінці XIX - початку XX ст. є наслідком розвитку капіталізму і практичної політики європейських держав щодо переділу світу у своїх інтересах, який супроводжувався експансією і нічим не обмеженим насильством. Остаточний переділ світу і відсутність вільних земель зумовили посилення суперництва між найбільшими європейськими державами, що стало однією з причин Першої та Другої світових воєн. Геополітика була теоретичним їх обґрунтуванням.

Ідеї класичної геополітики пов'язують з виникненням еволюційної теорії Ч. Дарвіна, появою соціологічних праць О. Конта і Г. Спенсера, що сприяли проникненню їх ідей у сферу політики.

Термін «геополітика» (скорочений варіант словосполучення «географічна політика») був уведений у науковий обіг шведським вченим Юханом Рудольфом Челленом (1864-1922 рр.). У його формулюванні геополітика – це наука про державу як географічний організм, що розвивається в просторі. Держава, з його точки зору, повинна прагнути до розширення території шляхом завоювань і колонізації. У боротьбі за географічний простір виснажуються людські та

матеріальні ресурси, але приєднання нових територій призводить до багаторазового збільшення державної могутності.

Юхан Рудольф Челлен визначав основоположне значення Німеччини в Європі для об'єднання навколо неї інших європейських країн. Першу світову війну він розглядав як природний геополітичний конфлікт, що виник між динамічною експансією Німеччини (країни Осі) і протидіючим їй периферійними державами (Антанта). Аналогічної думки дотримувався й Ф. Науманн, який у своїй книзі «Стара Європа» висловив думку, що Європі, щоб витримати конкуренцію потужних держав Росії, США та Англії, необхідно об'єднатися навколо Німеччини в єдиний економіко-політичний простір.

Ф. Ратцель у своїй книзі «Про закони просторового росту держав» виділив сім законів експансії і визначав, що держава складається як з територіального рельєфу і простору, так і з їх осмислення народом, вираженого в політиці. Ф. Ратцель уважав нормальною державою таку, що найбільш органічно поєднує географічні, демографічні та етнокультурні параметри нації.

Найбільш важливими характеристиками Ф. Ратцель вважав розміри, місце розташування і кордони держави. Далі враховуються типи ґрунту разом з рослинністю, іригацією і, нарешті, співвідношення з іншими конгломератами земної поверхні і в першу чергу з прилеглими морями й незаселеними землями, які на перший погляд не представляють особливого політичного інтересу. Сукупність усіх цих характеристик становить країну. До цього додається все те, що людина створила, і всі пов'язані з землею спогади. Спочатку географічне поняття перетворюється на духовний і емоційний зв'язок жителів країни та їх історії.

Держава є організмом не тільки тому, що воно артикулює життя народу на нерухомому ґрунті, але й тому, що є зв'язок між усіма вищезазначеними складовими.

Ратцель Ф. одним з перших сформулював концепцію «світової держави». Вивчаючи тенденції розвитку Північної Америки, він дійшов висновку, що у



великих держав у їхньому розвитку є тенденція до максимальної географічної експансії, що виходить поступово на планетарний рівень.

У книзі «Море, джерело могутності народів» (1900 р.) він зазначав на важливість моря в політиці держави як необхідного елемента в приналежності до потужних держав, на необхідність особливо розвивати свої військово-морські сили як основний рушійний фактор світової експансії.

У роботах Ф. Ратцеля зібрані практично всі основні геополітичні ідеї, на яких базується сучасна наука, позначені основні напрямки досліджень, тому сучасні дослідники геополітики спираються на його відкриття.

Німецький географ і соціолог, основоположник німецької школи геополітики Карл Хаусхофер (1869-1946 рр.) є, на думку багатьох західних інтелектуалів, найвідомішим і найвидатнішим геополітиком у світі. Карл Хаусхофер був учасником Першої світової війни, після закінчення якої геополітика, як він стверджував, стала для нього вищою метою. Будучи переконаний, що в 1914 - 1918 рр. проти Німеччини велася війна на знищення, виступив за перетворення своєї країни у велику світову державу.

Він вперше чітко розмежував поняття політичної географії та геополітики. Згідно з визначенням Карла Хаусхофера, політична географія вивчає питання розподілу державної влади в просторі і її здійснення в цьому просторі, тоді як предметом геополітики є політична діяльність у природному просторі.

Німецький юрист і політичний філософ Карл Шмітт (1888-1985 рр.) у своїх основних роботах «Політична теологія» та «Земля і море» (1942 р.) розвивав ідею про боротьбу морської і сухопутної сили, вдаючись до біблійних аналогій і використовуючи назви біблійних чудовиськ: сила моря - Левіафан, сила суші - Бегемот. Він запропонував концепцію номоса - закон взаємозв'язку між народом земного простору і особливостями його держави, соціального устрою і права.

Карл Шмітт розробив і виклав концепцію «тотальної держави, тотального ворога і тотальної війни». Він уважав тоталітарну державу вищою точкою державної організації континентальних народів і що між континентальними

державами може вестися війна за законом, а між Левіафаном і Бегемотом можлива тільки тотальна війна.

Японська школа приєднувалась до німецької геополітичної школи, оскільки, як вважали дослідники, Японія, так само як і Німеччина, була історично обмежена в території і тому була змушена проводити політику територіальної експансії. Разом з тим японські геополітичні концепції відбивали відмінні від західних цивілізаційні особливості японського народу і держави.

Так, наприклад, Кіотська школа геополітики проповідувала японську унікальність, ґрунтувалася на особливостях японської держави і культури, спиралася на божественне походження імператорської династії і сакральність існуючої політичної влади.

Японські геополітичні концепції відображали різні підходи, що існували в політичній сфері країни, з питання про роль і місце Японії в світі, в першу чергу в Азії. Панування Японії в останній обґрунтовувалося тим, що Азія постійно піддається експансії великих білих держав і тільки Японія може захистити азіатські країни.

Принц Коноє (1891-1945 рр.) вважав основними супротивниками Японії США і Великобританію. Він звинуватив правлячі кола атлантистських держав у тому, що вони привласнили собі монопольне право оперувати такими загальнолюдськими поняттями, як гуманізм і демократія. Ідеальним геополітичним варіантом для Японії йому уявлялося створення осі Берлін - Москва - Токіо.

Поразка Японії у Другій світовій війні зруйнувала геополітичні плани японської еліти і поставила країну в залежність від США.

Сучасна геополітика, зосередившись на глобальному геополітичному просторі як такому, покликана осягати природу і динаміку просторових процесів у самому широкому і глибинному сенсі і значенні. Тим самим методологія геополітики закладає глибинні основи для вивчення динаміки сучасної геополітичної ситуації, дослідження геополітичних конфліктів і протиріч у сучасному світі.

Зміна геополітичних парадигм відбувається на кожному новому етапі політичної історії, що покликана відобразити виникнення нових феноменів у політичному світі.

У геополітиці послідовно панували кілька основних парадигм:

- національно-державна;
- ідеологічна;
- цивілізаційна;
- інформаційна.

Кожна з них по-своєму розставляла акценти на геополітичній карті світу.

Національно-державний ракурс у вирішенні геополітичних проблем полягав у тому, що національна держава розглядалась як політична цілісність, створена національною або багатонаціональною спільністю на певній території, де за допомогою політичної еліти, що монополізує владу, підтримується певний порядок, включаючи законне право застосування насильства.

Кожна національна держава всебічно впливає на життя суспільства і з цієї точки зору може розглядатися як геополітичний центр, з яким має рахуватися інший світ. Всі національні держави - від найдрібніших до найбільших - відстоюють суверенне право організувати своє життя самостійно. Ці претензії поширюються не тільки на політичну та економічну сфери, а й на область міжнародних відносин.

На рисунку 2.1 наведено основні фактори глобалізації, на підставі яких можна визначити основні тенденції сучасної глобалізації.

Ідеологічна парадигма виникла як марксистко-ленінська ідеологія, що стала основою політичного та геополітичного об'єднання табору «світової системи соціалізму» проти «старого буржуазного світу».

Розстановку сил на геополітичній карті світу стало визначати зіткнення ідеологій.

Наступні парадигми були обумовлені глобалізацією як тенденцією розвитку людства.



Рисунок 2.1 – Фактори глобалізації

**Основні тенденції процесу сучасної глобалізації**

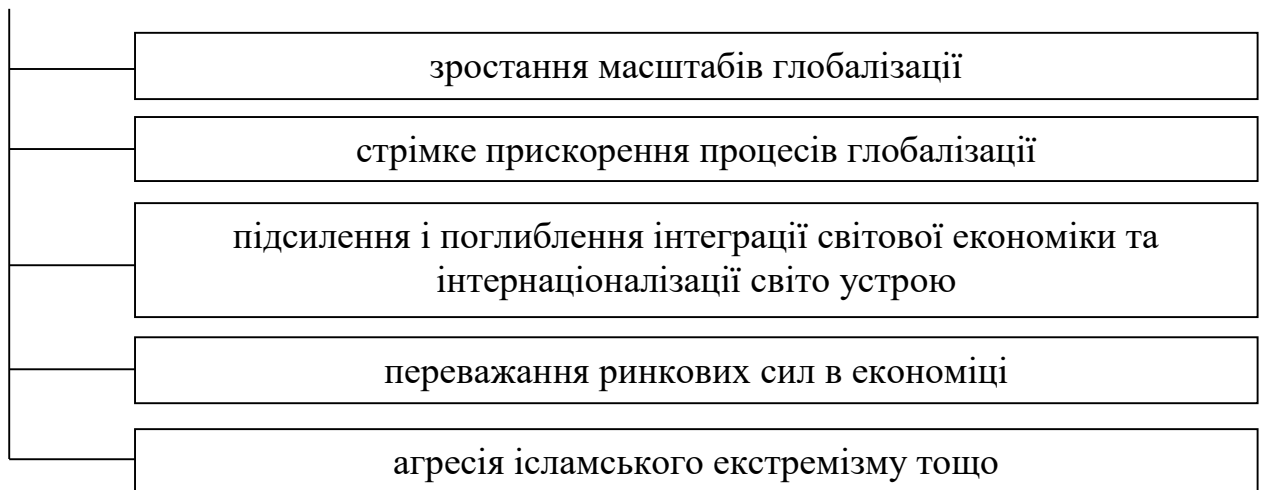


Рисунок 2.2 - Основні тенденції сучасної глобалізації.

Основні тенденції процесу сучасної глобалізації:

- зростання масштабів глобалізації;
- стрімке прискорення процесів глобалізації;
- підсилення і поглиблення інтеграції світової економіки та інтернаціоналізації світо устрою;
- переважання ринкових сил в економіці;
- агресія ісламського екстремізму тощо.

Таким чином, глобалізація - це об'єктивний соціальний процес, змістом якого є зростаючі взаємозв'язок і взаємозалежність національних економік, національних політичних і соціальних систем, національних культур, а також взаємодії людини і довкілля.

В основі глобалізації лежить розвиток світових ринків товарів, послуг, праці, капіталу. Глобалізація - це продукт епохи постмодерну, переходу від індустріальної до постіндустріальної стадії економічного розвитку, формування основ ноосферно-космічної цивілізації.

Глобалізація господарського життя - формування цілісного світового господарства на основі розвитку обширних економічних зв'язків між фірмами, країнами й регіонами.

## 2.2 Сутність та роль геоekonomіки України

Роль геоekonomіки як науки про просторові економічні відносини між державами різко зросла у сучасному світі. Це викликано справжньою геоekonomічною революцією, пов'язаною з розпадом біполярної моделі світу і бажанням постсоціалістичних країн визначити свій новий міжнародний статус у зв'язку з переосмисленням ними своєї цивілізаційної ідентичності. У зв'язку з цим особливу актуальність набуває вивчення геоekonomіки і геоekonomічного бачення світу. [12] Актуальність і необхідність визначення поточних визначальних тенденцій і процесів у геоekonomіці пов'язані з тим, що сьогодні держави не можуть вже дозволити собі самотійно вирішувати соціально-економічні проблеми без врахування інтересів сусідів, інституційних обмежень та трендів світової економіки. Усе це є однією з важливих причин загострення геоekonomічних проблем сучасного світу, так само як і підвищеного інтересу до геоekonomіки та її стратегічних проявів.

Визначенню геоekonomіки присвячена значна кількість наукових робіт. Серед таких публікацій слід відзначити праці О. Білоруса, Р. Вейда, А. Гальчинського, Б. Гослінга, В. Дергачова, К. Жана, Р. Корзенівіца, Е. Кочетова, Є. Лютвака, Д. Мартена, Ж.-Л. Мецжера, Т. Морана, П. Савони, Дж. Фаєрбауга, А. Філіпенка, В. Яковця та інших. У роботах цих авторів визначено, що кожна держава турбується про своє майбутнє, вибудовуючи стратегічну перспективу, формуючи власну доктрину і стратегію розвитку.

Розробка фундаментальних основ національної доктрини і стратегічного інструментарію її реалізації для України є найважливішим завданням.

У сучасному світі кожна держава, вибудовуючи національну доктрину, враховує такі об'єктивні фактори: глобалізація, економізуюча політика, вплив глобальних трансформацій на національну економіку, параметри включення в світовий відтворювальний процес національної економіки.

Глобалізація розмиває кордони між внутрішньою і зовнішньою сферами діяльності, між внутрішньою і зовнішньою політикою. Всесвітні глобальні

потоки і процеси в економічній, фінансовій, виробничій, соціальній, політичній та інших сферах є орієнтирами розвитку будь-якої національної економіки [13, с. 18–19].

Нарощування тенденцій економізуючої політики, яка означає: по-перше, досягнення цілей, вирішення політичних завдань економічними методами; по-друге, зсув вектора стратегічного розвитку від політичних, ідеологічних, силових та інших методів до економічних; по-третє, пріоритетність у зовнішньому середовищі геоекономічних інтересів над геополітичними і геостратегічними.

При формуванні національної стратегії розвитку необхідне досконале вивчення геоекономічного простору, в якому належить функціонувати національному господарству, тенденцій його подальшого розвитку, врахування динамічності світової системи, з'ясування сутності глобальних трансформацій та їхнього впливу на національні економіки різних країн [13; 14].

Такий підхід дозволить виявити закономірності трансформації національної економіки, які впливають на формування цілісної системи економічної взаємодії зі світовою господарською системою, на її характер, визначити умови та моделі включення національної економіки в глобальну світову систему, основні параметри і орієнтири такого включення та участі в світовому відтворювальному процесі.

Виробничі інфраструктури багатьох національних економік, в т. ч. й України не пов'язані через світовий ринок з передовими виробничо-технічними комплексами. У таких країнах небагатий вибір високоефективних експортних статей (особливо машин і устаткування), як наслідок – постійний дефіцит валютних коштів, що обмежує імпорт високопродуктивних машин, устаткування, новітніх технологічних процесів [5].

У цих умовах необхідно підсилити сприйнятливість національного господарства до новітніх тенденцій розвитку світогосподарської сфери.

Під впливом науково-технічного прогресу на сучасні продуктивні сили долаються національні межі виробництва. Міжнародна кооперація дозволяє розміщувати галузеві виробничі потужності по різних регіонах світу.

Технологічна кооперація завершує і зміцнює процес міжнародної кооперації, сприяє створенню хоча і винесених за національні рамки, але тісно пов'язаних, узгоджених один з одним виробництв. Відповідно, розвиненішою і одноріднішою стає виробнича інфраструктура (транспорт і комунікації, енергопостачання тощо).

Необхідно дбати не тільки про участь у міжнародній кооперації, але й про включення ланки всесвітнього глобалізованого відтворення в національне економічне середовище. Такий процес у національних межах повинен кореспондуватися і коректуватися геоточенням – світовою валютно-фінансовою сферою, ринком кредитних грошей, міграцією робочої сили тощо. Ці ринки формують своєрідне всесвітнє економічне середовище країни [5].

Таким чином, сутність геоekonomіки може бути визначена концепцією зовнішньоекономічної стратегії і механізмами формування зовнішньоекономічних та внутрішньоекономічних моделей участі у світогосподарській сфері, які враховують умови та тенденції світової господарської системи, обумовлюють генезис та еволюцію системи зв'язків національної економіки із зовнішньою сферою, реалізують національну доктрину розвитку.

Для формування теоретичних уявлень про геоekonomічний підхід до вироблення стратегії структурних змін в економічному просторі країни необхідно перш за все розглянути підходи, що склалися, до інтерпретації геоekonomічного простору і визначити зміст такої структурної політики. Крім того, слід з'ясувати сутність формування самої стратегії розвитку, що припускає наявність протилежних інтересів і дій.

Економіко-географічний підхід до інтерпретації геоekonomічного простору і визначення його неоднорідностей як передумов розвитку, самої



стратегії, виходить з уявлення про світоцілістність і єдність географічного простору, який має властивості багатошаровості, поліструктурності.

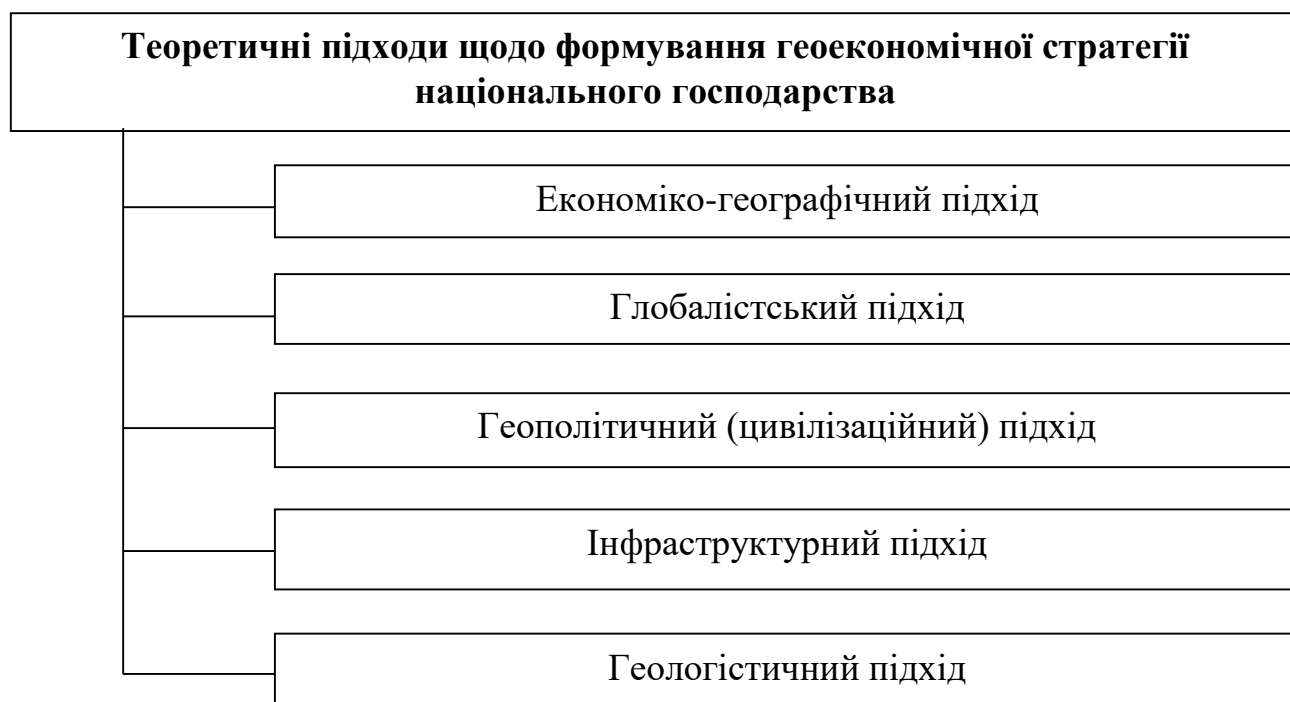


Рисунок 2.3 - Теоретичні підходи щодо формування гео економічної стратегії національного господарства

Гео економічний простір – це економічне поле, «прив’язане» до конкретної території [16, с. 295–298].

Такий погляд в економіко-географічному підході до інтерпретації гео економічного простору не враховує роль і місце економічних суб’єктів, що формують його в процесі власної взаємодії разом із взаємодією об’єктів географічного середовища.

Гео економічний простір, як бачиться, має матричну структуру, утворену взаємодією об’єктів геофактичного середовища і суб’єктів економічної діяльності. При цьому в основі розуміння цілісності географопросторових економічних (гео економічних) систем (глобальних, регіональних, національних, адміністративно-територіальних, виробничо-територіальних тощо) лежить розгляд їх як дієвих структур відповідних територіальних єдностей людей.

Особливістю глобалістського підходу є домінування проблем міжнародних економічних відносин, слабо пов'язаних зі структурними змінами, в самому національному господарстві.

Тому процес становлення світогосподарської цілісності (глобалізації) розглядається разом з компенсаторним процесом регіоналізації національних економік і формуванням різного роду міждержавних регіональних інтеграційних структур.

У межах цього підходу формування геоекономічної стратегії національного господарства означає зміну його економіко-географічної структури, включаючи створення нових полюсів розвитку, відповідних змінам у просторовій структурі світового господарства, а також створення геоекономічних регіонів, що здійснюють взаємодію господарства країни на певному географічному напрямі світового господарства [17, с. 156–172].

Геополітичний (цивілізаційний) підхід є політологічною інтерпретацією геокультурного підходу. Він акцентує значення міждержавної економічної взаємодії в контексті спільності і відмінності культур. А формування геоекономічної моделі господарства країни визначається комплексом глобалістських концепцій і наукових дисциплін, серед яких особливе значення мають геоекономіка і геокультура.

Тому дослідження процесів просторово-часового континууму в реальних економічних системах направлене на обґрунтування не тільки структурних змін в просторовій організації національного господарства, його господарській інфраструктурі, але і на формування інституційної інфраструктури для цих змін.

Особливості інфраструктурного підходу полягають у визначенні комунікаційних чинників формування територіальних структур, що розглядаються як внутрішні геоекономічні регіони.

Світове комунікаційне середовище є поєднанням комунікаційних середовищ великих регіонів світу, які, у свою чергу, розпадаються на комунікаційні середовища дрібніших регіонів. Саме середовище формується як сукупність і взаємодія елементів, що позначаються як комунікаційні осередки.

З позиції логістики геологістичний підхід виходить з уявлення, що національне господарство є складною системою управління процесами трансформації у просторових системах (регіонах різного рівня) ресурсних потоків у товарні потоки й направлене на ефективне задоволення матеріальних і духовних потреб населення з урахуванням можливості міжнародного обміну.

Системним засобом управління ресурсовикористанням у просторових економічних системах є логістичні інфраструктури, що створюють сукупну національну логістичну інфраструктуру ринку, яка виконує роль організаційного, інформаційного і комунікаційного забезпечення ринкової системи [18].

Викладені підходи відображають багат шаровість поняття гео економіки, що підкреслює складність формування стратегії розвитку національної економіки в безлічі внутрішніх і зовнішніх просторів (реальних і віртуальних). Проте в більшості з них міститься, на наш погляд, часткові специфічні аспекти, які можуть бути враховані при формуванні концепції управління національним господарством у безлічі просторів [12].

Таким чином, для національної економіки проблема економічного розвитку полягає у створенні інфраструктурних умов для формування територіальних елементів, які складають гео економічну систему. При цьому мова йде не тільки про політичний, а й про економічний процес, який означає формування безлічі регіональних структур на основі комунікаційних і енергетичних та інших комплексів, що дають змогу регіонам виступати як суб'єкти не тільки національної, але і світової економіки. Крім того, внутрішня структура регіонів, які перетинаються між собою як відкриті системи, також має бути розвинена у напрямі подолання комунікаційного відособлення адміністративних районів, розташованих на межах регіонів.

Позначена парадигмальність гео економічної системи дає змогу дійти висновку, що розвиток національної економіки країни і світової економіки загалом пов'язаний з переходом до освоєння економічного простору мезорівня,

причому не тільки в межах національних економік, але і на міжнародному, і в глобальному рівнях.

Економічний розвиток може бути проінтерпретований, як освоєння економічного простору в його новій, регіональній цілісності.

Парадигма регіонального розвитку національної економіки обумовлена зміною типів світовідносин. Поняття регіону в кожному типі світовідносин змінюється. Але саме на стадії становлення коеволюційного типу досягається паритет стосунків людини і навколишнього світу. Тому активізація регіонального (геоекономічного) аспекту, формування безлічі «проблемних» регіонів, направлених на гармонізацію внутрішнього і зовнішнього економічних просторів, означає і саморозвиток національної економіки саме в геоекономічному контексті.

### **2.3 Роль України і її місце в сучасній геополітичній ситуації у світі**

Основні тенденції розвитку сучасної геополітичної ситуації демонструють, що формується нова багатополярна модель світового устрою, в рамках якої поряд з США з'являються нові центри сили, в т. ч., ЄС, Росія, КНР Індія, Бразилія, і т. п. Власні інтереси кожної з цих країн не збігаються у сфері безпеки, політики, економіки тощо, що спричиняє поглиблення протистояння між ними як на світовому, так і на регіональному рівні, і, як наслідок, – до світової нестабільності, виникнення воєн чи збройних конфліктів. При цьому спостерігається і зниження ефективності діяльності провідних міжнародних організацій, в т.ч. ООН і ОБСЄ, в політичному врегулюванні існуючих проблем у сфері безпеки.

Головною рушійною силою в вищевикладених процесах залишаються США, яким властива досить ефективна політика збереження і посилення своїх геополітичних позицій.

Протягом останнього часу Сполученим Штатам Америки вдалося досягти деяких революційних зрушень у найбільш важливих сферах, що зачіпають їхні національні інтереси, а саме:

- військової і військово-технічної – внаслідок реалізації принципово нових концепцій ведення бойових дій (зокрема, мережевих, повітряно-космічних, кібернетичних і т. п.), а також розробки і прийняття на озброєння нових зразків озброєння, військової техніки, характеристики яких помітно перевершують зброю і техніку ймовірного противника, включаючи нові бойові космічні системи багаторазового використання, системи високоточної зброї, лазерні ударні комплекси, безпілотні апарати, багатофункціональні літаки 5-го покоління, стаціонарні і мобільні засоби протиракетної оборони і т. п.;

- енергетичної – шляхом розробки і масового впровадження нових енергетичних технологій, в т. ч. : видобутку сланцевих вуглеводнів; переходу до гнучкої системи виробництва, транспортування та використання скрапленого газу замість жорстких стаціонарних мереж магістральних трубопроводів; енергозбереження та застосування відновлюваних і нетрадиційних джерел енергії;

- інформаційної – за допомогою якісного стрибка в розвитку телекомунікаційних і кібернетичних технологій, що дало можливість Сполученим Штатам Америки значно посилити свій вплив на інші країни, в тому числі на їх керівництво, оперативно організувати і підтримувати масові соціальні заворушення, а також перешкоджати роботі державних, військових і промислових систем автоматизованого управління і зв'язку.

Загалом, Сполученим Штатам Америки вдалося як істотно зміцнити власну безпеку (в т. ч. військову, економічну та інформаційну), так і посилити наступальні можливості в досягненні своїх геополітичних цілей.

Головні зусилля США концентруються на таких основних напрямках:

- забезпечення політичної, економічної і військової присутності США в ключових регіонах світу;

- стримування економічного, військового і політичного зростання інших силових центрів, насамперед КНР і Європейського Союзу;
- подальше зниження ролі Росії та обмеження її геополітичного впливу, недопущення відновлення Російської Федерації як потужної світової держави.

На думку незалежних експертів, США використовують у своїх інтересах також процеси, які пов'язані зі світовою фінансово-економічною системою. Впливаючи на ці процеси, з одного боку, їм вдається спровокувати соціальні хвилювання в так званих проблемних країнах, а з іншого – як стримувати ЄС, так і послаблювати Росію і КНР тощо.

Російська Федерація активно відстоює власні інтереси, позиціонуючи себе провідним світовим лідером, таким як США і інші світові центри сили.

Виходячи з цього, Російською Федерацією визначені такі стратегічні цілі, які включають:

- збереження військового паритету з США і НАТО, модернізуючи і розвиваючи свої Збройні сили перш за все їх ракетно-ядерну складову;
- відновлення контролю над пострадянським простором, реалізуючи свої ініціативи в зміцненні організації Договору про колективну безпеку, розширенні Митного союзу і, як наслідок, – створення Євразійського союзу в контексті реалізації стратегічної ідеї В. Путіна про відновлення Російської імперії чи СРСР;
- об'єднання навколо Росії інших держав, у яких є певні розбіжності з Заходом, або зберігаються незалежні від США і Європи позиції (так звані країни «третього світу»);
- зміцнення позицій в Європі та Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, збереження російської присутності на Близькому Сході і в Північній Африці.

Для цього Росія відчутно збільшує обсяги витрат на переозброєння ЗС РФ – до 36 трлн. руб. на період до 2020 року; підсилює політичний, економічний та інформаційний тиск на країни колишнього СРСР, зокрема, негласно підтримуючи перманентну напруженість у зонах «заморожених конфліктів», а

також підтримує своїх близькосхідних партнерів (насамперед Іран і Сирію) в їхньому протистоянні з США і їх союзниками.

За допомогою цих методів Росія вже домоглася важливих для себе досягнень, до яких, перш за все, можна віднести посилення російського впливу на пострадянському просторі і в Європі, реалізацію деяких енергетичних проектів, які розширюють її присутність на енергетичному ринку Європи і знижують транзитну залежність від України (зокрема, спорудження першої черги газопроводу «Північний потік»), а також забезпечення на довгостроковій основі своєї військової присутності серед країн СНД.

Можна перерахувати й суттєві проблеми Росії, які негативно позначаються на ефективності зовнішньої політики, підриваючи в той же час її внутрішню стабільність. До них можна віднести такі:

- критична залежність російської економіки від експорту нафти і газу, а також помітне технологічне відставання (включаючи військово-технічну сферу) від провідних західних країн;

- відстоювання більшістю країн СНД власних національних інтересів, що істотно сповільнює реалізацію російських інтеграційних ініціатив на пострадянському просторі;

- зростання загроз з боку КНР (поширення китайського впливу в Східносибирському і Далекосхідному регіонах РФ), а також через активізацію ісламського екстремізму в Афганістані і Пакистані;

- збереження і ускладнення внутрішньополітичних проблем Російської Федерації, в числі яких - прояв протестних настроїв частини російського населення і активність опозиційних сил;

- ісламський екстремізм на Північному Кавказі і інтенсифікація його проявів в тих регіонах Росії, де переважає мусульманське населення;

- складна демографічна ситуація.

Окремим центром сили субрегіонального рівня позиціонує себе Європейський Союз - потужне об'єднання держав зі спільною зовнішньою та безпековою оборонною політикою, єдиною валютою (євро) і узгодженими

правилами економічної діяльності. При цьому основним геополітичним та економічним партнером ЄС залишаються США, що пояснюється спільністю інтересів обох сторін, незважаючи на прагнення деяких європейських країн (в першу чергу Франції та ФРН) посилити роль Європи в регіональних і світових процесах.

У той же час, істотною проблемою для ЄС залишається погіршення економічного стану більшості країн членів організації. Найскладніша ситуація спостерігається в Греції, Італії, Іспанії, Португалії та Румунії. Локомотивом ж економічного розвитку ЄС, звичайно, залишаються ФРН та Франція.

Такий стан послаблює єдність ЄС, загострює внутрішні розбіжності щодо визначення способів подолання економічної кризи, гальмує подальше розширення ЄС через несхвальне сприйняття провідними членами Європейського Союзу прийняття нових країн, що вимагають дотацій. Можливості ЄС з реалізації програм свого економічного розвитку, посилення європейської оборонної складової і розвитку співпраці з країнами-партнерами помітно зменшуються. Як наслідок і прояв цих проблем є Брекзит Великобританії з ЄС.

Виходячи з цього, керівництво Європейського Союзу головні свої зусилля сьогодні спрямовує саме на вирішення економічних проблем. Для цього, зокрема, посилює фінансову дисципліну в країнах ЄС, жорстко обмежуючи дефіцит їх держбюджетів; надає Європейському центральному банку широкі повноваження в питаннях контролю банківської діяльності в країнах ЄС; створює спеціальні фінансові фонди для надання допомоги тим членам ЄС, які опинились у скрутному становищі; займається розвитком економічного і монетарного союзів ЄС, диверсифікацією економічних зв'язків Європейського Союзу, в т. ч. розвиваючи співробітництво з КНР, Індією та іншими країнами зі стабільною економікою.

Необхідно відзначити, що ці заходи (насамперед щодо скорочення соціальних витрат і виділення коштів фінансовим фондам ЄС) сприймаються членами Європейського Союзу неоднозначно, провокуючи в деяких країнах



навіть масові протести населення і, як наслідок, зміну влади (зокрема, в Італії і Греції).

Керівництво Європейського Союзу, намагаючись зміцнити ЄС, прагне відстоювати обрані напрямки своєї діяльності. Це стосується підвищення енергетичної безпеки ЄС шляхом диверсифікації джерел отримання енергоносіїв (насамперед, за рахунок реалізації проекту зі створення «Південного енергетичного коридору» і розширення можливостей використання скрапленого газу); переходу на альтернативні енергоносії (вітрову, сонячну енергію та біопаливо); застосування енергозберігаючих технологій; інтеграції енергетичних ринків і енерготранспортної інфраструктури країн ЄС; запобігання монополізації європейського енергетичного сектору (введення в дію «третього енергетичного пакету» ЄС і антимонопольне розслідування діяльності ТОВ «Газпром» в Європі).

Європейський Союз докладатиме необхідних зусиль по реалізації стратегій і програм щодо колективної європейської безпеки, а також щодо розширення співпраці з країнами партнерами ЄС. В першу чергу це стосується спільної політики безпеки і оборони (яка передбачає зміцнення європейської оборонної складової і участь ЄС у міжнародних миротворчих, антитерористичних і антипіратських операціях), а також Європейської політики добросусідства (включає програми ЄС «Східне партнерство» - для країн пострадянського простору, в т. ч., України, і «Союз для Середземномор'я» - для середземноморських і деяких близькосхідних країн).

Керівництво ЄС підтримує процес розширення Євросоюзу, в центрі уваги якого (на цей час) країни Західних Балкан, а саме: Хорватія, Македонія, Чорногорія, Албанія, Боснія, Герцеговина та Сербія.

Не менш важливим напрямком своєї діяльності ЄС вважає розвиток співпраці з Російською Федерацією. Ця співпраця, що охоплює сферу безпеки, політичну та енергетичну складові, носить динамічний, хоча і досить непростий, а часом і суперечливий характер.

Виходячи із вищезазначеного, можна стверджувати, що одним із проблемних факторів подальшого стабільного соціально-економічного розвитку для України є недостатня визначеність її місця і ролі в сучасних геополітичних процесах. Україна опинилася на перехресті впливового і суперечливого трикутника США-ЄС-Росія.

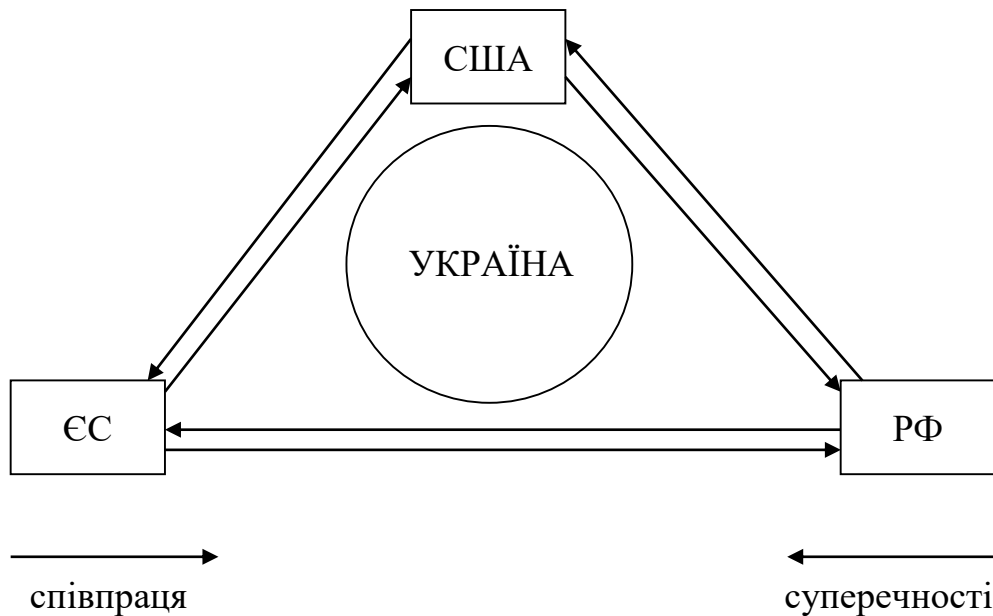


Рисунок 2.4 - Геостратегічні інтереси суб'єктів міжнародних відносин

Геостратегічні інтереси цих трьох суб'єктів міжнародних відносин у деяких точках прямо протилежні, тому роль і значення України в цих процесах, з одного боку, значно ускладнюється, а з іншого збільшується.

Україна відчуває при цьому активний цілеспрямований тиск з різних сторін, які прагнуть залучити її у сферу свого впливу. Причиною цього є потужний економічний, ресурсний, демографічний і військовий потенціал нашої країни, який викликає підвищений інтерес вищеперелічених центрів сили в плані його можливого використання у власних геополітичних цілях.

Сьогодні ця проблема, привернула увагу багатьох вчених, фахівців-міжнародників і політиків всіх рівнів.

Серед досліджень такого роду можна виділити роботи А. Гальчинського [17] і С. Андрущенко [19]. У роботах цих авторів проведено всебічний аналіз

зовнішніх і внутрішніх факторів, які впливають на процес прийняття зовнішньополітичних рішень в Україні та її поведінку як суб'єкта міжнародних відносин.

Для сучасної України характерно, по-перше, те, що в її внутрішній політиці сформована така ситуація, яка унеможлиблює згортання економічних і політичних реформ і процесу формування громадянського суспільства в країні, і по-друге, що стосується виключно зовнішнього фактора, Україна повинна остаточно визначитися зі своїм місцем і статусом у регіональних міжнародних відносинах [20].

Враховуючи вищезазначене, при розробці зовнішньополітичних рішень Україна повинна брати до уваги три постулати, які формуються під впливом ЄС, США і Росії на міжнародні відносини в регіоні і в світі в цілому. По-перше, визначивши пріоритетним курс на інтеграцію в європейські структури необхідно прагнути до реалізації цієї стратегічної мети - входження в політичний, економічний і правовий європейський простір. По-друге, як можна чіткіше розуміти і по можливості брати до уваги інтереси РФ, як найбільш впливового сусіда, відносини з яким характеризуються високим рівнем взаємозалежності. По-третє, брати до уваги позицію США як глобального гравця інтереси якого впливають на розташування сил в Європі і на пострадянському просторі [20].

При перетині інтересів ЄС, Сполучених Штатів і Росії на території Східної Європи рівень їх відносин з Україною більше залежить від здатності цих суб'єктів до вироблення спільної стратегії і подолання суперечностей, ніж від позиції самої України.

Сьогодні протиріччя в трикутнику ЄС-Росія-США все більше загострюються, бо означені країни зайняті розробкою стратегій з метою зміцнення своєї позиції в регіоні і розширення впливу через ослаблення присутності іншого боку. Але в цьому суперництві важко чітко ідентифікувати союзника, тому що геополітичні інтереси роблять ці три сили залежними один від одного. Так, ЄС і США об'єднані прихильністю до демократичних цінностей, боротьбою за їх підтримку в світі. Важливим об'єднуючим фактором у

відносинах ЄС-США є прихильність до трансатлантичної безпеки, бажання створити зону стабільності і розвитку. У той же час ЄС зацікавлений у розвитку діалогу і дружніх відносинах з Росією, особливо з метою диверсифікації джерел поставок енергоносіїв в Європу, як фактор впливу на країни Середнього і Близького Сходу в переговорах з нафтових питань. А в глобальному контексті, ЄС зацікавлений у розвитку дружніх відносин з Росією для того, щоб зменшити гегемонію Сполучених Штатів на європейському континенті [19, с. 235].

США як глобальний гравець також зацікавлені у формуванні збалансованих відносин з іншими сторонами трикутника: з ЄС - з метою стримування впливу Російської Федерації в ЦСЄ, і в рамках Євро-Атлантичного співробітництва; з іншого боку необхідний і діалог з Росією з метою узгодження позицій з основних міжнародних проблем. Також не останню роль у відносинах США-Росія грає можливість тиску через РФ на країни ЄС.

Для України важливо розуміти точки зіткнення і взаємодії цих інтересів у практичній площині і визначати її роль в цій геополітичній структурі. Україна зацікавлена у співпраці з ЄС, США та Російською Федерацією в галузі стратегічної безпеки, економічного співробітництва, співпраці в енергетичному секторі. Але сьогодні існує проблема суперництва цих трьох центрів і незавершеність концепції їх взаємодії у периферійних регіонах.

У сфері безпеки боротьба проходить між євроатлантичною (європейською) та євразійською системами. Більш розвинутою є європейська система, а євразійська знаходиться в стадії формування. Сьогодні ЄС прагне оточити себе орієнтованим на Європу геополітичним простором з включенням країн східного та південного напрямку. Для реалізації цих стратегічних цілей, експерти ЄС розробили такі інститути: процес розширення, здійснення політики сусідства, надання технічної та іншої допомоги в розвитку комунікацій, транспортних коридорів і необхідної інфраструктури.

Практичним формуванням такого геополітичного простору було розширення ЄС в 2004 р. і 2007 р. (Албанія, Боснія, Македонія, Сербія,

Чорногорія і, з деякими застереженнями, Туреччина є наступним «поясом» в формуванні європейського геополітичного простору).

Третій «пояс» геополітичного простору, який формується, складають так звані країни - об'єкти європейської політики сусідства. З півдня це країни Північної Африки і Близького Сходу, які об'єднані з ЄС «Барселонським процесом». Зі сходу це країни, які входили до складу колишнього СРСР - Молдова, Білорусь, Україна. Тут ЄС прагне створити зону стабільності і прихильності, що демонструє реалізація проекту «Східне партнерство», а в майбутньому вже з окремими країнами не виключається можливість проведення діалогу про членство в ЄС.

І нарешті, на периферії європейського геополітичного простору перебуває вектор зацікавленості ЄС. Вони спрямовані через Чорноморський, Каспійський регіони до Центральної Азії з проектами реалізації гео економічних інтересів у сфері транспортних комунікацій і доступу до джерел поставок енергоносіїв.

Паралельно з цими процесами Росія прагне сформувати євразійський геостратегічний регіон суб'єктами якого, за задумом російських політиків, можуть стати країни СНД. Цей процес має більше проблем і питань, слабкіше він і обґрунтований теоретично, ніж паралельний євроінтеграційний. На сьогодні не можна говорити про існування єдиного геополітичного об'єднання на пострадянському або євразійському просторі. Зараз Росія намагається максимально використовувати економічні, політичні, інформаційні та військові важелі для досягнення своїх стратегічних завдань. Але успіхи у формуванні євразійського геополітичного простору безпосередньо залежать від її здатності утвердитися як стабільний фінансово-економічний інтеграційний центр, що пов'язано і з розвитком співробітництва по лінії ЄС-РФ. При цьому для Росії важливо уникнути ізоляції від ключових позицій у формуванні політичної та економічної структури Європи. У цьому процесі багато що залежить від здатності РФ уникнути ізоляції в світових міжнародних відносинах.

США виступають єдиним глобальним гравцем в міжнародних відносинах і тому їхня стратегія спрямована на досягнення єдиної мети - встановлення

політичного та економічного контролю в усіх регіонах світу. На пострадянському просторі ця стратегія спрямована на ослаблення впливу Росії і спроби забезпечити певний контроль над її діями в сфері міжнародних відносин. Для реалізації цього завдання використовується доктрина «демократії і стабільності з Заходу на Схід» і спроби формування пояса підконтрольних держав уздовж кордонів РФ. У цьому контексті збігаються інтереси США і ЄС:

- вони спільно формують єдину євроатлантичну геополітичну сферу, на протипагу якій формується євразійська;

- стримують посилення впливу РФ з точки зору глобальних інтересів США і регіональних інтересів ЄС.

Виходячи з окремих процесів можна зробити висновок, що Україна стає важливою складовою у формуванні регіонального геополітичного простору. Вона виступає об'єктом в процесі створення системи стратегічної безпеки всіх трьох суб'єктів: США, ЄС і Росії. Для Росії Україна є центральною ланкою в її реінтеграційних проектах на пострадянському просторі. Ці проекти передбачають її включення в різноманітні економічні та політичні структури на чолі яких стояла б РФ. США і ЄС підтримують проведення політичних і економічних реформ, розвиток демократичного громадянського суспільства в Україні, що відповідає їх стратегічній меті - збереження цієї території в сфері впливу європейського та євроатлантичного простору.

У той же час у цьому геополітичному об'єднанні інтересів немає єдності щодо обсягів підтримки України на цьому шляху. Так, ЄС після розширення 2007 року не готовий в найближчому майбутньому обговорювати питання членства України, а зацікавлений у формуванні передбачуваного сусіднього простору. США, в свою чергу, зацікавлені в збереженні впливу на європейському континенті, прагнуть до закріплення сфер впливу поряд з Росією і виступають за якнайшвидшу інтеграцію України в євроатлантичні та європейські структури. У цій схемі криється певна конфліктність інтересів цих трьох основних гравців. ЄС розглядає процес розширення як засіб підвищення впливу на континенті. США ж, зв'язавши розширення ЄС з прийняттям нових членів в НАТО розглядають

цей процес як збереження своєї присутності на континенті. За цією процедурою США намагаються вирішити подвійне завдання:

- розробивши формулу вступу в ЄС через членство в НАТО забезпечується остаточний вихід країни - кандидата зі сфери впливу РФ, а замість цього країна-кандидат отримує доступ до механізмів впливу США на країни ЄС при переговорах про майбутнє членство в Союзі;

- така процедура має потенціал щодо посилення американського впливу в середині ЄС - через лобіювання інтересів ряду центральноєвропейських та пострадянських країн в ЄС, США отримують нових союзників в Європі, що спричиняє деяке ослаблення ЄС, через розширення за рахунок країн з невідповідними європейським стандартам параметрами економічного і політичного розвитку [21].

ЄС також прагне використовувати ситуацію для реалізації своєї геополітичної мети і побудувати безконфліктну схему взаємовідносин з Росією і США, балансуючи між євроатлантичними та європейськими парадигмами.

З боку РФ сприйняття розширення ЄС і НАТО теж не однозначне. У цьому контексті активізується діалог з ЄС з метою пом'якшення уразливості РФ, тому що в європейській інтеграції Росія бачить меншу загрозу своїм національним інтересам. Але їм суперечить приєднання України до ЄС, що посилює потенціал впливу Союзу на пострадянському просторі. Російсько-українські відносини для ЄС виступають важливим фактором стратегії на східному векторі тому що ЄС зацікавлений у стабільних відносинах між Україною і РФ, не створюючи умов для їх зближення за рахунок відносин з ЄС. Росія ж для ЄС виступає ключовим партнером у формуванні стабільного простору на східних кордонах.

З огляду на таку систему інтересів ЄС, США і Росії на пострадянському просторі стала закономірною тенденція до «м'якої ізоляції» України, що є наслідком різких коливань в її зовнішньополітичній стратегії від одного вектора до іншого. Саме тому перед Україною стоїть завдання розробки та впровадження зрівноваженої стратегії взаємовідносин, яка не грала б на протиріччях інших гравців.

Економічне співробітництво між ЄС і РФ є життєво важливим фактором для обох сторін, тому що США використовують дещо іншу стратегію закріплення свого впливу в периферійних регіонах. Економічний діалог ЄС-РФ направлений на формування загальноєвропейської зони вільної торгівлі і був заснований в 1999 році. Україна останнім часом залишається ніби осторонь від поглиблення європейської економічної співпраці. Це явище пояснюється двома основними причинами: по-перше, через поглиблення дестабілізаційних тенденцій всередині країни, і, по-друге, через дискусії з питання зовнішньоекономічних орієнтирів - європейської чи євразійської економічної інтеграції. Ідея формування у відносинах з ЄС загального політичного і економічного європейського простору висловлювалася і раніше, але так і не була чітко сформульована. Така концепція в українському варіанті досить вдало могла б об'єднатися з економічним діалогом ЄС і Росії [17].

Пропонована ЄС концепція сусідства, яка не суперечить в основних положеннях ні інтересам України, ні європейсько-російському діалогу, а саме: адаптація до стандартів європейського права, в частині, що стосується функціонування внутрішнього ринку; готовність країни-учасниці до загальної конкурентної політики та формування механізмів контролю за її дотриманням.

У теоретичному аспекті це явний вихід зі складної ситуації України, тому що знімається проблема вибору напрямку інтеграції, оскільки європейський і євразійський вектори могли б бути об'єднані в рамках єдиного інтеграційного курсу, спрямованого на формування загального економічного і політичного простору. Однак сьогодні приєднання України до такого роду угодам є нереальним з кількох причин: затягування процесу адаптації законодавства до норм і принципів ЄС, низькі темпи торгової та інвестиційної інтеграції України з ЄС; поточна структура торгівлі ЄС та України, і на сьогодні Україна не готова до конкуренції з європейськими виробниками товарів і послуг.

З іншого боку Україна повинна враховувати і процес формування євразійського економічного простору. З огляду на послідовну позицію ЄС в



цьому питанні, Союз не висуває заперечень щодо формування зон вільної торгівлі і має намір сприяти регіональній інтеграції.

Крім політичної і економічної складової на пострадянському просторі, велике значення має енергетична складова. За розвитком геополітичних процесів, очевидно, що Україна стала об'єктом геополітичної гри навколо енергетичної безпеки всіх ключових гравців: США, Росії і ЄС. Україна при таких обставинах має значні переваги: по-перше, це її транзитний потенціал у напрямку РФ-Україна-Європа, а по-друге, можливості налагодження транзитної лінії Каспійський регіон-Україна-Європа (США). За участю у цих проектах Україна має можливість вирішити і проблему своєї енергетичної безпеки значно послабивши залежність в цій сфері від РФ. До того ж налагодження транзитних шляхів призведе до отримання прямих доходів і поліпшення економічного стану країни. У цій сфері теж існує багато протиріч і проблем, а значить сьогодні енергетичне питання виступає ще одним важелем тиску на Україну в геополітичному просторі США-Росія-ЄС-Україна. І події тут розгортаються не на користь українських стратегічних інтересів.

Шукаючи шляхи вирішення проблем, які стоять перед Україною в сфері її зовнішньої політики слід враховувати унікальність ситуації, що склалася на сьогодні в регіоні і позбутися від поширених в попередніх періодах помилок - грати на інтересах трикутника США-ЄС-Росії з метою за рахунок їх протиріч вирішувати власні короткострокові завдання.

Україна знаходиться на перехресті геополітичних інтересів, на межі двох світів, двох у багатьох аспектах самодостатніх і одночасно потенційно конфліктних, як це доводить багатовікова історія цивілізацій, і тому будь-яка помилка або навіть неточність при визначенні відповідних пріоритетів можуть мати вкрай негативні наслідки.

Україна сьогодні повинна розробити стратегію яка віддавала б перевагу розвитку вигідної для неї співпраці і сприяла б формуванню іміджу України як надійного і передбачуваного партнера. При виробленні зовнішньої політики Україна повинна спиратися виключно на національні інтереси держави.

Відродження України і її гідне місце в світі можливі лише при концентрації основних зусиль на досягненні стратегічної мети - формування потужної унітарної держави - регіонального лідера, здатного гарантувати безпеку і високий соціально-економічний рівень життя своїх громадян (додаток Г).

Саме ця мета повинна стати єдиною об'єднуючою ідеєю для українського суспільства. Всі інші ідеї або проекти неминуче призведуть до розколу і розпаду України, про що не раз свідчила українська історія.

Сьогодні Україна, переживаючи своєрідний перелом у своїй історії, може подолати усі протиріччя на користь своєї державності, зосередивши зусилля в таких сферах:

- у сфері внутрішньої політики - забезпечення стабільності, демократичного розвитку та правового порядку в країні, як основних передумов для налагодження ефективної роботи всіх органів державної влади, а також досягнення згоди в суспільстві і впевненості всіх верств населення в перспективах позитивного розвитку Української держави. Зазначене можливо з досягненням консенсусу між усіма політичними силами України на підставі базового принципу патріотизму і збереження української державності, із забезпеченням безумовної і беззастережної дієвості українського законодавства. (Тут першочергове значення набуває рішуча боротьба з корупцією, сепаратизмом, спробами федералізації України, політичним екстремізмом і будь-якими іншими проявами антиукраїнської діяльності);

- у сфері зовнішньої політики - вихід України з «сірої зони» між Заходом і Сходом і становлення держави як самостійного суб'єкта міжнародних відносин, здатного відстоювати власні національні інтереси. А це, у свою чергу, вимагає:

- збалансованого розвитку відносин з США / НАТО / ЄС та Росією / СНД, разом з послідовним продовженням процесів європейської інтеграції України;

- активного співробітництва з США і НАТО, послідовного нарощування співпраці з Європейським Союзом в межах програми «Східне партнерство»;

- рівноправної і взаємовигідної взаємодії з Росією в політичній, економічній сферах і, природно, у сфері безпеки, але без входження в підконтрольні РФ інтеграційні об'єднання в межах СНД;

- надання практичного змісту роботі групи ГУАМ (регіональне об'єднання чотирьох держав: Грузії, України, Азербайджанської Республіки та Республіки Молдова), зі збереженням провідної ролі нашої держави в її складі, а також активізації участі України в роботі інших міжнародних і регіональних організаціях;

- надання активної підтримки українській діаспорі з метою збереження її самоідентичності та створення додаткових каналів для просування українських інтересів в інших країнах;

- в економічній і соціальній сфері - перетворення України в економічно розвинену самодостатню країну, інтегровану у світову економіку і європейську енергетичну і транспортну системи, здатну гарантувати власну економічну (в першу чергу, енергетичну) безпеку і гідний добробут українських громадян. Для цього необхідно:

- вжити заходів щодо диверсифікації джерел і шляхів отримання енергоносіїв, які на даному етапі набувають першочергового значення і досягаються шляхом спорудження терміналу з прийому зрідженого природного газу, інтеграцією української газотранспортної системи в європейську трубопровідну мережу, більш широким використанням альтернативних видів енергії (перш за все сланцевого газу, біопалива, вітрової та сонячної енергії); використанням енергозберігаючих технологій;

- поліпшити інвестиційний клімат в Україні, підвищивши прозорість української фінансово-економічної системи. У контексті взаємодії з іноземними інвесторами зробити пріоритетним отримання сучасних технологій, які підвищать конкурентоспроможність української продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках. Разом з тим у межах зазначеної діяльності уникати встановлення іноземного контролю над ключовими галузями української економіки;

- реконструювати і розвивати транспортну інфраструктуру України з метою більш широкого використання її в системі міжнародних транспортних коридорів. У цьому контексті окрему увагу доцільно приділити розвитку комерційної інфраструктури бухт, які забезпечать найкращі умови портової діяльності в усьому Чорному морі;

- створити необхідні умови для безперешкодного безпекового співробітництва з Міжнародним валютним фондом та іншими світовими фінансовими установами з метою отримання зовнішнього кредитування і подолання негативних наслідків стагнації вітчизняної економіки;

- у сфері безпеки - гарантування суверенітету, територіальної цілісності і безпеки держави і його населення, а також набуття Україною ролі одного з гарантів стабільності в Південно-Східній Європі і Чорноморсько-Кавказькому регіоні. У зв'язку з цим доцільно:

- послідовно продовжувати реформування оборонної складової держави, виходячи з наявності і потенційних загроз військової безпеки України;

- забезпечувати здатність Збройних Сил України захищати країну від ймовірних зовнішніх агресій, перш за все за рахунок створення / посилення компонентів: стримування ймовірних противників, прикриття державних кордонів, оперативного реагування (аеромобільних військ і сил спеціального призначення); стратегічної та оперативно-тактичної розвідки;

- оптимізувати систему базування ЗС України з зосередженням основних угруповань військ на найбільш загрозливих напрямках;

- активізувати заходи з технічного переоснащення Збройних Сил приділивши першочергову увагу розробці / модернізації ракетних систем оперативно-тактичного призначення, засобів ППО, високоточної зброї, літаків ударної і транспортної авіації, а також вертольотів різного призначення, систем залпового вогню, протитанкових систем, нових зразків бронетанкової техніки, автоматизованих систем управління і зв'язку, засобів розвідки - із залученням, перш за все, науково-виробничого потенціалу України;

- переглянути стратегію і тактику бойового застосування ЗС України з урахуванням досвіду сучасних війн і збройних конфліктів, зокрема, з наданням пріоритетності обороні і діям сил спеціального призначення;

- забезпечити сумісність принципів дії ЗС України, систем управління та зв'язку, а також озброєння і військової техніки з озброєними силами країн НАТО і ЄС;

- наповнити реальним змістом зобов'язання України щодо відправки українських військових підрозділів до складу Сил реагування НАТО;

- досягти домовленості з США, НАТО і Росією щодо включення українських станцій попередження про ракетний напад в американську систему ПРО в Європі;

- розширити участь в операції «Чорноморська гармонія» з контролю судноплавства в Чорному морі, а також в інших заходах регіональної взаємодії по боротьбі з тероризмом, піратством, міжнародною організованою злочинністю, нелегальною міграцією та незаконним транспортуванням зброї і наркотиків (додаток Д).

У плані практичної реалізації наведених вище заходів життєво важливе значення для України має організація активної і наступальної інформаційної кампанії з відстоювання власних інтересів і протидії зовнішньому інформаційному впливу. Бо нехтування цим питанням і стало однією з основних причин виникнення внутрішніх і зовнішніх проблем України, що особливо загострилися останнім часом.

Виходячи з вищеперерахованого, необхідно звернути увагу на складність, динамічність і непередбачуваність військово-політичних і економічних процесів, що відбуваються в світі і позначаються на безпеці та інтересах України. Зараз, на жаль, у більшості своїй всі ці процеси не сприяють поліпшенню обстановки навколо України, а навпаки - створюють нові виклики і загрози як світової та регіональної стабільності, так і безпосередньо Україні, яка фактично знаходиться в центрі геополітичного протистояння між Заходом і Сходом з їх цивілізаційними цінностями, політико-економічними та військовими системами.

У цій, по суті, вирішальній для України ситуації, яка визначає її подальшу долю як незалежної країни, головні зусилля повинні зосереджуватися на консолідації української нації навколо єдиної національної ідеї. Як уже зазначалося, такою ідеєю має стати зміцнення та розвиток України як потужної регіональної держави, здатної впевнено відстоювати власні інтереси і забезпечувати свою безпеку. Це, в свою чергу, вимагає безумовного дотримання базових принципів української державності, зокрема, - збереження єдності національної самоідентифікації української нації і непорушності кордонів, недопущення федералізації країни і спроб надати державний статус іншим мовам, заборона подвійного громадянства, а також запобігання втрати українських духовних і культурних цінностей під впливом зовнішніх сил.

Врешті-решт, таке поглиблення процесів глобалізації так чи інакше спонукає провідні країни до певних компромісів заради усунення глобальних проблем світової безпеки.

#### **2.4 Євроінтеграційний стратегічний курс України та його вплив на розбудову фінансової моделі**

Визначальною рисою сучасної Європи є інтеграційні процеси, які забезпечили розвиток країн Західної Європи, стали взірцем для країн іншої частини континенту. Утворення Європейського Союзу – складний, багатоетапний процес, під час якого країнам-учасникам довелося розв'язати гострі економічні, соціальні та політико-правові проблеми.

Асоціація між Україною та ЄС визначила дві її основні цілі - поглиблення політичної асоціації та поступова економічна інтеграція.

Тому для нашої держави важливого значення набувають як процес послідовного наближення України до ЄС, так і стратегічний результат цього процесу - повноправне членство в ЄС.

Сама мета інтеграції, як доводить досвід практично всіх нових країн - членів ЄС, стала потужним стимулом соціально-економічних перетворень.

Україна є безпосереднім сусідом ЄС, що визначає посилення впливу ЄС на Україну, зокрема, в контексті подальшої демократизації українського суспільства і зміцнення європейської орієнтації населення України [22]. Інтеграція України в ЄС має свої переваги і для України, і для Європейського Союзу.

Умовно можна виділити переваги політичного, економічного та соціального характеру.

Політичні переваги інтеграції України в ЄС пов'язані зі створенням надійних механізмів політичної стабільності, демократії та безпеки. Зближення з ЄС є гарантією, а виконання його вимог - інструментом розбудови демократичних інституцій в Україні. Крім того, членство в ЄС відкриє шлях до колективних структур спільної безпеки Євросоюзу, забезпечить ефективнішу координацію дій з європейськими державами у сфері контролю за експортом і нерозповсюдження зброї масового знищення, дозволить активізувати співробітництво у боротьбі з організованою злочинністю, контрабандою, нелегальною міграцією, наркобізнесом тощо [23, с. 26].

Євроінтеграція сприятиме зростанню продуктивності економіки та темпів технологічної модернізації під впливом конкуренції на єдиному європейському ринку та забезпеченню вільного доступу до новітніх технологій, капіталу, інформації; підвищенню кваліфікації робочої сили за умов їх вільного руху в межах єдиного ринку; створенню більш сприятливого інвестиційного середовища; істотному зростанню обсягів торгівлі на ринку ЄС; створенню передумов для прискороного зростання взаємообміну в галузях з підвищеним рівнем науки та техноємності; підвищенню якості регулятивних інститутів у бюджетній, банківській, фінансовій сферах та корпоративному управлінні. Економічна інтеграція також надасть можливість використовувати фонди регіонального розвитку ЄС для прискорення виходу на інший рівень економічного розвитку, властивий більш розвиненим країнам Євросоюзу [24, с. 64].

Соціальні переваги членства в ЄС пов'язані з наявним високим рівнем соціальних стандартів і розвитку гуманітарної сфери, ефективним захистом прав працівників, розвиненою системою охорони довкілля. Наслідком інтеграції України в ЄС стануть суттєві зміни в забезпеченні права на вільне працевлаштування, адекватної оплати та безпеки праці, гарантій соціального забезпечення, належних умов життя громадян, охорони здоров'я, освіти, культури, соціального захисту і соціального страхування відповідно до європейських стандартів.

У той же час постає проблема наукового дослідження питань розвитку фінансово-економічної системи України та пошук шляхів упровадження інноваційних ідей щодо вдосконалення напрямків державної політики для її ефективної розбудови, згідно із стандартами Європейського Союзу [25].

На сучасному етапі соціально-економічного розвитку для національної економічної системи властиві значні розриви у розвитку окремих її сегментів (секторів), що спричинило поглиблення дисбалансів та подальшої її фінансової дестабілізації.

Держава переживає безпрецедентне поєднання політичної та фінансово-економічної криз, які носять системний довготривалий характер.

Так, за оцінками експертів в Україні зниження реального ВВП у 2014-2017 рр. становило близько 50 %. Всебічними та резонансними викликами, що постали перед Україною у 2014 році, насамперед стали ескалація військового конфлікту, повільне впровадження структурних реформ, розбалансування державного бюджету, зниження економічної активності, погіршення торговельного балансу, вплив депозитів та суттєве скорочення обсягів кредитування, бідність населення тощо.

Перелік загроз, що постали перед вітчизняною економічною системою на сучасному етапі не зменшується, залишилися й раніше не вирішені проблеми, а це в умовах значної відкритості національної економіки обумовлює необхідність пошуку адекватних напрямків подальшого реформування майже усіх сфер суспільного життя в державі.



Особливо актуальним, на наш погляд, залишається подальше концептуальне визначення національної моделі розвитку.

Вибір оптимальної моделі європейської інтеграції – питання, яке супроводжувало формування європейських співтовариств і Європейського Союзу на всіх етапах.

Процес європейської інтеграції, поява та діяльність функціональних співтовариств неминуче сприяли появі теорій і концепцій, які стали теоретичною базою для поглиблення співпраці. Політичні та економічні теорії, що пов'язані з процесом європейського будівництва, були покликані аргументувати поглиблення і поширення інтеграційних процесів у Західній Європі.

Ці концепції містять визначення сутності, рушійних сил, інституційної архітектури об'єднаної Європи, а також впливу, який євробудівництво здійснює на національні держави.

Пошук ідентичності в сучасній Європі здійснюється у двох протилежних напрямках – централізація і децентралізація.

Перший охопив весь повоєнний період, виявившись в об'єднанні країн регіону в ЄС, сучасний символ інтеграції. На тому етапі Європейська інтеграція повинна була стримувати «гегемоністські амбіції» конкретних націй.

Інтеграція та умиротворення Німеччини стало важливим досягненням Європи, а при розгляді з історичної точки зору, можливо, найважливішим досягненням міжнародної політики.

Другий процес чітко виявився лише останнім часом, як реакція на занадто швидкі інтеграційні процеси. Процес децентралізації пов'язують з кризою, обумовленою відмовою від прийняття Європейської конституції. Проблематичність європейської ідентичності визначена: зростанням культурної й національної невизначеності (мультикультуралізм); поширенням правових (співвідношення національного і європейського суверенітетів) та політичних (різні підходи до реалізації ідеології прав людини) тенденції і всередині Європейського Союзу.

З досягненням двох найважливіших європейських цілей — миру та процвітання — подальша інтеграція в Євросоюзі і вибір напрямку його розвитку пов'язані з вирішенням щонайменше двох завдань — визначенням меж розширення і ухвалення Конституції ЄС [26, 27].

Таким чином, можна зазначити, що процес поглиблення інтеграції національних економік є надзвичайно непростим для економік країн ЄС і потребує подальшого вирішення.

У той же час можна зазначити, що вже до 2011 року інтеграційні процеси в межах ЄС призвели до майже цілковитого об'єднання промислової, сільськогосподарської, енергетичної, продовольчої, соціального забезпечення та інших складових економічної системи єдиної європейської держави.

На сьогодні реальні механізми співробітництва України з потужним загальноєвропейським господарським комплексом обмежені й складно-прогнозовані на найближчу та середню перспективу. По суті, якщо не враховувати експорт (реекспорт) електроенергії та транзитні функції вітчизняних трубопроводів, до деякої міри знецінених впровадженням «Голубого потоку», торгових відносин між Україною та Європейським Союзом немає [23].

Між тим Україна має всі підстави для реалізації нової економічної парадигми з огляду на наявність потужного внутрішнього технологічного потенціалу.

Фахівець з теорії постіндустріального суспільства Д. Белл виділяє технологічні «сходи», по яких піднімаються країни у своєму економічному розвитку. За визначенням автора, ці «сходи» складається з таких щаблів:

1. Ресурсна база (сільське господарство і гірничодобувна промисловість);
2. Легка промисловість (текстильна, взуттєва та інші);
3. Важка промисловість (металургія, суднобудування, автомобілебудування, машинобудування);
4. Високі технології (вимірювальні прилади, оптика, мікроелектроніка, комп'ютери, телекомунікації);

5. Галузі, що базуються на наукових досягненнях майбутнього – біотехнології, матеріалознавстві, космічних дослідженнях [28].

Навіть з урахуванням вищезазначених чинників зовнішнього впливу та недосконалих спроб внутрішньої трансформації в Україні все ж зберігся єдиний господарський комплекс, який включає в себе усі вищенаведені «складники Д. Белла».

Вітчизняний науково-технічний потенціал, успадкований від радянського народногосподарського комплексу сьогодні не приваблює європейців. Тому виходячи з позицій свого потенціалу, Україні необхідно створювати сучасні матеріальні цінності, використовуючи наявний потенціал, розробити заходи на підтримку вітчизняного товаровиробника. Державний протекціонізм у цьому контексті повинен стати найбільш актуальним трендом на найближчі роки.

Мінеральна сировина, що добувається в Україні, оцінюється в 2,9-3,8 % світових запасів і в більш \$15 млрд. Вітчизняна промисловість виробляє 5 % світової мінеральної сировини і продукції її переробки. З 22 базових технологій ракетно-космічної галузі Україна володіє 17. У промисловому комплексі функціонують 500 конструкторсько-технологічних та наукових організацій, у яких працює понад 65 тис. наукових працівників, 7,7 тис. кандидатів та докторів наук [29].

Окрім наявності потужного інтелектуального й інноваційного потенціалу, необхідна узгодженість у суспільстві щодо напрямку загальнодержавного економічного курсу, самих перспектив існування суверенної української держави.

Курс на інтеграцію до ЄС насправді є стратегічним орієнтиром для держави, своєрідним тестом на політичну, економічну та соціокультурну зрілість.

Україна не повинна перетворитися на своєрідний сировинний, технологічний, інтелектуальний, якийсь інший придаток, чи то звалище екологічно-небезпечних відходів. Геополітичне позиціонування України є проекцією її реального економічного стану, а не навпаки.

Досвід створення спільного європейського ринку товарів, послуг, здатність європейських урядовців, підприємців та окремих громадян до компромісного взаємовигідного співробітництва, для України може слугувати взірцем. Гнучке поєднання державного протекціонізму з ліберальними ринковими механізмами дозволяє здійснювати економічний курс виключно з огляду на національні інтереси держави [29].

Підписавши угоду з ЄС, Україна стала частиною європейського простору. Асоціація між Україною та ЄС чітко визначила дві основні цілі - поглиблення політичної асоціації та поступова економічна інтеграція.

Досягнення мети поступової економічної інтеграції України в ЄС полягає у запровадженні умов для рівноправних економічних та торговельних відносин, які мають забезпечити інтеграцію України до внутрішнього ринку ЄС.

Сьогодні Україна знаходиться на першому етапі асоціації з Європейським союзом.

Основна мета цього етапу - формування повноцінної зони вільної торгівлі (ЗВТ). Вона буде створюватися поступово протягом перехідного періоду, максимум десять років, починаючи з дати набрання чинності угоди про асоціацію.

Під вільною торгівлею традиційно розуміють скасування імпорتنих тарифів та квот на торгівлю товарами.

Угода про вільну торгівлю України з державами ЄАВТ - Ісландією, Ліхтенштейном, Норвегією, Швейцарією, що набула чинності 1 червня 2012 року, заклала основу для формування нового економічного простору. Цим документом передбачено встановлення нульових ставок митних платежів і прирівняних до них податків або їх значне зменшення на групу товарів українського походження при експорті до країн-членів ЄАВТ, особливо щодо експорту продукції хімічної промисловості, інгредієнтів для косметичних виробів.

Основними складовими за договором про вільну торгівлю між Україною та ЄС є збереження квот на безмитний експорт з України в ЄС більшості видів

аграрної та промислової продукції, безмитний імпорт більшості видів продукції АПК в Україну з ЄС, скасування в ЄС субсидій на експорт аграрної продукції в Україну, перехідні періоди для лібералізації ввізних мит та лібералізація торгівлі послугами в Україні, перехід на європейські стандарти і сертифікати.

Нині є різні експертні оцінки щодо можливих вигод і втрат від впровадження угоди про ЗВТ між ЄС та Україною.

Однак можна говорити, що Україна однозначно покращить інвестиційний клімат внаслідок пристосування національного законодавства до норм і правил ЄС.

Крім того, поступово зростає експорт української продукції в ЄС, розширюється доступ на ринки третіх країн через гармонізацію стандартів з ЄС.

Характерною рисою зони вільної торгівлі між Україною та ЄС є комплексний підхід у наближенні галузевого українського законодавства і нормативних актів щодо сільського господарства до відповідних стандартів ЄС, що забезпечує зростання безмитного доступу для українських сільськогосподарських товарів у рамках тарифних квот.

Також українські експортери зможуть скористатися квотою для третіх країн за пільговою ставкою ввізного мита - 12 євро за тонну, що дозволить поставити ще 1 млн. тонн зерна.

Можливим є ввезення товару в ЄС і без обмежень, але за ставкою чинного імпортного мита поза тарифною квотою. Наприклад, поставки пшениці понад обсяг квоти потрапляють під дію ставки ввізного мита у розмірі 95 євро за тонну.

За оцінками українських експертів, у результаті підписання угоди про ЗВТ Україна зможе безмитно постачати в країни ЄС 1,6 млн. тонн пшениці. Передбачено поступове збільшення обсягів квот протягом п'яти років до 2 млн. тонн.

Квота на ввезення в ЄС встановлена по ячменю в розмірі - 250 тис. тонн із збільшенням до 350 тис. тонн, по кукурудзі - 400 тис. тонн і 650 тис. тонн через п'ять років.

Для прикладу, у 2012-2013 рр. маркетинговому році тарифна квота на ввезення пшениці середньої і низької якості в ЄС для третіх країн, куди входила й Україна, становила 2 378 тис. тонн. Квоти для США і Канади - 572 тис. тонн і 38 тис. тонн відповідно.

Досягнута домовленість про встановлення тарифної квоти для імпорту українського білого цукру у розмірі 20 тис. тонн на рік, хоча така квота значно нижча за експортний потенціал України.

У той же час до основного недоліку асоціації України з ЄС можна віднести процес поступового підвищення цін на продукцію сільгоспвиробників. Із зменшенням захисту внутрішнього ринку саме фактичний рівень цін на сільськогосподарські товари буде визначальним чинником при формуванні споживчого попиту на продукти харчування з боку населення країни і з боку української промисловості.

Також у зоні ризику залишаються сировинні товарні позиції. Окремі галузі сільського господарства України на даний момент не спроможні конкурувати з аналогічними секторами ЄС як за структурними показниками, так і за матеріальним забезпеченням, наприклад, молочна галузь та виробництво овочів і фруктів.

Підписання угоди про ЗВТ та скасування ввізних мит не означає автоматичного доступу до європейського ринку для тваринницької продукції, виробленої в Україні. Процеси гармонізації та адаптації законодавства у сфері технічного регулювання потребують не тільки тривалого часу, але й значних матеріальних ресурсів. Наприклад, сукупні витрати на адаптацію до стандартів ЄС тільки м'ясної промисловості Польщі становили близько 2 млрд. євро.

Наступний позитивний ефект для країни полягає в імплементації угоди щодо ринку електроенергії, а саме щодо підвищення його прозорості, відкритості доступу до транспортної інфраструктури, збільшення інвестицій в модернізацію, підвищення надійності, якості та екологічності електропостачання.

Але проблемним питанням залишається інтеграція електроенергетичної системи України до європейської електроенергетичної мережі. Для повного

приєднання енергосистеми України необхідно залучити додаткові інвестиції. За офіційними та експертними оцінками знадобиться 1-1,5 млрд. дол. для модернізації об'єктів електроенергетики з метою виконання європейських стандартів щодо надійності роботи енергосистеми, підвищення якості електроенергії, що також сприятиме зростанню собівартості та цін на електроенергію на внутрішньому ринку.

Для реалізації такого проекту держава повинна розробити дієві заходи щодо механізму та контролю продажу струму за межі України та регулювання процесу поступового підвищення цін для населення.

Умови угоди у сфері ядерної енергетики стосуються лише питань безпеки, чистого використання ядерної енергії та використання її в мирних цілях, які закріплені в директивах Ради Євратому.

Визначені в угоді напрями співробітництва України та ЄС на газовому ринку є підґрунтям програм фінансування національних проектів міжнародними організаціями. Зокрема, таким проектом може бути створення в Україні центральноєвропейського газового хабу на базі своїх підземних сховищ газу. Такий проект є актуальним у сучасній політиці ЄС щодо створення нової цільової моделі газового ринку ЄС, яка дозволить знизити ціни на газ для країн Східної Європи та Балтії на 20-30 %. Такий же ефект може отримати й Україна.

Крім того, газовий хаб вирішить питання диверсифікації постачання газу в Україну і дасть можливість залучити більше інвестицій у модернізацію газотранспортної системи.

Більшість тарифних обмежень у торгівлі металом між Україною та ЄС було усунуто внаслідок вступу України до СОТ у 2008 році та купівлі українськими металургійними підприємствами прокатних потужностей у Європі.

Угода обмежує можливість застосування торговельних обмежень ЄС щодо України та покращує перспективи для інтеграції на рівні металургійних компаній. Проте якщо українська металургія не буде модернізуватися, вітчизняні

виробники втрачатимуть ринки ЄС та інших країн на користь Китаю та Туреччини.

При цьому конкуренція за ринок ЄС загострюватиметься і з боку європейських компаній та інших великих експортерів до ЄС. Це пояснюється тим, що металургійна промисловість ЄС має очевидні технологічні переваги та кращий доступ до великих європейських покупців сталі.

Що стосується українських хімічних підприємств, то вони зацікавлені у створенні ЗВТ з ЄС та розраховують не тільки на зростання власного експорту, але й на імпорт з ЄС передових технологій. Це дозволить прискорити модернізацію вітчизняних підприємств, поліпшити якість та безпечність продукції.

У 2012 році Євросоюз вперше з 1996 року відкрив свій ринок аміачної селітри для продукції з України, скасувавши дію обмежувальних мит. Українська продукція імпортується за загальним ввізним митом 6,5 % від митної вартості - близько 16 євро за тону відносно цін на українську селітру на умовах FOB Чорне море.

Місткість європейського ринку - 10 млн. тонн або 3 млрд. євро за сучасними цінами. Українська продукція займає 4 % цього ринку. Відсутність мит зробить українську селітру більш конкурентоспроможною на європейському ринку.

У той же час вступ України до зони вільної торгівлі є фактором додаткових ризиків щодо розвитку українського машинобудування та формування імпортової залежності. Майже 70 % експорту машинобудівної продукції з України припадала на країни СНД, передусім Росію – 52 %. Європа залучає лише 20 % українського експорту продукції машинобудування.

Вступ України до зони вільної торгівлі та перспектива подальшого отримання статусу члена ЄС, безумовно, обумовило негативну реакцію з боку Росії, яка утруднює машинобудівний експорт з України. Втрати від скорочення експорту до Росії та деяких країн СНД, за оцінками вітчизняних науковців, може



становити до 40 % від сучасного рівня зовнішньої торгівлі продукцією машинобудування.

Європейська спільнота не зможе компенсувати таких втрат за рахунок своїх ринків. Основна причина в тому, що за технічним рівнем і якістю продукції українське машинобудування знаходиться на значно нижчому рівні.

Можна стверджувати, що поки Україна буде знаходитися на нижчому щаблі технологічного прогресу, ніж Європа, в її торговельних стосунках з Європою буде домінувати імпорт.

Також, угода має певні ризики та поглибить проблеми переваг імпортних виробів у торговельній мережі. Це може спричинити більше завезення в Україну секунд-хенду.

Приєднання України та Росії до СОТ відбувалося у різний час і супроводжувалося різним обсягом зобов'язань щодо реформування системи технічного регулювання. Більше того, Україна, розпочавши реформу технічного регулювання після 2000 року, взяла для себе як орієнтир систему технічного регулювання Євросоюзу.

Всі країни-члени СОТ, у тому числі Україна, ЄС і Росія, приєдналися до угоди про технічні бар'єри у торгівлі. Її головна вимога полягає у тому, щоб національна система не створювала бар'єрів для міжнародної торгівлі, не перешкоджала імпорту і не формувала упередженого ставлення до окремих експортерів.

Тому підписання угоди про асоціацію продовжить стимулювати процеси адаптації технічних, санітарних та фітосанітарних стандартів до вимог Євросоюзу.

Наступний етап буде полягати у гармонізації законодавства України з ЄС у сферах, де ще не відбулися реформи. Це конкуренція та державна підтримка, інвестиційний клімат і фінансові послуги, охорона довкілля та енергетика.

Для України європейська інтеграція є реальним поступом у здійсненні реформ та модернізації, наближення умов для бізнесу до європейських стандартів.

## РОЗДІЛ 3

### ТРАНСПОРТ ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

#### 3.1 Загальна характеристика світового транспортного комплексу

Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, значною мірою зумовлюються змінами, що відбуваються в світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація компаній обумовлюють безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без транспортного комплексу.

Транспорт є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків і забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки. Так, у США транспорт на урядовому рівні розглядається як важлива складова розвитку американської економіки. Інвестиції у транспорт визнані стратегічними поряд з інвестиціями в такі сфери діяльності, як освіта, охорона здоров'я, охорона навколишнього середовища та нові технології.

Транспорт обслуговує практично всі види міжнародних економічних відносин. За своєю суттю транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди, а витрати на транспортування продукції безпосередньо враховуються і включаються в ціну товару або проявляються в ній у непрямому вигляді.

За допомогою транспортування здійснюється доставка сировини до місць, де її легше переробити, або готових продуктів в пункти, де споживачі можуть їх використовувати. Транспорт - це засіб, що вивільняє природні, інтелектуально-технологічні і трудові ресурси з місць, де вони приносять мало користі, і переміщує їх в місця, де їх користь може бути реалізована більшою мірою. Також транспорт забезпечує доступ до ресурсів і дозволяє отримати ефект, який до цього не міг бути реалізований.

Таким чином, транспорт звільняє природні ресурси від їх географічної обмеженості і робить їх доступними. Тому транспорт можна визначити як засіб задоволення зростаючих потреб людства за допомогою переміщення товарів і людей. Транспортний ринок, за даними UNCTAD1 за 2007 р., оцінювався в 1,3 трлн. дол. США, що становить 2,7 % світового ВВП.

Сучасний транспортний комплекс схильний до впливу суперечливих тенденцій. Будучи інфраструктурною галузю, транспорт є залежним від галузей виробництва матеріально-речових благ. У той же час, будучи хоча і особливою, але органічно-невід'ємною галуззю економіки, транспорт має суттєвий часом самостійний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин.

Існуюча ситуація у світовій економіці характеризується, з одного боку, бурхливим розвитком інтеграційних процесів, відмінностями в ступені розвитку національних господарств і різними рівнями їх залучення в міжнародних економічних відносинах при явній потребі в інтенсифікації товаропотоків. А з іншого боку, недостатністю досліджень методологічної основи функціонування сучасного транспортного комплексу як на рівні світового господарства в цілому, так і в рамках вітчизняної економіки. Цей смисловий дисбаланс обумовлює об'єктивну необхідність визначення місця, ролі і значення транспорту як важливої складової частини світової економіки.

Глобалізація назавжди змінила світ, вона також зумовила нові виклики і можливості сучасності, що впливають на економічне процвітання і розвиток. Цей новий світ змін вимагає нового осмислення проблем транспорту – нових транспортних засобів, нових союзів і нову архітектуру.

Сучасне розуміння транспортної системи майбутнього – єдина безперервна мережа доріг, залізничних ліній, портів і авіаційних коридорів.

Транспортні системи повинні сприяти не тільки глобальній торгівлі, а й обслуговувати міську інфраструктуру і задовольняти потреби людей.

Тобто транспорт – це комплекс взаємопов'язаних елементів, який має сприяти покращенню життя громадян, забезпечити більший вибір і мобільність і допомогти створити воістину глобальне співтовариство [30].

Як уже зазначалося, транспортний комплекс – одна з основних галузей матеріального виробництва, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів. Виходячи з цієї відмінності функцій, транспорт поділяється на пасажирський і вантажний.

Всі шляхи сполучення, транспортні підприємства і транспортні засоби в сукупності утворюють світову транспортну систему, в рамках якої взаємодіють окремі види транспорту, країни і регіони. Для продовження пошуку досконалості і нововведень у сфері транспорту потрібно колективне творче і ефективне управління.

Транспортні системи розвинених країн, становлять 78 % загальної протяжності світової транспортної мережі; 74 % світового вантажообігу; щільність транспортної мережі – 50-60 км на 100 км<sup>2</sup> території; характеризується високим технічним рівнем; тісною взаємодією всіх видів транспорту; складною конфігурацією транспортної мережі; високою «рухливістю» населення [31].

Транспортні системи країн, що розвиваються складають: 22 % загальної протяжності світової транспортної мережі; 26 % світового вантажообігу; щільність транспортної мережі - 5-10 км на 100 км<sup>2</sup> території; характеризується невисоким технічним рівнем; перевагою одного-двох видів (залізничного, трубопровідного) транспорту, перевагою транспортних ліній, що з'єднують головний центр (порт, столицю) з районами експортної спеціалізації; низькою «рухливістю» населення [31].

Найбільш розвиненими є транспортні системи Північної Америки і Західної Європи. Північна Америка посідає перше місце за загальною довжиною доріг (30 % всіх світових шляхів сполучення) і по вантажообігу основних видів транспорту. Західна Європа лідирує за густотою мережі і частотою руху, хоча поступається Північній Америці по дальності перевезень. У Північній Америці

та в Західній Європі провідна роль належить автомобільному, трубопровідному і повітряному транспорту.

Види транспорту групуються таким чином: сухопутний (сухопутний і трубопровідний), водний (морський і річковий) і повітряний.

Галузева структура транспортної системи країни та її регіонів визначається техніко-економічними особливостями і рівнем розвитку окремих видів транспорту, які зумовлюють сферу раціонального застосування кожного з них.

За структурою світового вантажо- і пасажирообороту лідирує автомобільний транспорт, на який припадає 8 % вантажообігу і 80 % пасажирообороту від загального світового обсягу (на залізничний – 16 % вантажообігу і 11 % пасажирообороту, на трубопровідний – 11 % вантажообігу, на морський – 62 % вантажообігу і 1 % пасажирообороту, на річковий – 3 % вантажообігу і 1 % пасажирообороту, на повітряний - менше 1 % вантажообігу і 8 % пасажирообороту) [30].

Автомобільний транспорт є найбільш дорогим видом транспорту, що володіє великою маневреністю, швидкістю руху і можливістю доставляти вантажі безпосередньо споживачам. Загальна протяжність автомобільних доріг - 24 млн. км (70 % загальної довжини всіх шляхів сполучення). Щільність автодоріг в світі - 180 км на 100 км<sup>2</sup> території.

Найбільша протяжність автодоріг в США, Індії, Японії, Китаї, Росії, Франції. Сама густа мережа автодоріг у Великобританії, Франції, Німеччині, Італії, Японії, Іспанії. Найвищий рівень автомобілізації у Сан-Марино, Монако, США (додаток Е).

Цього року середня кількість автомобілів на тисячу українців вперше перевищила 200 одиниць, але знизився середній вік автопарку українців.

Нині на тисячу українців припадає 202 автомобіля. Найбільша кількість автомобілів у співвідношенні до жителів - у Києві, повідомляє AUTO-Consulting.

Лідером за рівнем автомобілізації став Київ, де на 1 тис. жителів припадає вже 353 автомобілі. Таким чином, Київ повільно наближається до гірших

показників європейських країн, де аналогічний показник стартує з 400 одиниць, а рівень автомобілізації в Росії – 283 авто на 1 тис. жителів.

Значно відстає Київська область, де за даними AUTO-Consulting 271 автомобіль на тисячу жителів. Далі йдуть Одеська, Харківська, Дніпропетровська, Рівненська та Волинські області.

У той же час незначні продажі нових автомобілів і постачання вживаних автомобілів з-за кордону негативно позначилися на віці українського автопарку. Так, на початок 2016 року за даними AUTO-Consulting середній вік автомобіля у володінні українців склав 19,6 років. Це найгірший показник за всю історію спостережень за авторинком України.

Тут же і найвищий вантажообіг автомобільного транспорту [30].

Як вже зазначалося, транспорт є найважливіша складова частина світової економіки, оскільки є матеріальним носієм між державами. Спеціалізація держав, їх комплексний розвиток неможливі без системи транспорту. Транспортний фактор впливає на розміщення виробництва, а через це й на зміни у розміщенні продуктивних сил. При розміщенні виробництва враховується потреба в перевезеннях, маса вихідних матеріалів, готової продукції, їх транспортабельність, забезпеченість транспортними шляхами, їх пропускна здатність і т.п. Залежно від впливу цих складових і розміщуються підприємства.

Специфіка транспорту як сфери економіки полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а тільки бере участь у її створенні, забезпечуючи виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і доставляючи готову продукцію споживачеві. Транспортні витрати включаються в собівартість продукції. У деяких галузях промисловості транспортні витрати значні, як, наприклад, в лісовій, нафтовій галузях промисловості, де вони можуть досягати 30 % собівартості продукції.

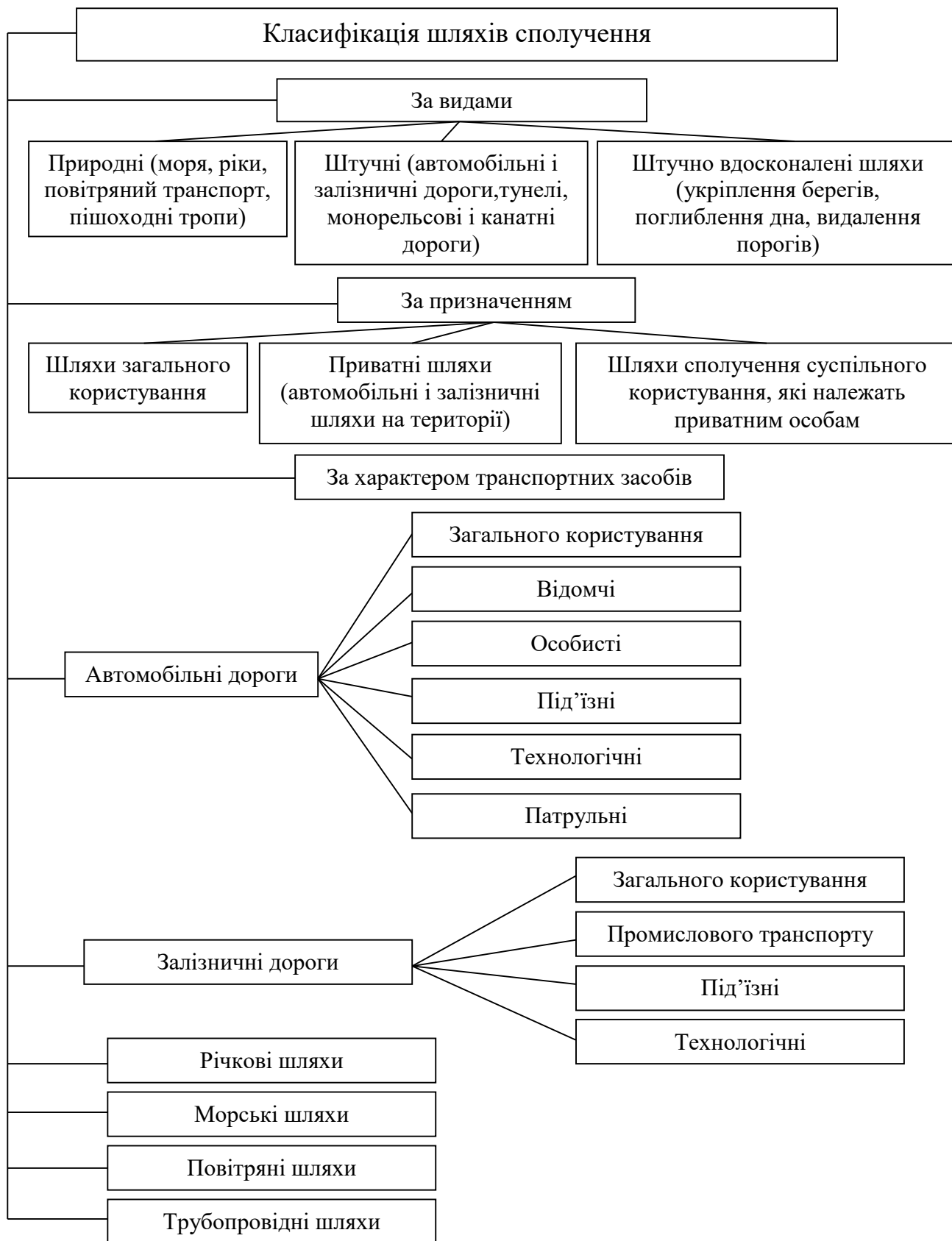


Рисунок 3.1 - Класифікація шляхів сполучень

Важливе значення транспорт має і у вирішенні соціально-економічних проблем. Забезпеченість території розвинутою транспортною системою є одним з важливих факторів залучення населення у виробництво, важливою перевагою для розміщення продуктивних сил і дає інтеграційний ефект.

При здійсненні міжнародних економічних зв'язків транспорт забезпечує переміщення товарів (вантажів) і людей (пасажирів) між двома або більше країнами, тобто в міжнародних сполученнях.

Залежно від конкретних видів транспорту, що використовуються в перевезеннях, відповідно розрізняють морські, річкові, повітряні, залізничні, автомобільні і трубопровідні.

Це так звані прямі міжнародні перевезення, що обслуговуються одним видом транспорту. У тих випадках, коли при міжнародних перевезеннях вантажів або пасажирів послідовно використовуються два або більше видів транспорту, мають місце змішані (комбіновані) перевезення. Якщо таке перевезення оформлено одним (наскрізним) транспортним документом, воно називається прямим змішаним.

При будь-якій зовнішньоторговельній угоді проданий товар потрапляє у сферу міжнародного обігу. За допомогою засобів транспорту товар переміщається від місця його виробництва до пункту споживання. При цьому транспорт продовжує процес виробництва товару в межах сфери обігу, додаючи до його початкової вартості (ціни) вартість (ціну) виробленої транспортної послуги під час переміщення.

Світова торгівля генерує великі потоки товарних мас між країнами, регіонами і континентами.

Для обслуговування міжнародної торгівлі між країнами, що відокремлені одна від одної морями і океанами, незамінним є морський транспорт, який вважається найбільш універсальним і ефективним засобом доставки великих мас вантажів на далекі відстані.

Цей вид транспорту забезпечує перевезення понад 80 % обсягу міжнародної торгівлі. Власники вантажу оплачують судновласникам у вигляді



фрахту за перевезення вантажів у міжнародних морських сполученнях 105-110 млрд. дол. щорічно, що дорівнює приблизно 7 % вартості світового експорту.

Основну частину міжнародних морських вантажопотоків складають масові наливні і навалочні вантажі: сира нафта (близько 1000 млн. т на рік), нафтопродукти (300 млн. т на рік), залізна руда (300 млн. т на рік), кам'яне вугілля (270 млн. т на рік), зерно (200 млн. т на рік). Серед інших вантажів морської торгівлі виділяються так звані генеральні, або тарно-штучні вантажі, тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продовольство. Річний обсяг їх перевезень оцінюється в 700 млн. т. на рік. Це найбільш цінна частина світового торговельного обороту (близько 70 % за вартістю).

Конкурентом морському транспорту в міжконтинентальних перевезеннях цінних вантажів останнім часом став повітряний транспорт.

Залізничний, річковий і автомобільний транспорт широко використовуються у внутрішньоконтинентальній зовнішній торгівлі, а також при перевезеннях експортних і імпорتنих вантажів по території країн продавців і країн-покупців.

У міжнародній торгівлі нафтою і газом важливу роль відіграють трубопровідні системи.

В останні десятиліття міжнародні пасажирські сполучення мають важливе значення в процесі поглиблених тенденцій інтернаціоналізації зовнішньоторговельних, туристичних, наукових, культурних, соціальних та інших гуманітарних зв'язків, які викликали прискорення міжнародної рухливості населення в усіх розвинених країнах світу. У даний час разові або регулярні поїздки в міжнародних сполученнях щорічно здійснюють кілька мільярдів пасажирів.

Повітряний транспорт, маючи незаперечну перевагу перед іншими видами транспорту в швидкості доставки пасажирів при далеких маршрутах поїздок, займає лідируюче положення в міжнародних пасажирських сполученнях. Тільки протягом 80-х років перевізна здатність повітряного транспорту на міжнародних лініях подвоїлася за рахунок введення в експлуатацію великої кількості

широкофюзеляжних реактивних літаків з високим рівнем комфортності для пасажирів, з одного боку, і з поліпшенням показників енергетичної ефективності і собівартості перевезень – з іншого.

Поряд з повітряним транспортом у внутрішньоконтинентальних міжнародних перевезеннях пасажирів широко використовується автотранспорт (легкові автомобілі та автобуси) і залізничний транспорт. Морські та річкові пасажирські сполучення найбільш популярні у вигляді міжнародних туристичних круїзів.

Якщо характеризувати транспорт для міжнародних перевезень, то можна сказати, що в світі не існує особливого, відокремленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, призначеного виключно для міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних країн, які використовують для цього свій рухомий склад: (морські та річкові судна, літаки, вагони, автомобілі), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) і транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні станції, автостанції, вантажні та пасажирські термінали), що відносяться до транспортних систем окремих країн.

### **3.2 Міжнародні транспортні операції**

Процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає: перевезення від внутрішнього пункту виробництва до прикордонного пункту (порту) країни-продавця; міжнародне транзитне або морське перевезення від пункту до прикордонного пункту (порту) країни-покупця (якщо країни-партнери не мають спільного сухопутного кордону); транспортування від пункту до внутрішнього пункту споживання. Виходячи з процесу доставки, під транспортними операціями в їх безпосередньому значенні розуміється забезпечення перевезення вантажу.

Ці операції здійснюються за договором вантажовласників з перевізниками відповідних видів транспорту, до яких належать перевізні засоби і постійні пристрої, що належать транспортним організаціям, які їх надають за відповідними договорами.

Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов'язані з переміщенням зовнішньоторговельних вантажів на зовнішніх щодо країни-продавця і країни-покупця ділянках маршруту перевезення.

Правовідносини, що виникають у таких транспортних операціях між відправниками та одержувачами вантажів, а також між ними і перевізниками, мають міжнародний характер. Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають вантажовласникам транспортні послуги, які є специфічним товаром міжнародної торгівлі.

Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є предметом переговорів між зацікавленими сторонами, в інших - встановлюються самими перевізниками.

До міжнародних транспортних операцій відносять також і перевезення пасажирів у сполученнях між різними державами. Послуги з доставки пасажирів у міжнародних сполученнях продаються і купуються на відповідних транспортних ринках. Важливу роль при цьому відіграють туристичні агентства та інші подібні організації, що мають тісні зв'язки з підприємствами повітряного, морського, річкового, автомобільного та залізничного транспорту.

Таким чином, послуги з перевезень вантажів і пасажирів є предметом купівлі-продажу на різних міжнародних транспортних ринках.

Країни, що беруть участь у міжнародних економічних зв'язках, продаючи і купуючи через свої компанії транспортні, туристичні та інші транспортні послуги, здійснюють їх експорт і імпорт.

Перевізні засоби, транспортні мережі і термінальні комплекси, що використовуються в міжнародних перевезеннях вантажів і пасажирів, відрізняються великою капіталоємністю об'єктів і в багатьох випадках низькою

фондовіддачею (капіталовіддачею). Зважаючи на це, транспортний бізнес належить до розряду найбільш ризикованих для приватного капіталу.

Тому держави, зацікавлені в розширенні діяльності своїх національних транспортних підприємств у міжнародних сполученнях, завжди прагнули до міжнародного співробітництва з метою вироблення єдиних (уніфікованих) умов перевезень вантажів і пасажирів, а також узгодження юридичних норм, що відносяться до режиму перебування перевізних засобів і обслуговуючого їх персоналу в межах юрисдикції договірних сторін і з багатьох інших питань. У результаті цих зусиль на міждержавному рівні укладено значну кількість міжнародних угод за окремими видами транспорту, які отримали назву «транспортні конвенції».

У більшості міжнародних транспортних конвенцій є положення, що стосуються договору перевезення вантажів і пасажирів у відповідних міжнародних сполученнях.

В окремих випадках багатосторонні угоди про міжнародні перевезення укладені на рівні транспортних підприємств різних країн.

Згідно з угодою, одна сторона – транспортна організація (перевізник) – бере на себе зобов'язання доставити вантаж або пасажирів в обумовлений пункт призначення, а інша сторона – власник вантажу (пасажир) – зобов'язується сплатити перевізнику провізну плату. Решта умов договору перевезення доповнюють, конкретизують і розшифровують зазначені вище зобов'язання.

Транспортні конвенції визначають основні реквізити, а здебільшого і форму транспортних документів, які повинні застосовуватися в міжнародних перевезеннях. Найбільш поширені два типи транспортних документів: накладна (для залізничних, повітряних і автомобільних сполучень) і коносамент (для морських і річкових сполучень).

Основною міжнародною угодою, що визначає взаємини учасників договору морського перевезення і правовий статус коносаментів, є Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 1924 р. (Гаазькі

правила). Головну увагу в Гаазьких правилах приділено питанню про відповідальність морського перевізника за вантаж.

Брюссельським протоколом 1968 р. в Гаазьку конвенцію були внесені деякі зміни. Нині час в Брюссельській конвенції беруть участь понад 70 держав.

З урахуванням критики ряду положень Брюссельської конвенції з боку вантажовласників різних країн, особливо країн, що розвиваються, в 1978 р. була прийнята Конвенція ООН про морське перевезення вантажів, відома як Гамбурзькі правила.

У 1987 р. набула чинності нова конвенція про морські перевезення пасажирів, їхнього багажу, транспортних засобів та ручної поклажі (Афінська конвенція).

Комплекс питань, пов'язаних з організацією міжнародних перевезень річкою Дунай, регулюється Братиславськими угодами, укладеними річковими пароплавствами придунайських країн.

До міжнародних угод з повітряного транспорту відноситься конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються повітряних міжнародних перевезень, підписана у Варшаві в 1929 р. і доповнена в подальшому протоколами: Гаазьким 1955 р., Гватемальським 1971 р. й Монреальським 1975 р. У ній беруть участь більшість країн світу.

Правовою основою договору про повітряне перевезення в нерегулярних (чартерних) сполученнях є положення Гвадалахарської конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1961 р.

Найбільш універсальними, багатосторонніми угодами про міжнародні залізничні сполучення є Бернські конвенції про перевезення вантажів і пасажирів, укладені наприкінці минулого століття між кількома європейськими країнами. У подальшому вони багаторазово переглядалися. Нині діє єдина Конвенція про залізничні перевезення в редакції 1980 р., що містить об'єднаний текст Бернських конвенцій. Учасниками Бернських конвенцій є більшість європейських, а також азійських і африканських країн.

Міжнародні автомобільні сполучення регулюються Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом і Європейською угодою про міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів, які набули чинності, відповідно, в 1961 р. і 1968 р. Учасниками цих угод є більшість країн світу.

З метою спрощення митних процедур у міжнародних автомобільних сполученнях європейських країн у 1959 р. була укладена Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення. У 1975 році була прийнята її нова редакція.

У 70-х роках у межах кількох міжнародних організацій проводилася розробка проекту угоди про договір прямого змішаного перевезення і в 1980 році була прийнята Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів.

### **3.3 Види транспорту, які використовуються при міжнародних перевезеннях**

Залізничний транспорт є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом – кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції – на далекі відстані. Нещодавно залізниці почали збільшувати кількість послуг з урахуванням вимог клієнтів. Було створено нове обладнання для більш ефективного перевезення окремих категорій товарів, платформи для перевезення автомобільних причепів (рейсовий контрейлер), стали надаватися послуги в дорозі, такі як: переадресування вже відвантажених товарів в інший пункт призначення прямо на маршруті і обробка товарів у ході перевезення.

Водний транспорт самий тихохідний і залежний від впливу погоди. У той же час вартість перевезення водним транспортом громіздких не швидкопсувних товарів невисокої вартості типу піску, кам'яного вугілля, зерна, нафти, металевих руд відносно не велика.

Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Вантажівки спроможні перевозити товар «від дверей до дверей», позбавляючи відправника від необхідності зайвих перевезень.

Вантажні автомобілі – рентабельний вид транспорту для перевезення на невеликі відстані дорогих товарів. У багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентні порівняно з тарифами залізниць, але при цьому вантажівки зазвичай забезпечують більш високу оперативність послуг, що надаються.

Трубопроводи – специфічний засіб транспортування нафти, газу і хімічних продуктів від місць їх походження до ринків.

Транспортування нафтопродуктів нафтопроводами обходиться дешевше, ніж залізницею, але трохи дорожче, ніж водним транспортом. Більшість трубопроводів використовуються власниками для транспортування їх власних продуктів.

Повітряний транспорт набуває все більшої значущості. Хоча тарифи вантажних авіаперевезень набагато вище залізничних або автомобільних тарифів, це транспортування є ідеальним у тому разі, коли основне значення має швидкість або/і коли необхідно досягти віддалених ринків. Серед вантажів, що найбільш часто доставляються повітрям є ті, що швидко псуються (свіжа риба, живі квіти) і не громіздкі вироби високої вартості (прилади, ювелірні вироби). Крім того, використання авіаційного транспорту дозволяє знизити необхідний рівень товарних запасів, зменшити кількість складів, скоротити витрати на упаковку.

Обираючи засіб доставки конкретного товару, відправники беруть до уваги, як правило, такі фактори:

- швидкість (час доставки «від дверей до дверей»);
- частота відправлень (за планом, на добу);
- надійність (дотримання графіків доставки);
- перевізна здатність (здатність перевозити різні вантажі);
- доступність (кількість обслуговуваних географічних точок);

- вартість (за тонно-милю).

Якщо відправника цікавить швидкість, то вибір буде здійснюватися між повітряним і автомобільним транспортом. Якщо метою є мінімальні витрати, то вибір буде здійснюватися між водними або трубопровідним транспортом. Оцінка видів транспорту за різними критеріями відправників приведена в таблиці 3.1 [32].

Завдяки контейнеризації відправники все частіше вдаються до одночасного двох або більше видів транспорту.

Сумарний потік світових зовнішньоторговельних вантажопотоків у міжконтинентальних сполученнях: 1959 р. – 6,88 трлн. т., 1990 р. – 45,7 трлн. т. А за останні 20-25 років майже потроївся [109].

Таблиця 3.1 - Оцінка видів транспорту за критеріями відправників

	Швидкість (час доставки «від дверей до дверей»)	частота відправок (за планом, на добу)	Надійність (дотримання графіків доставки)	Перевізна здатність (здатність перевозити різні вантажі)	Доступність (кількість обслуговуваних географічних точок)	Вартість
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водний	4	5	4	1	4	1
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1	1	5	5	2
Повітряний	1	3	5	4	3	5

Таким чином, можна сказати, що без транспорту неможливе нормальне функціонування жодної держави, галузі господарства, жодного регіону країни. Стабілізація економіки і її підйом неможливі без вирішення основних проблем транспортного комплексу. Тому в першу чергу потребують вирішення питання збільшення інвестицій у цю галузь, залучення іноземного капіталу, налагодження роботи постачальників транспортного комплексу – транспортного машинобудування, електротехнічної та електронної промисловості, будівельної та інших

У самому транспортному комплексі необхідна тісніша координація всіх видів транспорту між собою і з галузями національного господарства.

Одним з основних завдань для України також є відновлення транспортно-економічних зв'язків з країнами ближнього зарубіжжя.



Гостро стоять проблеми транспортного забезпечення, пасажирських перевезень між державами і в великих містах, зниження негативного впливу транспорту на довкілля і людину.

### **3.4 Роль транспорту в глобалізації світової економіки**

В останні десятиліття ХХ ст. відбувся надзвичайний розвиток міжнародних економічних відносин, що спричинив майже спонтанний потік капіталу, товарів, людей через кордони, нових методів виробництва і розподілу. Всі ці фактори разом і зумовили глобалізацію.

Щоб успішно конкурувати на глобальному ринку, країни, що розвиваються та мають користь з низької вартості робочої сили, повинні не покладатися тільки на використання природних ресурсів, а більше на доступ до міжнародного транспорту і телекомунікацій, якість місцевої інфраструктури та сприятливий політичний клімат.

Економічно передові країни адаптувалися до цих змін і продовжують процес зміцнення інтеграції своїх економік і інститутів і вдосконалюють свої транспортні та телекомунікаційні мережі.

Глобалізація різко змінила обсяг і модель вантажних і пасажирських перевезень і збільшила вимоги як до міжнародної, так і до місцевих транспортних систем. Підприємства-виробники все більше стають міжнародними. Вони створили виробничі потужності, що розкидані по всьому світу, і велика частина їх вантажів складається з внутрішньофірмових перевезень напівфабрикатів, а готова продукція розсилається на ринки всього світу. Крім забезпечення торгівлі товарами самими різними способами, сучасні телекомунікації відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі послугами.

За оцінками американських експертів у галузі транспорту через 25 років міжнародна торгівля буде становити більшу частку загального світового економічного виробництва, ніж теперішні 18 %. На їх думку, без ретельного планування міжнародні транспортні системи і внутрішні споруди, призначені

для збору платежів, збуту і забезпечення інтермодальних перевезень (тобто перевезень з використанням різних видів транспорту в одній транспортній системі) будуть відчувати колосальне напруження. Повинні бути реконструйовані не тільки ці системи, що слугують цілям глобальної торгівлі, а й міська інфраструктура, яка забезпечує індустріалізацію і життєвий рівень населення. Проблеми забруднення і незапланованого зростання будуть розглядатися як такі, що негативно впливають на привабливість країни як одержувача інвестицій, так і на її прийнятність у ролі торгового партнера. Щоб залишатися конкурентоспроможними, країни повинні покращувати роботу існуючих транспортних систем, здійснюючи капіталовкладення в нові технології і регулюючі та фінансові інститути в цій сфері.

Очікуване зростання міжнародної торгівлі і транспорту неминуче спричинить до виникнення питань щодо сумісності національних і глобальних стандартів і правил, що відносяться до всіх видів безпеки, трудових відносин, антимонопольного і природоохоронного законодавства. Саме ці проблеми стануть основними викликами для міжнародної кооперації та інтеграції у найближче десятиріччя.

Як уже зазначалося, у світі відбулося безпрецедентне зростання обсягу міжнародних транспортних перевезень протягом останніх декількох десятиліть, причому він відображає як зростання глобальної економіки, так і пов'язане з цим збільшення приватних ділових і розважальних поїздок.

Загальний експорт транспортних послуг за період з 1970 р. по 1997 р. виріс приблизно на 170 %. Наприклад, протягом останніх 25 років американський імпорт та експорт росли надзвичайними темпами (зі 132 до 2100 млрд. дол. США). Експорт та імпорт зросли з 13 до 30 % американської економіки. Морська торгівля в усьому світі росла на 3,8 % на рік, і тепер на морські перевезення припадає близько 90 % загального обсягу міжнародної торгівлі Сполучених Штатів.

Економічна глобалізація істотно збільшила іноземні інвестиції в усьому світі. Наприклад, щорічні іноземні інвестиції в США вирости з 45,3 млрд. дол.

США в 1970-х роках до 117,5 млрд. дол. США в першій половині 1990-х років. Це обумовило приріст ВВП в Сполучених Штатах на 60 %. Таке збільшення іноземних інвестицій відображає, зокрема, інтеграцію світової промисловості, оскільки компанії стали міжнародними з точки зору їх операцій, фінансування і маркетингу. Зростаюча частка продукції американських компаній виробляється за кордоном. На початку 1990-х років приблизно 20 % загального виробництва американських компаній було вироблено в інших країнах. У 1998 р. на транспортну техніку, головним чином, автомобілі та літаки, припадало 19 % загального імпорту американських товарів - другий за величиною сектор імпорту.

Як уже зазначалося, фактично всі міжнародні перевезення вимагають використання більш одного виду транспорту на шляху від пункту відправлення до кінцевого пункту призначення. Кожен з видів перевезень вантажів і пасажирів у світі зіграв істотну роль у забезпеченні географічної диверсифікації. Хоча транспорт не може претендувати на виняткову роль в економічній глобалізації, він залишається важливим фактором, який не можна компенсувати або замінити. Компанії вкладають кошти в закордонні філії, розраховуючи на стабільність та надійність міжнародних транспортних послуг.

Передача товарів з одного виду транспорту на інший вимагає наявності споруд для роботи в системі з використанням різних видів транспорту, які повинні функціонувати ефективно, безпечно і передбачувано, а також мати можливість розбудовуватися і розширюватися, оскільки попит на них розширюється і диверсифікується. Наступні два десятиліття зажадають впровадження досягнень науково-технічного прогресу від транспортних систем, щоб знизити витрати, поліпшити надійність і безпеку, а також домогтися більшої сумісності з навколишнім середовищем.

Автомобільний транспорт і залізні дороги домінують у сфері більш коротких перевезень, що зв'язують магістральні транспортні лінії з місцевими пунктами відправлення або кінцевими пунктами призначення. У той же час системи повітряних і морських перевезень охоплюють значну частину

міжнародного транспортування вантажів. У недавньому минулому найбільший ріст вантажопідйомності торгового флоту припадав на великі контейнеровози (їх вантажопідйомність збільшилася на 103 % між 1993 р. і 1997 р.). Зараз у контейнерних перевезеннях домінують глобальні альянси перевізників, які використовують угоди про спільне використання судів, що пропонують вантажовідправникам комплексні послуги і фіксовані графіки перевезень. Високі показники ефективності цих альянсів життєво важливі для майбутнього глобалізації.

Великим судам потрібні розширені портові споруди і великі глибини фарватерів. У майбутньому це буде спонукати країни або групи країн виробляти політику розвитку портів та правила, які будуть стимулювати раціональний і ефективний розвиток портової інфраструктури з метою економного використання наявних ресурсів.

Зростаючі міста зберігають конкурентоспроможність у глобальній економіці і в той же час не завжди міський транспорт задовольняє вимогам стандартів всіх видів безпеки і охорони природи.

У світовому масштабі простежуються темпи росту авіації вищі ніж темпи росту інших видів транспорту. Зміни, які відбулися в повітряних вантажних перевезеннях і службах експрес-доставки упакованих вантажів, являють собою особливо разючий приклад того, що може зробити для глобалізації транспорт. Наприклад, повітряні вантажні перевезення становлять тепер одну четверту всіх міжнародних перевезень США в вартісному вираженні. Швидкість авіаційних перевезень дозволяє підприємствам використовувати системи з обмеженими товарно-матеріальними запасами, постачання точно в термін і обслуговування на вимогу замість величезних і дорогих товарно-матеріальних запасів, що створювалися в минулому.

Політика, що проводиться Сполученими Штатами Америки, заохотила значну відкритість системи повітряного транспорту, зокрема, в сфері вантажоперевезень. Майже 50 угод про відкрите небо, а також інші угоди за специфікою лібералізації вантажоперевезень усунули багато обмежень, які

перешкоджали авіалініям уводити рентабельні і гнучкі ініціативи, щоб реагувати на мінливі вантажопотоки.

Слідом за дерегуляцією американських авіаліній інші перевізники включилися в обслуговування міжнародних ринків з ще більшої кількості пунктів відправлення і призначення. Зростаюча конкуренція між американськими перевізниками спричинила приватизацію низки іноземних перевізників. Близько 75 % світових авіаліній зараз контролюються приватним капіталом, що призвело до зростання ефективності цього виду транспорту.

Регіональна економічна інтеграція, особливо в Північній Америці і Європі, призводить до того, що вантажовідправники все більше покладаються на міжнародні автоперевезення. У майбутньому очікується, що як міжнародні транспортні системи дальньої дії, так і місцеві системи доставки зіткнуться зі зростаючим попитом. Найімовірніше посиляться проблеми «пробок», забруднення довкілля, втоми на дорогах і затримок на прикордонних переходах.

Для контролю над витратами і підвищення рівня обслуговування, необхідні інвестиції в нові технології. Однак технологічні рішення можуть виявитися неадекватними без паралельно зростаючих стимулів для зростання залізничних перевезень та інвестицій у залізничну інфраструктуру. Експлуатаційні норми і фінансові механізми залучення інвестицій також повинні будуть зазнати змін, щоб відповідати мінливим ринковим умовам.

У населених пунктах, кількість яких все збільшується, місцеві вуличні «пробки» знижують здатність вантажівок досягти терміналів систем, що використовують різні види транспорту при перевезенні одного вантажу.

Аналогічним чином наземні транспортні «пробки» затримують прибуття пасажирів і перевізників повітряних вантажів. Тому рішення проблем зростаючих місцевих «пробок» є викликом для країн, які хочуть успішно конкурувати в глобальній економіці.

Ініціативи, спрямовані на те, щоб впоратися з цими викликами, повинні зосередитися на зв'язку з глобальними мережами торгівлі і туризму, а також на системах, що перетворюють міста в зручне і привабливе місце для життя, роботи

і інвестицій. Якість життя буде важливим чинником економічного процвітання в майбутньому, тому що зростаюча мобільність робочої сили і її зростаюча важливість як фактора виробництва створюють багато нових відповідних для інвестицій місць по всьому світу.

Тобто протягом наступних двох десятиліть зростання світової торгівлі і туризму, як і раніше, залишиться прямим наслідком подальшої інтернаціоналізації бізнесу і промисловості. Дія економічних факторів виробництва все більше охоплює весь світ. Здатність країн робити державні і приватні інвестиції в транспорт визначить, які країни зможуть успішно конкурувати, а які залишаться другорядними гравцями з занепалими економіками і рівнем життя. Всі види транспорту почнуть відігравати важливу роль у глобальній економіці, оскільки вони будуть перевозити товари на далекі відстані між країнами і континентами або здійснювати коротші переміщення вантажів (туди і назад) в терміналі систем, що використовують різні види транспорту при перевезенні одного вантажу.

Країни і міжнародні організації будуть покликані розробляти політику, пов'язану з усіма видами безпеки, робочою силою, а також з антимонопольними та природоохоронними проблемами в світі. Щоб пом'якшити інтеграцію міжнародних компаній з місцевими економіками, буде потрібно міжнародне співробітництво для підтримки науково-дослідних і конструкторських робіт. У порівнянні з країнами, які вже мали передові транспортні системи, інтенсивні програми науково-дослідних і конструкторських робіт і ефективні режими регулювання, цей виклик буде ще більш важким для менш розвинених країн.

Такі виклики постають і перед Україною, яка має намір і далі розвивати транспортну систему, комбіновану за формою, всеосяжну за своєю природою, міжнародну за обсягом, інтелектуальну за характером і новаторську за підходом.

### **3.5 Роль лібералізації повітряних перевезень у глобальній транспортній мережі**

З авіацією пов'язана історія найбільшого економічного успіху в останньому десятилітті.

Як вважає Алан П. Ларсон, заступник державного секретаря США з економіки, бізнесу та сільського господарства, лібералізовані авіаційні ринки означають менші тарифи, нові робочі місця і більш високі доходи від інвестицій для всіх країн.

За його словами, повітряний транспорт став системою кровообігу глобальної економіки.

На підтвердження цього Алан П. Ларсон розглядає такі факти.

Так, в США загальна економічна діяльність, що стосується послуг авіаліній, була оцінена в 976 млрд. дол. З цієї суми надання послуг оцінено приблизно в 318 млрд. дол., використання цих послуг – в 529 млрд. дол., діяльність, пов'язана з виробництвом товарів – в 126 млрд. дол. Доходи (включаючи оклади і заробітну плату, пов'язані з послугами авіаліній), отримані від експлуатації авіаліній, склали 278 млрд. дол. Сама галузь нараховує 10,9 мільйонів робочих місць, що відносяться до авіаліній, включаючи службовців галузі, а також тих, хто займається її підтримкою, наприклад, службовців готелів і туристичних компаній.

Також близько 40 % американського експорту нині перевозиться повітрям.

Аналіз, підготовлений Міністерством транспорту США, показує, що угоди про відкрите небо спричинили зниження тарифів для споживачів приблизно на 14 % порівняно з менш ніж 3 % на маршрутах, що зв'язують з країнами, не охопленими такими угодами.

Багато країн скористалися вигодами лібералізованого режиму і підписали угоди між собою. Наприклад, в зоні Тихого океану Нова Зеландія підписала ліберальні двосторонні угоди з чотирма іншими країнами, а Австралія – двосторонні угоди по всіх вантажах з 10 іншими країнами. На Середньому Сході в додаток до угоди про відкрите небо з США Об'єднані Арабські Емірати мають лібералізовані угоди, що найменше ще з трьома країнами. В Азії Сінгапур, Бруней і Тайвань уклали ліберальні угоди з іншими країнами. В Африці Уганда,

Ефіопія і Кенія відкрили свої ринки для інших частин світу шляхом укладення ліберальних двосторонніх угод. Нарешті, в Європі Європейське співтовариство унікальним чином інтегрувало режим польотів авіації всіх своїх держав-членів на додаток до безлічі індивідуальних ліберальних угод з країнами, що не входять в ЄС.

Подальша лібералізація сектору повітряного транспорту призвела до другої головної події в 1990-і роки: переходу на безперервні глобальні транспортні мережі. Для задоволення попиту і підвищення ефективності авіаліній почали створювати альянси і унікальні маркетингові схеми типу партнерств із загальним кодом (за якими один перевізник користується кодом іншого, щоб створити більш зручні умови для двосторонніх дій або використання наземних служб) з метою створення конкурентоспроможних концентричних систем, що охоплюють весь світ. Кількість міжнародних альянсів авіаліній фактично подвоїлася з 1994 р., надавши клієнтам широкий вибір транспортних послуг за значно меншими цінами. Ці міжнародні мережі мають здатність забезпечувати безперервне обслуговування до сотень населених пунктів і з'єднувати ці населені пункти з глобальним ринком.

Аналогічно повітряним транспортним мережам і альянсам авіаліній, що з'єднали населені пункти на всій земній кулі, але в значно більшій мірі сприяв розвиток та інтеграція телекомунікацій, транспорту, митних служб і служб доставки, які, підтримуючи електронну комерцію, сприяли революції в методах ведення бізнесу в XXI ст. Електронна комерція вже перетворилася на невід'ємну частину базової транспортної інфраструктури від доставки товарів і послуг до продажів і маркетингу транспортних послуг.

Доповідь «Гартнер Груп» засвідчила, що бізнес, який надає інформацію про подорожі та здійснює бронювання місць і продаж квитків в онлайн-режимі, приніс дохід в 5 млрд. дол. в 1998 р. і більше 30 млрд. дол. у 2001 р.

Покупки в Інтернеті, реєстрація в Інтернеті, автоматичний пейджинг також стали стандартними елементами повітряних подорожей.



Лібералізація транспортних режимів, особливо в секторі повітряного транспорту – це життєво важливий елемент у тому, що змушує працювати електронну комерцію. Компанії, традиційно звані «авіалініями» або «транспортними компаніями», починають відчувати себе ще й «інформаційними компаніями». Крім того, гігантський потенціал прикордонної торгівлі фізичними товарами в онлайн-режимі може бути реалізований, якщо тільки існує інфраструктура для замовлення, перевезення, відстеження, митного очищення і доставки цих товарів до дверей клієнта.

Економічно розвинуті країни продовжують працювати над тим, щоб виявити нові можливості глобальної авіаційної галузі, спираючись на успіхи минулого і прагнучи передбачити виклики майбутнього.

У контексті всіх цих підходів до подальшого розвитку авіаційного транспорту основне значення мають важливі принципи забезпечення всіх видів безпеки і захисту навколишнього середовища. Повинні продовжувати розроблятися нові, більш суворі стандарти захисту довкілля в межах Міжнародної організації цивільної авіації.

За її керівництва протягом останніх 20 років провідні авіаперевізники світу досягли 70 % зниження викидів окису вуглецю, підвищення ККД палива майже на 50 % і з появою нового покоління реактивних літаків зниження шуму на 85 %.

Таким чином, на порозі значних просувачів у глобальній економічній політиці авіація є життєво важливою, фактично незамінною її частиною, яка має потенціал отримання явних економічних вигод для великої кількості людей в усьому світі.

### **3.6 Збереження конкурентоспроможності морського судноплавства на глобальному ринку**

Економічна криза в азіатському співтоваристві спричинила виникнення пасивного торгового балансу країн цього регіону, що обумовило проблеми, які вплинули на морське судноплавство.

Так, більшість компаній, що займаються океанською торгівлею, зіткнулися з ситуаціями, які вимагають, щоб галузь виробила нові підходи до діяльності з тим, щоб зберегти конкурентноздатність.

Тому галузь лайнерних перевезень, як і інші галузі, сьогодні рухається в напрямку консолідації і концентрації, що часто призводить до злиття. Навіть якщо не відбувається пряме злиття, то створюються альянси або інші види спільних підприємств. Провідні океанські перевізники, транспортні посередники і навіть різні експортери та імпортери вважають вигідним об'єднання в тій чи іншій формі для скорочення витрат і підвищення ефективності.

Пристосовуючись до умов зростаючої глобалізації у транспортній галузі, компанії, які прагнуть зберегти прибутковість або планують зростання і розвиток у довгостроковій перспективі, повинні підтримувати ефективні глобальні зв'язки і вести глобальні операції.

Такі підходи спричиняють ряд проблем в сфері конкуренції і регулювання.

У сучасних умовах зберігається висока конкуренція в міжнародній галузі морського судноплавства і тому деякі країни вважають за потрібне прийняти відповідні національні акти для захисту або підтримки своїх морських галузей.

Тобто конфлікти в судноплавстві стануть у майбутньому все більш складними через транснаціональний вплив на практики судноплавства.

Так, наприклад, досвід показав, що китайські закони і правила завдавали шкоди американським перевізникам та іншим некитайським судноплавним лініям і були дискримінаційними відносно них. Наприклад, некитайським перевізникам заборонено відкривати компанії або їх відділення в тих містах Китаю, куди судна перевізників не заходять щомісячно; їм не дозволяється користуватися низкою послуг судноплавних агентств; існують обмеження на їх експедиторські послуги тощо. Також деякі норми можуть призвести до розкриття конфіденційної інформації про умови контракту і до подальшого

обмеження можливостей некитайських перевізників з надання послуг, пов'язаних з використанням різних видів транспорту в транспортній системі Китаю.

Виходячи з безпеки на транспорті та її впливу на міжнародні транспортні системи і того, що транспортні системи стають все більш інтегрованими, США запропонували всім країнам заснувати незалежні відомства для розслідування катастроф, щоб зберегти довіру суспільства до цих транспортних систем і дістати уроки з катастроф і подій, пов'язаних з транспортом.

Такі незалежні слідчі комісії можуть слугувати адвокатами безпеки в інтересах суспільства і забезпечать об'єктивні та неупереджені розслідування, а також будуть підзвітні уряду.

### **3.7 Залізничний транспорт як компонент глобальної транспортної системи**

Сучасні технології залізниць обумовлюють подальше зростання їх значення в майбутньому, оскільки користувачам транспорту у всьому світі потрібні більш високі швидкості, надійність, вантажопідйомність і ефективність.

Залізниці вже зараз вийшли на міжконтинентальний рівень, хоча вони і зупиняються на краю океанів. Вони є важливими компонентами глобальної транспортної системи з використанням різних видів транспорту, ефективно переміщують гігантські кількості товарів і пасажирів і служать доповненням, що дозволяє пов'язувати воєдино перевезення водою, землею і повітрям.

Протягом ХІХ ст. залізнична галузь розвивалася майже виключно за рахунок приватних компаній, які консолідувалися і об'єднувалися. У більшості країн залізниці в кінцевому підсумку перейшли під контроль національних або місцевих урядів і розглядаються як підприємства громадського користування. Винятком є Сполучені Штати, де всі вантажоперевізники залишаються в приватному секторі, а пасажирські перевезення здійснюються державними компаніями, які отримують великі субсидії від урядів, що їх спонсорують.

Протягом останніх 20 років більшість країн зробили певні кроки з метою або приватизувати свої національні системи залізничного транспорту, або перевести їх на комерційну основу і допустити конкуренцію між приватними компаніями, які експлуатують державні залізниці.

Швидке зростання світової торгівлі робить переміщення вантажів залізницею, зокрема вантажоперевезення з використанням декількох видів транспорту, все більш привабливими і менш витратними, ніж при перевезеннях на вантажівках.

Тим часом з точки зору пасажирських перевезень у зв'язку з вражаючим зростанням міжнародних авіаподорожей і одночасним збільшенням дорожніх пробок, залізниці як місцеві, так і міжміські набувають все більшого значення як виконавці функцій збору і розподілу пасажирів при міжконтинентальних авіаподорожах.

Також високошвидкісні залізниці розглядаються як заміна авіаперевезень на короткі відстані, що вивільняє пропускну спроможність аеропортів для обслуговування міжконтинентальних та інших далеких рейсів.

Залізниці формують все більше комерційних альянсів з судноплавними компаніями і компаніями з перевезення вантажів на автотранспорті, щоб забезпечити своїх клієнтів найекономічнішим поєднанням видів транспорту. Незалежні експедитори вантажів виконують ту ж функцію, причому деякі з них користуються каналами електронної комерції. У США, наприклад, вантажоперевезення з використанням декількох видів транспорту займають друге місце за обсягом, поступаючись тільки транспортуванню вугілля, а контейнерні перевезення є швидко зростаючим сегментом бізнесу залізничних вантажоперевезень. Розвиток обладнання для навантаження подвійних штабелів протягом останніх 20 років значно додало привабливості контейнерним залізничним вантажоперевезенням. Економічна вигода використання екіпажів локомотивів з двох чоловік і всього декількох потужних локомотивних зчеплень для перевезення 200 контейнерів на відстань 2000 миль з порту Лонг-Біч (шт. Каліфорнія) до Чикаго (шт. Іллінойс) безсумнівна, наприклад, порівняно з

роботою 100 водіїв вантажівок за кермом 100 подвійних трейлерів. Тому основні компанії далеких перевезень на вантажівках доставляють трейлери або контейнери до залізниці і використовують вантажівки для перевантаження і безпосередньої доставки.

Переміщення контейнерів через кордони в Північній Америці і Європі отримало додатковий стимул для розвитку в результаті створення Північноатлантичної зони вільної торгівлі і Європейського союзу. В Європі члени Європейського союзу прагнуть гармонізувати свої залізничні стандарти, щоб полегшити транспортування контейнерів залізницею.

Уряди також визнають суспільні вигоди в тому, що стосується безпеки та збереження навколишнього середовища в зв'язку з просуванням контейнерних перевезень як альтернативи вантажівкам. Європейський союз сприяє будівництву «Бетюве Лайн», нової залізниці між Роттердамом і німецьким кордоном. У США створена ділянка залізниці «Аламеда Корридор», що з'єднає порт Лонг-Біч з залізничними станціями в глибині материка і далі.

Міжконтинентальні подорожі належать до найбільш швидкозростаючого сегмента поряд з повітряними пасажирськими перевезеннями, причому це зростання відбувається паралельно зі збільшенням частини особистого доходу, що залишається після задоволення основних потреб людей, і обсягу світової торгівлі. Дістатися у великі аеропорти, а з них по «забитих» транспортом шосе стає проблемою, яка може стримувати зростання міжнародної авіації та світової торгівлі в майбутньому. Вирішення цієї проблеми спонсори аеропортів вбачають у послугах залізниць.

Нещодавно побудовані великі аеропорти в таких азіатських містах як Осака і Гонконг мають нові залізничні гілки в складі своїх комплексів. В Європі ряд існуючих аеропортів вже пов'язані з великими містами, які вони обслуговують, залізницями, причому кількість пасажирів, які користуються залізничним транспортом, щоб дістатися до аеропортів, перевищує 30 % в Осло, Женеві, Мюнхені та Цюриху і 25 % в Лондоні (Хітроу), Франкфурті та Амстердамі. У таких містах як Париж, Ліон і Франкфурт залізниці слугують не

тільки для місцевих сполучень, а й для міжміських сполучень, а іноді і для високошвидкісних ліній, які обслуговують інші міста.

У Сполучених Штатах Америки, де аеропорти зустрічаються частіше ніж в Європі і Азії, залізничний транспорт та й громадський транспорт в цілому використовуються, щоб дістатися до них, значно рідше, хоча в тому чи іншому вигляді доступ за допомогою залізничного транспорту забезпечується в 13 аеропортах. Однак через затори, які можна легко передбачити, керівництво аеропортів і транзитних організацій продовжують планувати і будувати нові залізничні гілки.

Високошвидкісні залізничні магістралі типу ТЖВ (TGV) у Франції, «ІнтерСіті Експресу» в Німеччині і «Асель» на північному сході Сполучених Штатів вже пов'язані з великими аеропортами, але існує й інший спосіб, за допомогою якого високошвидкісні поїзди можуть полегшити міжнародні подорожі, - через заміну польотів на літаках поїздками на поїздах навіть в тому разі, коли залізниця не обслуговує аеропорт. В Європі поїздки на потягах вже стали справою особистого вибору в багатьох міжнародних подорожах, а високошвидкісні магістралі дозволяють залізничному транспорту зберігати або збільшувати свою частку ринку на маршрутах між деякими містами навіть у разі зростання авіаційних подорожей в тих же напрямках. Кращими прикладами є системи «Євростар», що зв'язують Париж, Брюссель і Лондон.

Високошвидкісні залізничні магістралі можуть сприяти розвитку міжнародних подорожей, навіть якщо вони з'єднують пари міст у межах однієї країни, дозволяючи здійснювати поїздки там, де в іншому разі доводилося б літати літаками, а це дозволяє аеропортам вивільняти пропускну здатність для додаткових міжнародних рейсів. Це особливо стосується Північної Америки, де можливості здійснювати міжнародні поїздки на залізничному транспорті досить рідкісні. Недавнє дослідження Управління федеральних залізниць США виявило, що головне джерело вигод, що одержують люди, які не користуються залізничним транспортом, від будівництва високошвидкісних залізничних систем у міжміських коридорах, відноситься до зниження пробок в аеропортах.

Нові досягнення технології експлуатації залізниць і телекомунікацій надають можливість розширити ємність залізничної системи, що дозволить перевозити більше вантажів існуючими шляхами. Сучасні системи управління поїздами, що дозволяють використовувати одну і ту ж колію більшій кількості поїздів, ефективно збільшують пропускну здатність існуючих шляхів без необхідності будувати додаткові залізничні лінії. У США працюють над створенням «інтелектуальних залізничних систем», які ввели б новітні цифрові телекомунікаційні технології в управління поїздами, гальмівні системи, розв'язки на різних рівнях і виявлення дефектів.

Сучасне управління поїздами складається з інтегрованих командних, контрольних, телекомунікаційних та інформаційних систем для безпечного, точного і ефективного управління рухом поїздів. Системи позитивного управління поїздами зводять разом лінії цифрової передачі даних, системи безперервного і точного позиціонування (наприклад, «Національна диференціальна система глобального позиціонування»), бортові комп'ютери на локомотивах і шляхове обладнання, внутрішньовагонні дисплеї, інтерфейси управління контролером і гальмами на локомотивах, блоки придорожніх інтерфейсів на стрілках і придорожніх детекторах, а також комп'ютери та монітори центру управління.

Ці нові системи управління поїздами, що працюють на основі телекомунікацій, відіграють важливу роль в тому, щоб зробити систему залізниць безпечнішою. Системи позитивного управління поїздами значно знизять вірогідність зіткнень поїздів, жертви серед колійних робітників, пошкодження обладнання та події з перевищенням швидкості.

Використання електронних датчиків допоможе залізницям досягти довгоочікуваної мети раннього виявлення небезпечного стану обладнання і шляхів. Електронні датчики на колії або уздовж неї і на локомотивах, і вантажних вагонах дозволять виявляти проблеми з шляхами і обладнанням і передавати інформацію поїздам, і ремонтним бригадам, і центрам управління,

щоб, за необхідності зупинити поїзд або знизити швидкість і почати ремонтні роботи.

Нові технології запобігання катастроф на перетинах залізничних колій з шосе або двох залізничних ліній на одному рівні (наприклад, чотирьохсекторні ворота, фотоспостереження, медіани смуг відчуження тощо) також покращують роботу залізниць і їх надійність. Інтелектуальні перетини на одному рівні з датчиками будуть надсилати інформацію про потяги центрам управління руху на шосе і через знаки з дорожньої інформацією на узбіччях водіям.

Сучасні технології також пропонують засоби для поліпшення потоку інформації між залізницями, і між залізницями і вантажовідправниками, що дозволить підвищити ефективність і використання ресурсів більш продуктивно.

Електронна комерція (загальний термін, який застосовується для сучасних технологій) може набувати різних форм. Наприклад, багато великих залізниць зараз мають сайти в Інтернеті, де вантажовідправники можуть знайти інформацію про розцінки і маршрути і простежити рух індивідуальних грузовідправників. Інтернет також використовується залізницями для продажу обладнання іншим залізницям на аукціонах. Принаймні одна велика залізниця в США, а також кілька фірм, які виступають як «третя сторона», вивчають шляхи онлайн-оформлення замовлень вантажовідправників і гарантованої оплати провайдером вантажних перевезень. У майбутньому залізниці будуть здатні самостійно визначати шляхи з надлишками пропускну здатності в певні відрізки часу і продавати ці надлишки з торгів через Інтернет. Вантажовідправники будуть спроможні скористатися низькими розцінками в періоди недозавантаження, знижуючи тим самим виробничі витрати і ціну товарів з доставкою.

Також уряди країн мають внести свій вклад у підтримку зовнішньої торгівлі. Процес митного оформлення повинен бути прискорений, але без шкоди національним інтересам. Тут знову технічний прогрес відіграє ключову роль у забезпеченні більш ефективної роботи. Для скорочення часу очищення на кордонах США для всіх видів транспорту введено в дію Міжнародну систему



торгових даних, яка автоматизує звітність про міжнародну торгівлю і угоди з перевезень. Цю систему розробила митна служба США за керівництва міжвідомчої ради директорів (включаючи міністерство транспорту). Ця ініціатива призначена для розробки і реалізації ефективної і рентабельної автоматизованої системи, яка видає більш повну і точну інформацію про залізничні перевезення вантажів та імміграційну інформацію про членів бригад як країни-експортера, так і країни-імпортера.

Нова система надасть урядовим інспекторам більш точну і своєчасну інформацію, що дозволить поліпшити якість їх рішень про допустимість, а також забезпечить кращу статистичну інформацію для відстеження довгострокових тенденцій.

Залізничний транспорт стане все більш важливим фактором у глобальній торгівлі, хоча б через затори в дорожньому і повітряному русі.

На вантажних залізницях відзначено істотне зростання продуктивності за рахунок удосконалень у технології, більш продуктивного устаткування і консолідації заводів-виробників шляхом злиття, причому всі ці фактори призвели до скорочення числа працюючих.

Подальші удосконалення будуть пов'язані з фізичними та інституційними змінами при перевалці вантажів між залізничним, морським і дорожнім транспортом.

У секторі пасажирських перевезень у США підвищення продуктивності відбувалося повільніше, тоді як в Європі і Японії поява високошвидкісних залізничних магістралей призвела до можливості отримання прибутку й в цьому, зазвичай, неприбутковому секторі.

У США Міністерство транспорту заохочує розробку нових проектів високошвидкісного залізничного транспорту на додаток до системи «Асель», введеної у «Північно-східному коридорі», перш за все за рахунок всезростаючого вдосконалення існуючих ліній. Можливий технологічний прорив може наступити при створенні поїздів з магнітним підвісом, що розвивають швидкість до 300 миль на годину (близько 480 км/г).

У Німеччині ця технологія готова для реалізації, а в Японії альтернативна форма технології магнітного підвісу вже готова. Сполучені Штати Америки і Німеччина окремо вибирають майданчики для спорудження короткого демонстраційного проекту магнітного підвісу. Будь-який з них може зреалізувати міжміські лінії магнітного підвісу, що забезпечує кількісні поліпшення залізничного транспорту і перетворення його в ще більш потужний засіб підтримки міжнародної торгівлі порівняно з високошвидкісним залізничним транспортом.

### **3.8 Підготовка робочої сили для транспорту XXI ст.**

Забезпечення підготовленою робочою силою, здатною розуміти і задовольняти швидкозмінливі потреби транспорту – це виклик, що стоїть перед керівниками на транспорті в усьому світі.

Попит на кваліфіковану і технічно грамотну робочу силу для транспорту зростає, як ніколи раніше. У зонах, де економіка є в основному сільською та аграрною, існує критична нестача фахівців, зокрема інженерів. У щільно населених міських регіонах з процвітаючою високотехнологічною економікою не вистачає службовців, здатних створювати, експлуатувати і обслуговувати інфраструктуру.

Працівники транспорту XXI ст. чи то планувальники, розробники або системні контролери повинні володіти широким набором здатностей та навичок.

По-перше, все більше зростає важливість технологічних компетентностей, таких, наприклад, як навички роботи з комп'ютером при управлінні дорожнім рухом і знання альтернативних паливних технологій, що застосовуються для захисту середовища.

По-друге, специфічні навички формування транспортної політики можуть зажадати різноманітного розуміння: неупереджене та оптимальне управління рухом, вплив різних видів палива і двигунів машин, потреби в енергії та інші аспекти життя суспільства, наприклад, міська структура і економічний розвиток.

По-третє, існують такі нетрадиційні аспекти діяльності, як розуміння стратегічного управління, дія програм, людських ресурсів і фінансової відповідальності.

Нарешті, деякі службовці потребують удосконалення своїх навичок шляхом підвищення кваліфікації у сфері технологій різних видів безпеки і обслуговування існуючих транспортних систем.

Традиційно формальну освіту, пов'язану з транспортом, можна отримати двома шляхами. Перший – це кар'єрний шлях – зазвичай через програму формальної освіти, що готує професіоналів для роботи як адміністраторів. Другий шлях – через професійно-технічну підготовку та удосконалення своїх навичок.

На забезпечення транспортної галузі на підготовлення робочої сили впливають кілька факторів.

По-перше, на робочу силу в сфері транспорту вплинула нинішня революція в техніці (пов'язана з прогресом у сфері телекомунікацій). Вона впливає на конкурентоспроможність нації, а також на ефективність і професійну підготовленість її робітників. Деякі країни Азії, наприклад, Індія і Малайзія швидко розвиваються на базі своєї комп'ютерної інфраструктури та навчання замість того, щоб пройти традиційні етапи розвитку виробництва.

По-друге, глобалізація поширює як проблеми, так і можливі їх рішення через географічні і політичні кордони. Наприклад, вимоги контролю над забрудненням повітря, які вирішують проблему навколишнього середовища в одній країні, можуть змушувати сусідню країну прийняти економічно неприйнятні заходи.

Впливають і демографічні фактори. Так, працівники зараз вільні у своїх переміщеннях, часто залишаючи вакантними посади, які важко замінити. Такі переміщення включають міграцію з Африки в Європу, з Південно-Східної Азії на Середній Схід, з Центральної і Південної Америки до Північної. Тому мобільність сучасної світової економіки ускладнює підбір і збереження транспортних працівників на всіх професійних рівнях.

Наступний фактор – це пріоритети країни і наявність ресурсів. Наприклад, навчання експерта з транспорту, який повинен оцінювати та контролювати вплив забрудненого повітря і створення пробок на стан здоров'я, рівень життя і використання земель в місті.

Це особливо важливо для перехідних економік, що стоять перед вибором виділення коштів на підготовку таких фахівців з наявних мізерних ресурсів.

Основні варіанти задоволення потреби транспорту в робочій силі такі:

Перший варіант – це створення і підтримка якісного середовища навчання. Діячі в галузі освіти розуміють, що для задоволення зростаючого попиту на робочу силу потрібно починати якомога раніше, стимулюючи процес навчання серед дітей шкільного віку. Розширені програми з математики, прикладних наук і технології, наприклад, можуть містити розділи, пов'язані з математичними проблемами транспорту та науковими або технологічними проектами. Вони визначають тих, хто подумає про кар'єру в сфері транспорту.

Інший варіант вибору передбачає розширення традиційного діапазону робочих місць і кар'єр за рахунок включення жінок і представників меншин, які могли б обіймати не тільки ключові керівні посади, але і нетрадиційні технічні посади.

Також потрібно впроваджувати в життя концепцію, згідно з якою освіта не закінчується, коли людина залишає школу, а триває протягом всієї кар'єри і життя. Вона відноситься до професіоналів на всіх рівнях, які хочуть удосконалювати свої навички у формальній обстановці класу або за допомогою неформальних методів навчання.

Щоб ці варіанти були успішні, навчальні плани з транспорту повинні бути реструктуризовані і розширені. Професіонали транспорту в ХХІ ст. повинні розуміти, як їх робота впливає на навколишнє середовище. У той же час вони повинні володіти навичками розуміння рішень, що відносяться до лідерів спільнот. Нарешті, в переглянуті навчальні плани можна включати такі нетрадиційні теми, як етика.

Крім того, необхідно створення довгострокових партнерств і короткострокової співпраці між представниками транспорту та іншими зацікавленими сторонами як на міжнародному, так і на регіональному рівні.

При такому швидкому темпі змін нереально очікувати, що одна частина суспільства – чи то академічний, державний, приватний або некомерційний сектор – візьме на себе повну відповідальність за такі перетворення у навчанні в сфері транспорту в XXI ст. Ці зусилля необхідно об'єднати в національному, регіональному та міжнародному масштабах.

Навчальні процеси повинні передбачати не тільки освіту, а й дослідницьку роботу і механізми передачі технологій. Традиційні методи, наприклад, бібліотечні книги, тепер доповнені і удосконалені додатками, заснованими на сучасних технологіях, мовленням через супутники, аудіовізуальним матеріалом і цифровими записами. Ці засоби забезпечують можливості, які виходять за межі традиційного географічного, фінансового та педагогічного навчання.

Нові засоби мають особливе значення для тих, хто мешкає у віддалених районах, у кого немає прямого доступу до ресурсів для навчання та досліджень, хто обмежений у коштах, але поставив перед собою певні цілі (тобто для молодих людей, охочих дізнатися побільше про кар'єру в сфері транспорту, або діючих практичних працівників, які потребують підвищення кваліфікації).

У високо конкурентному глобальному економічному середовищі виклик, що стоїть перед транспортним співтовариством, полягає в тому, щоб залучити найздібніших учнів і студентів та зберегти кращих службовців. Це люди, які не тільки привносять творче мислення в транспортні проблеми, а й ставлять під сумнів статус-кво, щоб просунути систему вперед.

У кожній країні люди, що займаються освітою, повинні адаптуватися до постійних і мінливих вимог протягом усього курсу навчання, яке вони пропонують, і до дослідницьких можливостей, що надаються їх установами (включаючи інструменти і додатки). Вони повинні продемонструвати прихильність до розширення рамок освіти за межі «традиційного навчання» для студентів різного віку.

Численні зацікавлені сторони повинні надати (самі або на паях з іншими учасниками суміжної транспортної діяльності) необхідні ресурси, наприклад, стипендії, гранти, дослідницькі можливості, інтернатури і комп'ютерне програмне та матеріальне забезпечення.

Всі ці заходи будуть сприяти правильному сприйняттю підприємництва на транспорті.

На рівні суспільства (і міжнародного співтовариства) необхідно забезпечити підтримку більш безпечним і ефективним транспортним системам, що задовольняють вимоги висококонкурентного всесвітнього середовища XXI ст.

## РОЗДІЛ 4

### ОСНОВИ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

#### 4.1 Напрями реалізації регіональної політики в Україні

Ратифікувавши Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, Україна отримала інструмент для докорінних перетворень. Виконання вимог цієї Угоди дає можливість Україні у подальшому стати повноцінним членом в Європейському Союзі. Такими вимогами є відповідність Копенгагенським критеріям - параметрам, яким мають відповідати держави - члени Європейського Союзу.

Для досягнення зазначених параметрів в Україні була розроблена «Стратегія сталого розвитку «Україна - 2020» [33].

Стратегія визначає мету, вектори руху, дорожню карту, першочергові пріоритети та індикатори належних оборонних, соціально-економічних, організаційних, політико-правових умов становлення та розвитку України.

У Стратегії визначено основні напрями розвитку, безпеки, відповідальності та гордості.

Напрямок розвитку передбачає забезпечення сталого розвитку держави, проведення структурних реформ та, як наслідок, підвищення стандартів життя.

Україна має стати державою з сильною економікою та з передовими інноваціями. У Стратегії зазначено, що для цього, передусім, необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему.

Напрямок безпеки передбачає забезпечення гарантій безпеки держави, бізнесу та громадян, захищеності інвестицій та приватної власності.

Україна має стати державою, що здатна захистити свої кордони та забезпечити мир не тільки на своїй території, а й у європейському регіоні. Визначальною основою безпеки має також стати забезпечення чесного і неупередженого правосуддя, невідкладне проведення очищення влади на всіх рівнях та забезпечення впровадження ефективних механізмів протидії корупції.

У Стратегії зазначено, що особливу увагу потрібно приділити безпеці життя та здоров'ю людини, що неможливо без ефективної медицини, захищеності соціально вразливих верств населення, безпечного стану довкілля і доступу до якісної питної води, безпечних харчових продуктів та промислових товарів.

Напрямок відповідальності передбачає забезпечення гарантій, а саме: кожен громадянин, незалежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мовних або інших ознак, матиме доступ до високоякісної освіти, системи охорони здоров'я та інших послуг у державному та приватному секторах.

У Стратегії зазначено, що територіальні громади самостійно вирішуватимуть питання місцевого значення, свого добробуту і нести відповідальність за розвиток всієї країни.

Напрямок гордості передбачає забезпечення взаємної поваги та толерантності в суспільстві, гордості за власну державу, її історію, культуру, науку, спорт.

Україна повинна посісти гідне місце серед провідних держав світу, створити належні умови життя і праці для виховання власних талантів, а також залучення найкращих світових спеціалістів різних галузей.

Для реалізації «Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» також була затверджена Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 р. [34]. Необхідність підготовки такої Стратегії обумовлена вирішальною роллю регіонів у забезпеченні сталого розвитку держави в цілому.



Крім того, доцільність підготовки нового стратегічного документа, обумовлена необхідністю розроблення відповідних до європейських стандартів напрямків розвитку регіонів, врахування періодів, що синхронізується з плановими та бюджетними циклами ЄС та з урахуванням впливу світових тенденцій просторового розвитку, а саме:

- урбанізація, депопуляція села, зміна системи розселення;
- загальна відкритість світу щодо руху робочої сили, що впливає на відтік за межі країни як найбільш інтелектуальних, так і найбільш кваліфікованих робочих кадрів;
- фінансово-економічна криза, обмеженість ресурсів (насамперед водних), зростання світової потреби у продовольстві, орієнтація на території, які є найбільшими виробниками продовольства.

Стратегія регіонального розвитку визначає цілі державної регіональної політики та основні завдання центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування, а також передбачає узгодженість державної регіональної політики з іншими державними політиками, які спрямовані на територіальний розвиток.

Розроблення Стратегії здійснено з урахуванням змін, які відбулися в розвитку регіонів держави за останні роки, що характеризуються:

- поступовим підвищенням рівня концентрації економічної активності як на загальнодержавному (зосередження основних ресурсів розвитку в м. Києві, де виробляється майже 20 відсотків валового внутрішнього продукту країни, акумулюється 50 відсотків усіх прямих іноземних інвестицій, збільшується чисельність населення за рахунок міграції з інших регіонів, майже 75 відсотків працівників, зайнятих переважно у сфері послуг, мають вищу освіту), так і на регіональному рівні (концентрація економічної діяльності в обласних центрах та прилеглих районах, у більшості яких зосереджується понад 60 відсотків обсягів виконаних будівельних робіт, інвестицій та виробництва);
- нерівномірністю розвитку територій, зростанням міжрегіональних соціально-економічних диспропорцій, значною диференціацією розвитку

районів та міст, у частині яких (більш як 30 відсотків) тривалий час спостерігається одночасне зниження рівня економічної активності та зменшення чисельності населення.

- з огляду на посилення ролі обласних центрів у загальноекономічному розвитку, вони і надалі продовжуватимуть значною мірою визначати характер подальшої територіальної диференціації соціально-економічного становища в країні (динаміка економічного зростання у великих міських агломераціях пришвидшить міграційний рух із сільських населених пунктів та малих міст з обмеженим потенціалом розвитку);

- формуванням протягом тривалого періоду неефективної системи державного управління регіональним розвитком та непрозорого механізму фінансового забезпечення розвитку регіонів, відсутністю чітко визначеної державної політики у сфері регіонального розвитку, застарілим механізмом взаємовідносин на рівні «держава – регіон» та регіонів між собою, недосконалістю системи територіальної організації влади та зволіканням з проведенням реформування місцевого самоврядування та адміністративно-територіального устрою.

Як зазначено у Стратегії, виходячи з врахування вищезначених проблем, інтегрований підхід до формування та реалізації державної регіональної політики передбачає поєднання таких складових частин:

- секторальної (галузевої) – підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів шляхом оптимізації і диверсифікації структури економіки, забезпечення ефективною спеціалізацією регіонів з пріоритетним використанням власного ресурсного потенціалу;

- територіальної (просторової) – досягнення рівномірного та збалансованого розвитку територій, розвиток міжрегіонального співробітництва, запобігання поглибленню соціально-економічних диспропорцій шляхом формування «точок зростання», активізації місцевої економічної ініціативи та зміцнення потенціалу сільської місцевості, забезпечення соціально-економічної

єдності і рівномірності розвитку регіонів з метою створення рівних умов для розвитку людини;

- управлінської – застосування єдиних підходів до формування і реалізації політики регіонального розвитку, створення єдиної системи стратегічного планування та прогнозування розвитку держави і регіонів, оптимізація системи територіальної організації влади.

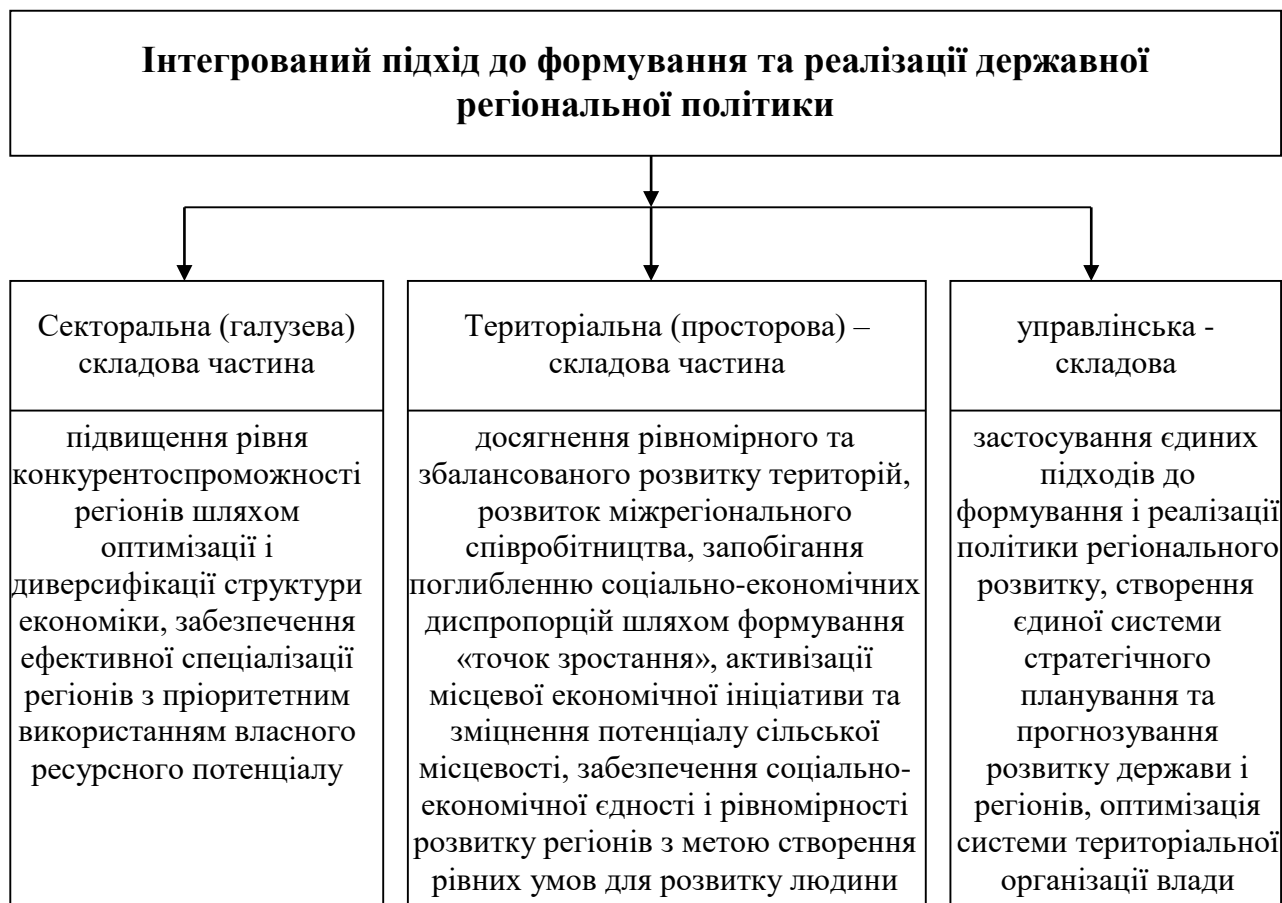


Рисунок 4.1 - Інтегрований підхід до формування та реалізації державної регіональної політики

У Стратегії зазначено, що формування ефективного і прозорого механізму фінансового забезпечення регіонального розвитку потребує врахування специфіки розвитку кожного регіону.

Стратегія спрямована на визначення завдань та інструментів для розв’язання соціальних проблем, підвищення рівня економічного потенціалу

територій, продуктивності їх економіки, прибутковості бізнесу та доходів населення і, як наслідок, створення умов для загального підвищення соціальних стандартів, якості життя та розвитку бізнес-середовища.

Однак така взаємозалежність потребує визначення та запровадження дієвого фіскального механізму та механізму перерозподілу, в іншому разі існує реальна загроза надмірної поляризації та зростання диспропорцій між економічно розвинутими містами та рештою території країни.

За умови обмеженості фінансових ресурсів, які Кабінет Міністрів України може спрямувати на розвиток територій, необхідно визначити пріоритети розподілу ресурсів та сконцентрувати їх на тих заходах та територіях, що можуть забезпечити найвищий результат у найкоротший строк та матимуть довготривалий і комплексний вплив на розвиток не лише цієї території, але і сусідніх регіонів.

Отже, заходи, спрямовані на концентрацію ресурсів на певних територіях, слід здійснювати разом із заходами, спрямованими на підвищення ролі «точок зростання» на прилеглих до них територіях, для поширення на більшу територію позитивного впливу таких заходів.

Принципові позиції підходу ЄС до реалізації регіональної політики, які базуються на поєднанні політики щодо підвищення рівня конкурентоспроможності територій та політики, спрямованої на недопущення зростання регіональних диспропорцій підтримуються в Стратегії розвитку регіонів.

У той же час реалізація такого підходу обмежена на цей час у відповідних за обсягами ресурсах для здійснення ефективних заходів у рамках такого підходу.

У загальному розвитку держав – членів ЄС значну роль відіграє сфера регіонального розвитку. Для реалізації регіональної політики в ЄС витрачається третина всього зведеного бюджету (308 млрд. євро протягом 2007 - 2013 років, з них 81,5 % спрямовується на здійснення заходів щодо зменшення територіальних диспропорцій, близько 16 % – на підвищення рівня

конкурентоспроможності регіонів та 2,5 % – на європейське територіальне співробітництво).

У зв'язку із змінами у соціально-економічному розвитку України, міжнародній економіці внаслідок глобальної кризи виникла потреба у скороченні переліку пріоритетів регіонального розвитку з метою концентрації фінансових ресурсів на основних завданнях, які матимуть системний та довгостроковий вплив на розвиток регіонів та національної економіки в цілому.

У Стратегії на основі тенденцій соціально-економічного розвитку регіонів протягом останніх 20 років та проблем, що існують у сфері регіональної політики, визначено пріоритети державної регіональної політики до 2020 року:

- підвищення конкурентоспроможності регіонів та зміцнення їх ресурсного потенціалу;
- забезпечення розвитку людських ресурсів;
- розвиток міжрегіонального співробітництва;
- створення інституціональних умов для регіонального розвитку.

Підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів полягає у створенні оптимальних умов для розкриття регіонами власного потенціалу та ефективного використання конкурентних переваг регіональної економіки.

Територіальна соціально-економічна інтеграція і просторовий розвиток передбачають: виконання насамперед завдань і здійснення заходів, спрямованих на вирішення актуальних проблемних питань Донецької та Луганської областей, Автономної Республіки Крим та м. Севастополя; недопущення поглиблення регіональних диспропорцій у доступі населення насамперед до базових соціальних, комунальних, адміністративних, транспортних, інформаційних та інших послуг; створення умов для співробітництва регіонів.

Ефективне державне управління у сфері регіонального розвитку передбачає створення бази для реалізації ефективної державної регіональної політики:

- механізму та інструменту державного управління регіональним розвитком, що сприятиме розв'язанню проблем регіонів, через децентралізацію

державних повноважень шляхом їх передачі на місцевий рівень з одночасною передачею відповідних фінансових ресурсів;

- удосконалення процесів стратегічного планування та виконання поставлених завдань на всіх рівнях;

- запровадження ефективного механізму координації дій центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування під час реалізації галузевих пріоритетів і завдань на різних територіальних рівнях.

Для досягнення цієї цілі також необхідні значні інвестиції у розвиток людського капіталу – навчальні та практичні програми підвищення кваліфікації спеціалістів центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, які відповідають за формування і реалізацію державної регіональної політики та здійснення контролю за станом її реалізації.

Державна регіональна політика в Україні вимагає координації її цілей та заходів з пріоритетами галузевих політик. Зокрема, це стосується таких сфер, як: транспорт та інфраструктура; економічний розвиток та інвестиції; підприємництво і регуляторне середовище; конкурентна політика; ринок праці; освіта і наука; інноваційна діяльність.

Питання ефективності здійснення заходів у рамках реалізації Стратегії неможливо розглядати окремо від питання проведення реформи адміністративно-територіального устрою, фіскальної децентралізації, розвитку і стимулювання конкурентних засад економіки, посилення ролі місцевого самоврядування тощо.

На реалізацію стратегічних завдань, що стоять перед Україною, також була схвалена Концепція реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні.

Метою Концепції є визначення напрямів, механізмів і термінів формування ефективного місцевого самоврядування та територіальної організації влади для створення і підтримки повноцінного життєвого середовища для громадян, надання високоякісних та доступних публічних послуг, становлення інститутів прямого народовладдя, задоволення інтересів громадян в

усіх сферах життєдіяльності на відповідній території, узгодження інтересів держави та територіальних громад.

Система місцевого самоврядування на сьогодні не задовольняє потреб суспільства. Функціонування органів місцевого самоврядування у більшості територіальних громад не забезпечує створення та підтримку сприятливого життєвого середовища, необхідного для всебічного розвитку людини, її самореалізації, захисту її прав, надання населенню органами місцевого самоврядування, утвореними ними установами та організаціями високоякісних і доступних адміністративних, соціальних та інших послуг на відповідних територіях.

Починаючи з 1991 року, чисельність сільського населення зменшилася на 2,5 млн. осіб, а кількість сільських населених пунктів – на 348 одиниць. Разом з тим кількість сільських рад збільшилася на 1067 одиниць.

В Україні утворено близько 12 тис. територіальних громад, у більш як 6 тис. громад чисельність жителів становить менш як 3 тис. осіб, з них у 4809 громадах – менш як 1 тис. осіб, а у 1129 громадах – менш як 500 осіб, у більшості з них не утворено виконавчі органи відповідних сільських рад, відсутні бюджетні установи, комунальні підприємства тощо. Органи місцевого самоврядування таких громад практично не можуть здійснювати надані їм повноваження.

Дотаційність 5419 бюджетів місцевого самоврядування становить понад 70 %, 483 територіальні громади на 90 % утримуються за рахунок коштів державного бюджету.

Здійснення постійної фінансової підтримки через районні бюджети малочисельних територіальних громад з використанням системи дотацій вирівнювання є обтяжливим для державного бюджету та стримує розвиток малих міст і великих селищ.

Удосконалення потребує також система територіальної організації влади з метою підвищення ефективності управління суспільним розвитком на відповідній території.

Збереження диспропорційності адміністративно-територіального устрою як основи існування нераціональної територіальної організації влади (відсутність цілісної території адміністративно-територіальної одиниці базового рівня, перебування територіальної громади села, селища, міста у складі іншої територіальної громади або на території іншої адміністративно-територіальної одиниці, територіальної громади району в місті) призводить до конфлікту компетенцій як між органами місцевого самоврядування, так і між органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади.

Проведення структурних реформ дасть змогу досягти стійкого економічного ефекту за умови гармонізації пріоритетів і етапів зазначених реформ із реформою місцевого самоврядування та територіальної організації влади.

На сьогодні ефективного та швидкого розв'язання потребують такі проблеми:

- погіршення якості та доступності публічних послуг внаслідок ресурсної неспроможності переважної більшості органів місцевого самоврядування здійснювати власні і делеговані повноваження;

- зношеність теплових, каналізаційних, водопостачальних мереж і житлового фонду та ризик виникнення техногенних катастроф в умовах обмеженості фінансових ресурсів місцевого самоврядування;

- складна демографічна ситуація у більшості територіальних громад (старіння населення, знелюднення сільських територій та монофункціональних міст);

- неузгодженість місцевої політики щодо соціально-економічного розвитку з реальними інтересами територіальних громад;



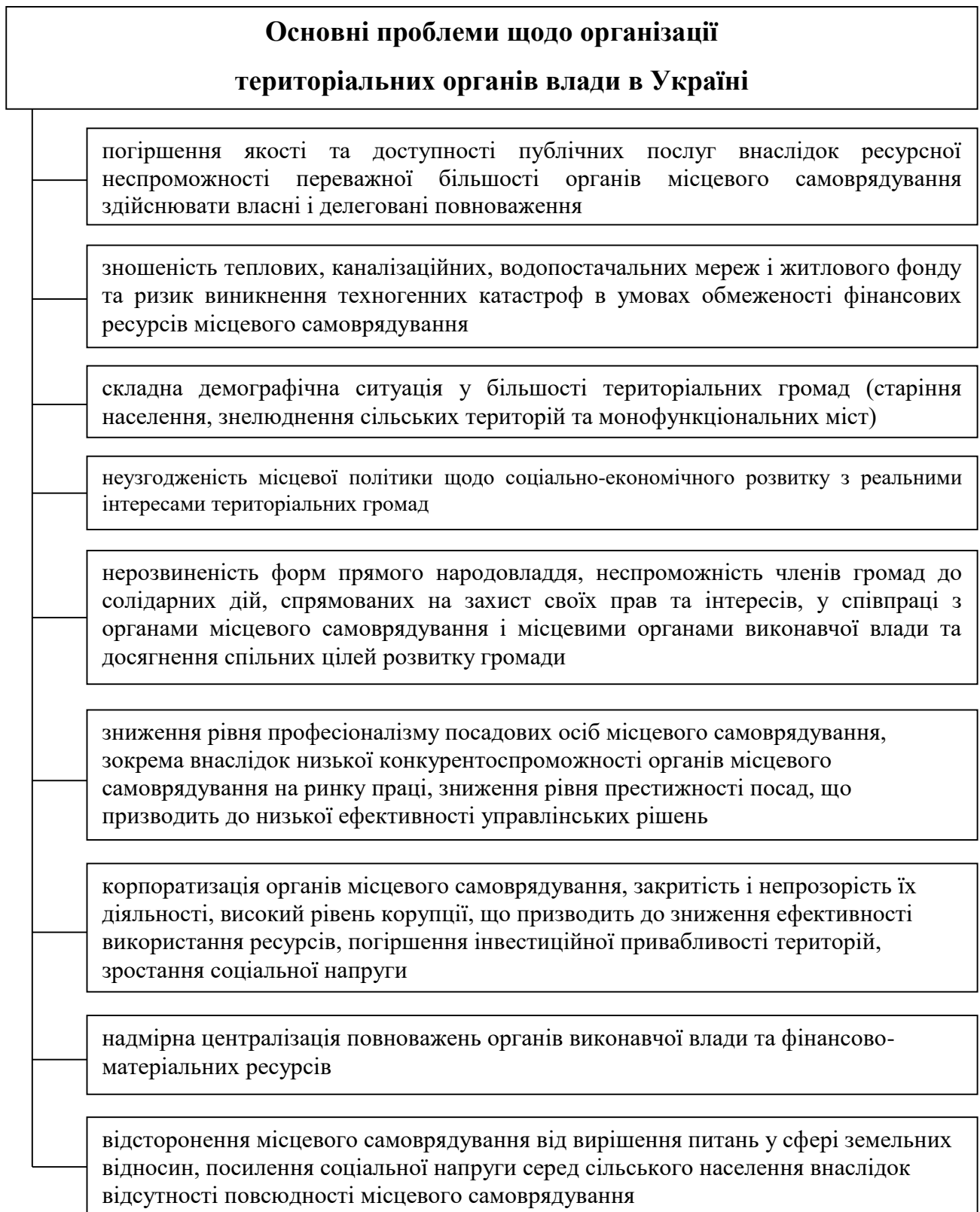


Рисунок 4.2 - Основні проблеми щодо організації територіальних органів влади в Україні

- нерозвиненість форм прямого народовладдя, неспроможність членів громад до солідарних дій, спрямованих на захист своїх прав та інтересів, у співпраці з органами місцевого самоврядування і місцевими органами виконавчої влади та досягнення спільних цілей розвитку громади;

- зниження рівня професіоналізму посадових осіб місцевого самоврядування, зокрема внаслідок низької конкурентоспроможності органів місцевого самоврядування на ринку праці, зниження рівня престижності посад, що призводить до низької ефективності управлінських рішень;

- корпоратизація органів місцевого самоврядування, закритість і непрозорість їх діяльності, високий рівень корупції, що призводить до зниження ефективності використання ресурсів, погіршення інвестиційної привабливості територій, зростання соціальної напруги;

- надмірна централізація повноважень органів виконавчої влади та фінансово-матеріальних ресурсів;

- відсторонення місцевого самоврядування від вирішення питань у сфері земельних відносин, посилення соціальної напруги серед сільського населення внаслідок відсутності повсюдності місцевого самоврядування.

Зазначені проблеми ускладнюються внаслідок проблем правового та інституційного характеру, а також неузгодженості реформ у різних сферах з реформуванням системи місцевого самоврядування та адміністративно-територіального устрою держави.

У Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні запропоновано напрями розв'язання існуючих проблем організації територіальних органів влади шляхом:

- визначення обґрунтованої територіальної основи для діяльності органів місцевого самоврядування та органів виконавчої влади, здатних забезпечити доступність та належну якість публічних послуг, що надаються такими органами, а також необхідної для цього ресурсної бази;

- створення належних матеріальних, фінансових та організаційних умов для забезпечення здійснення органами місцевого самоврядування власних і делегованих повноважень;

- розмежування повноважень у системі органів місцевого самоврядування та органів виконавчої влади на різних рівнях адміністративно-територіального устрою за принципом субсидіарності;

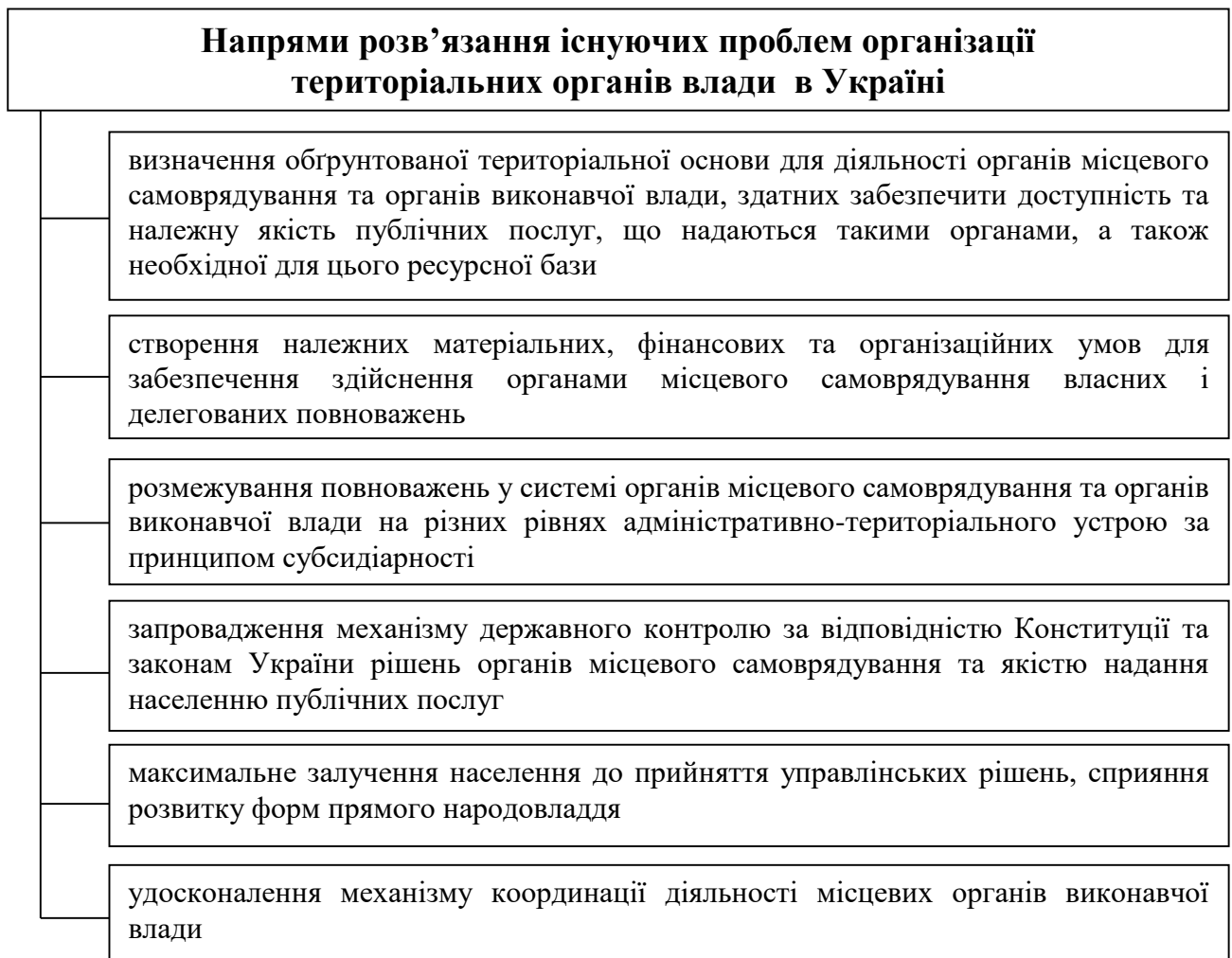


Рисунок 4.3 - Напрями розв'язання існуючих проблем організації територіальних органів влади в Україні

- розмежування повноважень між органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування на засадах децентралізації влади;

- запровадження механізму державного контролю за відповідністю Конституції та законам України рішень органів місцевого самоврядування та якістю надання населенню публічних послуг;
- максимальне залучення населення до прийняття управлінських рішень, сприяння розвитку форм прямого народовладдя;
- удосконалення механізму координації діяльності місцевих органів виконавчої влади.

Перехід до децентралізованого управління є характерною ознакою як розвинених країн, так і країн, що розвиваються. Зазначений процес зумовлений прагненням країн до підвищення ефективності надання державних послуг, усунення макроекономічної нестабільності та прискорення процесу економічного зростання.

#### **4.2 Теоретичні підходи до визначення сутності децентралізації**

Нині, коли наша країна перебуває в складних політичних і економічних умовах постає багато нових, важливих питань, які варто вирішувати в найкоротші терміни.

Мета реформування управління на основі децентралізації полягає у формуванні ефективної системи публічної адміністрації, яка надаватиме якісні публічні послуги громадянам на рівні, що відповідає європейським стандартам, забезпечуватиме оптимальне використання публічних коштів та буде здатна вчасно реагувати на соціально-економічні та зовнішньополітичні проблемні питання.

Внутрішньополітичний розвиток України та зовнішня ситуація загострили питання децентралізації влади. Проблема децентралізації влади не є новою, проте залишається актуальною, оскільки за існуючої системи державотворення управління державою сконцентроване в місті Києві, а не на нижчих рівнях публічної влади, тому, функціонування виконавчої влади і органів місцевого самоврядування на місцях не є досить продуктивним і динамічним. З огляду на

це потребує вивчення та приведення у відповідність з Конституцією України правове регулювання цих проблем.

В Україні закладено конституційні засади місцевого самоврядування, ратифіковано Європейську Хартію місцевого самоврядування, прийнято низку базових нормативно-правових актів, які регулюють діяльність органів місцевого самоврядування.

Проблемі децентралізації управління в науковій літературі присвячені праці як зарубіжних, так і вітчизняних науковців. Ці питання досліджували: О. Амосов, К. Арановський, З. Варналія, Б. Гурне, Ж. Зіллер, І. Козюбра, Г. Мостовий, Н. Нижник, О. Оболенський, О. Петруніна, М. Харитончук та інші. Кожний із названих науковців пропонує власне бачення проблеми децентралізації, але комплексний підхід до визначення поняття децентралізації та порядку її проведення залишається повністю не дослідженим.

Історія децентралізованої держави є історією суперечностей, пов'язаних із пошуком найкращої форми організації держави. Проблема децентралізації влади в українській теорії конституційного і адміністративного права та практиці державотворення завжди посідала важливе місце, починаючи з моменту проголошення незалежності України [36].

Як відомо, удосконалення адміністративно-територіального устрою будь-якої країни постає відразу після здобуття державою незалежності.

Децентралізація є доволі складним поняттям, яке можна розкривати через його вплив на адміністративно-територіальний устрій держави, систему органів публічної адміністрації, розподіл між ними функцій, повноважень та фінансових ресурсів. Проблематика децентралізації як одного із засобів підвищення ефективності функціонування публічної влади вже впродовж тривалого часу перебуває в полі зору вітчизняних науковців та експертів. Це зумовлено, зокрема, успішною реалізацією засад децентралізації у практиці більшості держав Європейського Союзу [37, с. 9].

Децентралізація влади включає як політичну, так і адміністративну сторони. Вона може бути територіальною – переміщення влади від центрального

міста на інші території, і може бути функціональною – шляхом передання повноважень на прийняття рішень з головного органу будь-якого міністерства, служби чи департаменту Кабінету Міністрів України до чиновників нижчих рівнів органів публічної влади [37].

Енциклопедія державного управління визначає децентралізацію держаної влади як «самостійність у підходах до управління з урахуванням багатоманітності місцевих особливостей при збереженні єдності в основному, суттєвому; виявляється у делегуванні повноважень від органів державного управління до місцевого самоврядування. На практиці виявляється, як передавання частини функцій державного управління центральних органів виконавчої влади місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування, розширення повноважень нижчих органів за рахунок вищих за рівнем [38, с. 167].

За матеріалами Вікіпедії, децентралізація – це процес перерозподілу або диспергування функцій, повноважень, людей або речей від центрального управління [39].

За тлумаченням Великого тлумачного словника сучасної української мови, децентралізація – це система управління, за якої частина функцій центральної влади переходить до місцевих органів самоуправління; скасування або послаблення централізації.

У політології термін «децентралізація» означає управлінську політичну систему, покликану здійснювати владно значущі практичні рішення, що географічно чи організаційно перебувають поза межами безпосереднього впливу центральної влади; політичний процес, що передбачає делегування центральним урядом певних повноважень на місцевий рівень з метою оптимізації практичного вирішення питань загальнонаціонального значення, а також утілення в життя специфічних регіонально-локальних програм [38].

У контексті адміністративної реформи в Україні поняття децентралізація визначається не як одноразова передача владних повноважень від органів державної влади до органів місцевого самоврядування, а як комплексний процес,

що включає у себе такі елементи, як питання спроможності органів державної влади передати, а органів місцевого самоврядування – отримати і ефективно розпорядитися владними повноваженнями; визначення обсягу повноважень, який необхідно передавати, механізм передачі владних повноважень; механізм взаємодії органів державної влади і органів місцевого самоврядування; питання адміністративно-територіальної реформи тощо [40, с. 3].

Також у деяких публікаціях сутність децентралізації визначається як політико-правові елементи взаємовідносин громади і держави, що утворюють особливий правовий режим, що надає місцевим органам самостійність і ієрархічну незалежність від органів як державного управління, так і самоврядування [40, с. 3-4].

У наукових статтях, дисертаціях, монографіях та іншій публікаціях зустрічаються й такі підходи до визначення поняття децентралізація:

- передання частини функцій державного управління центральних органів виконавчої влади місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування, розширення повноважень нижчих органів за рахунок вищих за рівнем [39, с. 111];

- характерне для сфери державного управління явище, зумовлене об'єктивними і суб'єктивними факторами, певний протилежний бік централізації, своєрідний засіб відображення централізації [40, с.16];

- процес передачі частини функцій та повноважень вищими рівнями управління нижчим (від центральних органів виконавчої влади до місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування);

- у широкому розумінні – ослаблення або скасування централізації [40, с. 254];

- самостійність у підходах до управління з урахуванням багатоманітності місцевих особливостей при збереженні єдності в основному, суттєвому [42, с. 112].

Аналіз наведених тлумачень свідчить про те, що децентралізація трактується як явище, дія (передання, процес передачі) та характеристика управлінської дії (самостійність).

У теорії та практиці державного будівництва розрізняють, як правило, дві форми децентралізації.

Перша являє собою демократичну децентралізацію, коли мова йде про делегування частини повноважень органами центральної виконавчої влади відповідним територіальним громадам на місцях. Ця форма існує у Великій Британії, Канаді, Австралії інших країнах, її прийнято називати англосаксонським типом місцевого самоврядування [43].

Друга форма полягає в адміністративній децентралізації, тобто створенні на місцях спеціальних урядових органів (місцевих державних адміністрацій, префектур тощо), які становлять виконавчу вертикаль. Цей тип існує в поєднанні з класичним у Франції, Італії та інших країнах. Таке поєднання форм місцевого самоврядування отримало назву французького або континентального типу [44, с. 326].

Виходячи з вищенаведеного, в обох випадках децентралізація може розумітися як делегування відповідних повноважень на місця або територіальним громадам або через спеціально створені місцеві органи влади з метою забезпечення ефективності, прозорості, субсидіарності, мобілізації, підзвітності у наданні регіональною владою послуг щодо впорядкування життєдіяльності окремих груп населення та соціальних послуг місцевому населенню.

Виходячи із важливості цієї проблеми, на сучасному розвитку всіх гілок влади постає питання про необхідність вдосконалення теорії та практики сучасного державотворення, зумовленого трансформаціями в політичній системі суспільства, проведенням адміністративно-територіальних, регіональних реформ.



Місцеве самоврядування виступає важливим фактором демократизації суспільного життя, децентралізації управління та необхідною передумовою становлення громадянського суспільства, наближення влади до народу.

У той же час залишаються актуальними проблеми налагодження ефективної взаємодії між владою та суспільством, створення дієвих механізмів цього процесу.

З огляду на особливості становлення та розвитку моделі організації державної виконавчої влади і самоврядування на місцях, в Україні виникла одна з найскладніших проблем у цій сфері, а саме: проблема розмежування функцій та повноважень між місцевими державними адміністраціями та органами місцевого самоврядування.

Так, місцеві державні адміністрації створюються не лише для здійснення контрольних-наглядових функцій щодо місцевого самоврядування та його органів, а для виконання основного обсягу повноважень щодо управління територіями.

Складність цієї проблеми обумовлена тим, що функціонально це однорідні системи, оскільки вони займаються практично однаковими питаннями.

Крім того, на районні і обласні місцеві державні адміністрації Конституцією України покладаються обов'язки із здійснення виконавчої влади в районах і областях та контролю за органами місцевого самоврядування з питань здійснення повноважень органів виконавчої влади, делегованих їм законом.

Тому зараз і запропоновано конституційною комісією розмежувати повноваження між органами місцевого самоврядування та виконавчою владою.

Передати основні повноваження місцевих державних адміністрацій органам місцевого самоврядування. Виконавчій владі залишити тільки право контролю. Тобто органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади позбавляються невласних їм функцій і отримують логічні повноваження.

Розмежування державно-управлінських і місцево-самоврядних функцій має враховувати їх суспільну значущість. Розподіл функцій має передусім ґрунтуватися на визначенні специфіки цілей державного управління і місцевого

самоврядування. Визначення місцевого самоврядування як права і реальної здатності окремих спільнот самостійно і під свою відповідальність, в межах чинного законодавства, вирішувати питання місцевого значення дає підстави до поділу функцій органів виконавчої влади і місцевого самоврядування.

Для ефективного розв'язання питань місцевого значення потрібна нова модель державотворення, яка б забезпечувала необхідну єдність державної влади з одночасною самостійністю органів місцевого самоврядування.

Нова модель побудови сучасної демократичної і єдиної України повинна забезпечувати її сталий економічний розвиток на основі формування повноцінного самоврядування на місцевому рівні з утворенням відповідних інститутів, оптимізацією адміністративно-територіального устрою та територіальної організації влади, запровадження механізмів демократії на місцях, приведення їх у відповідність до європейських засад та стандартів.

Органам місцевого самоврядування мають бути передані ті функції публічного управління, що не пов'язані із забезпеченням державного суверенітету і територіальної цілісності України, не є важливими для інтересів держави в цілому, а спрямовані виключно на задоволення місцевих потреб та інтересів.

До таких управлінських функцій можна віднести:

- забезпечення послуг, необхідних для розвитку людських ресурсів, підвищення рівня життя місцевого населення;
- регулювання діяльності приватного сектору, що впливає на добробут громадян, освіту, стан здоров'я, соціальний захист та безпеку населення;
- надання послуг щодо підтримки виробничої діяльності та забезпечення умов для ефективної роботи приватних підприємств;
- забезпечення інфраструктури, необхідної для ефективної діяльності окремого регіону;
- регулювання проблеми забезпечення фінансової спроможності окремого органу місцевого самоврядування та збору податків на своїй території.

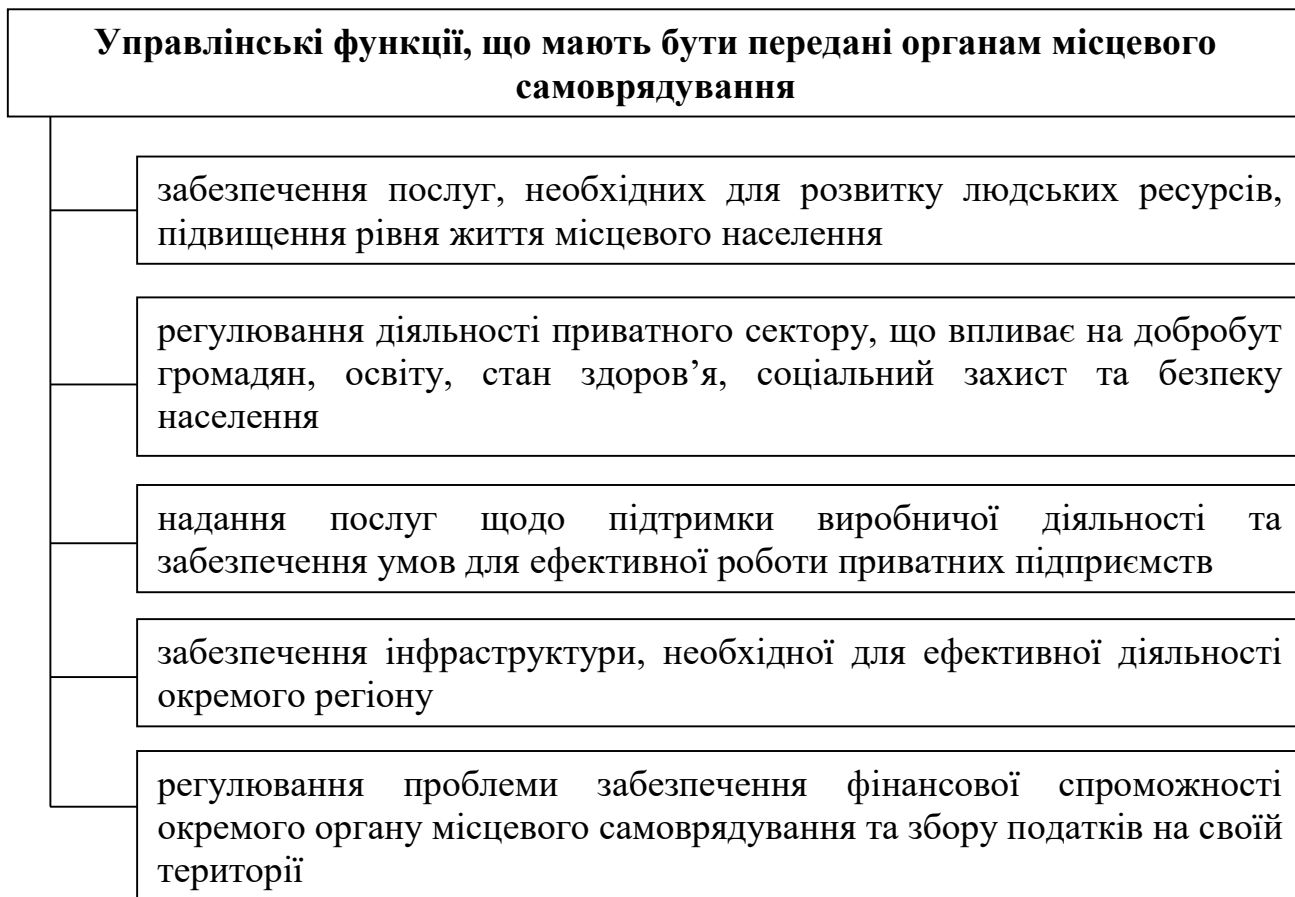


Рисунок 4.4 - Управлінські функції, що мають бути передані органам місцевого самоврядування

Головною метою місцевого самоврядування, виходячи з європейського досвіду, є формування життєздатних територіальних громад, які забезпечуватимуть громадянам високу якість життя за рахунок повного використання місцевих ресурсів, широкого залучення всіх громадян до вирішення питань місцевого значення.

Існує декілька видів децентралізації, яким притаманні різні характерні ознаки, наслідки та умови реалізації, які можуть впроваджуватись як самостійно, так і у взаємозв'язку одна з одною, у різних формах та різноманітних сполученнях як в межах країни, так і в окремих галузях національного господарства.

Так, виділяють політичну, адміністративну, ринкову та фінансову децентралізацію [39, 40].

Політична децентралізація передбачає делегування політичної влади утвореним напіваавтономним субнаціональним органам управління, які мають визначені права й політично підзвітні місцевим виборцям.



Рисунок 4.5 - Види децентралізації

Адміністративною децентралізацією передбачається передача функцій управління центральними органами влади місцевим, а також розширення повноважень підпорядкованих органів управління. Процес розподілу функцій, фінансових ресурсів і відповідальності за їх використання між центральним і локальним рівнями управління характерний для фінансової децентралізації.

Ринкова децентралізація застосовується для аналізу і втілення у практику планів, стратегій та дій з оптимізації умов виробництва на засадах ринкових механізмів.

Для зарубіжних країн характерним є термін «фіскальна», а не «фінансова» децентралізація.

Основоположником ідеї фінансової (фіскальної) децентралізації був американський економіст Ч. Тібо («Економічна теорія фіскальної децентралізації у публічних фінансах: необхідність, джерела й використання» (1961 р.)), ідеї якого у своїх працях розвинули такі зарубіжні дослідники як В. Оутс («Фіскальна децентралізація» (1972 р.) та «Політична економія фіскального федералізму» (1977 р.)), Д. Аронсон й Д. Хіллі («Фінансування урядів штатів і місцевих органів» (1986 р.)), Г. Роузен («Дослідження штатних і локальних публічних фінансів» (1986 р.)) та інші.

Під фіскальною децентралізацією необхідно розуміти процес передачі повноважень, фінансових ресурсів та відповідальності від центральної влади до місцевих органів влади. Насамперед, фіскальну децентралізацію слід розглядати як механізм забезпечення фінансової стабільності місцевих бюджетів та підвищення ефективності розподілу та використання бюджетних коштів. Це означає, що для отримання позитивних результатів унаслідок проведеної реформи від державних до місцевих органів влади повинні бути передані не лише повноваження щодо здійснення видатків, але й достатній обсяг фінансових та інших ресурсів для їх забезпечення, а також відповідальність за виконання цих повноважень [42].

Теорія фінансової децентралізації має певні переваги і недоліки, на які потрібно звертати увагу при її застосуванні.

Серед головних переваг доцільно виділити краще забезпечення потреб місцевого населення органами місцевого самоврядування на локальному рівні. Окрім цього, сприяння розвитку конкуренції між органами місцевого самоврядування (в унітарних країнах, а щодо федеративних, то між регіональним і місцевим рівнями управління), надає можливість громадянам самостійно вибирати для своєї діяльності адміністративні одиниці з кращим рівнем забезпечення послугами [40].

Оцінюючи фіскальну децентралізацію загалом як позитивне прогресивне явище, необхідно звернути увагу і на можливі проблеми, які вона може створити, а саме:

- ускладнюється процес перерозподілу коштів через бюджет та управління бюджетним процесом загалом, тому що на центральному рівні легше децентралізувати відповідальність за видатки місцевих бюджетів, ніж за джерелами оподаткування;

- в умовах децентралізації складніше узгоджувати локальні потреби окремих територіальних громад із макроекономічними потребами цілої країни [42].

Тому доцільно звернути увагу на те, що кожна країна вибирає певний ступінь децентралізації.

Таким чином, можна зазначити, що однією із проблем багатьох країн, що розвиваються, є те, що центральний уряд не здатен забезпечити належного рівня послуг рівномірно на всій державній території. Жителі великих міст мають порівняно легкий доступ до державних послуг, а у віддалених районах відповідні органи центрального уряду відсутні взагалі. За таких умов для проведення ефективної децентралізації виникає потреба у нових фінансових ресурсах, що дасть змогу забезпечити рівномірніше надання державних послуг населенню на всій території країни [45].

Метою реформи державного управління є побудова прозорої системи державного управління, створення професійного інституту державної служби, забезпечення її ефективності. Результатом впровадження реформи має стати створення ефективної, прозорої, відкритої та гнучкої структури публічної адміністрації із застосуванням новітніх інформаційно-комунікативних технологій (е-урядування), яка здатна виробляти і реалізовувати цілісну державну політику, спрямовану на суспільний сталий розвиток і адекватне реагування на внутрішні та зовнішні виклики.

До таких управлінських функцій можна віднести:

- забезпечення послуг, необхідних для розвитку людських ресурсів, підвищення рівня життя місцевого населення;

- регулювання діяльності приватного сектору, що впливає на добробут громадян, освіту, стан здоров'я, соціальний захист та безпеку населення;

- надання послуг щодо підтримки виробничої діяльності та забезпечення умов для ефективної роботи приватних підприємств;
- забезпечення інфраструктури, необхідної для ефективної діяльності окремого регіону;
- регулювання проблеми забезпечення фінансової спроможності окремого органу місцевого самоврядування та збору податків на своїй території.

### **4.3 Оцінка рівня фінансової децентралізації в Україні**

Проведена в рамках реформи фіскальна децентралізація уважатиметься успішною, якщо її результатами буде підвищення якості надання публічних послуг, активізація інвестиційної та підприємницької діяльності, укріплення фінансової бази місцевого самоврядування, покращення соціально-економічного становища міст та селищ, розвиток депресивних регіонів, зростання кількості робочих місць та уповільнення міграційних процесів.

Унаслідок проведених реформ (2001 р., 2010 р., 2015 р.) в Україні змінилися підходи до бюджетного планування, організації міжбюджетних відносин, оподаткування; відбулося об'єднання низки місцевих бюджетів у зв'язку зі створенням об'єднаних територіальних громад; розпочався процес децентралізації, внаслідок якого здійснена передача частини повноважень і відповідальності від державних до місцевих органів влади. При цьому частка дохідної частини місцевих бюджетів (без урахування міжбюджетних трансфертів) у структурі доходів Зведеного бюджету України протягом останніх чотирнадцяти років мала тенденцію до зниження.

Тобто результатом бюджетних реформ стала планомірна централізація коштів, що спричинило зниження частки доходів місцевих бюджетів у дохідній частині Зведеного бюджету України у 2015 р. до 18,5 %, а у 2016 р. (за планом) до 16,8 %. Водночас загальний обсяг доходів місцевих бюджетів у 1-му півріччі 2016 р. порівняно з аналогічним періодом 2015 р. збільшився приблизно в 1,3 рази (на 27,1 %), у тому числі за рахунок трансфертів з Державного бюджету

– на 20,3 %, а за рахунок податкових надходжень – на 49,4 %, що дало підстави відповідальним керівникам виконавчих органів влади звітувати про успішне втілення задекларованої децентралізації на практиці [46].

Більше того, звітуючи про виконання бюджетів об'єднаних територіальних громад у 1-му півріччі 2016 р., Міністерство фінансів порівнює показники дохідної частини з аналогічним періодом 2015 р., тобто початком реформи, а не з 1-м півріччям 2014 р. Таке порівняння дає підстави стверджувати, що завдяки змінам до податкового та бюджетного законодавства у контексті децентралізації надходження власних доходів місцевих бюджетів об'єднаних громад зросли більше, ніж у 3 рази (на 906 млн. грн.) порівняно з I півріччям 2015 року (з 418 млн. грн. до 1324 млн. грн.)» [46].

Фактично збільшення доходів місцевих бюджетів дійсно має місце, однак відбулося це за рахунок інших факторів, насамперед інфляційних. Крім того, з 1-го січня 2015 р. до складу доходів бюджетів сіл, селищ і міст районного значення, які не ввійшли до об'єднаних територіальних громад, податок на доходи фізичних осіб не зараховувався, а також зростанням у 2016 р. ставки податку на доходи фізичних осіб з 15 % до 18 %.

Також збільшення надходжень від акцизного податку відбулося за рахунок збільшення вартості підакцизних товарів (паливо-мастильних матеріалів, алкогольних напоїв тощо) унаслідок знецінення національної валюти й підвищення цін на вищезазначені товари.

За рахунок заходів, проведених у межах фіскальної децентралізації, збільшилися надходження до бюджетів об'єднаних територіальних громад від податку на землю та єдиного податку. У зв'язку з обмеженістю фінансових ресурсів та завдяки можливості, наданій органам місцевого самоврядування, самостійно встановлювати ставки податку на землю, ці ставки в більшості населених пунктів були переглянуті у бік зростання. Єдиний податок збільшився за рахунок нововведень, які були внесені у Податковий кодекс України в кінці 2014 р., і стосувалися платників єдиного податку четвертої групи.



Тому залишається актуальним завданням для України на сьогодні – це збільшення доходів місцевих бюджетів, зокрема внаслідок децентралізації фінансових ресурсів держави.

З 1991 року, з часу проголошення незалежності, перед Україною постали питання щодо запровадження політики децентралізації, зокрема й фінансової.

І теоретики, і практики протягом усього часу незалежності України стверджують про необхідність передачі певного кола повноважень із центрального на регіональний рівень [38].

Основною причиною того, що місцева влада має досить обмежений перелік повноважень, обсяг відповідальності та фінансових ресурсів, є те, що центральна влада не зацікавлена у проведенні децентралізації бюджетно-податкової системи, тому що це автоматично призведе до обмеження її повноважень та звуження ресурсної бази.

В Україні до цього часу немає чіткого обґрунтування економічного змісту показника рівня децентралізації, який має бути в країні.

У зарубіжній економічній літературі для визначення ступеня децентралізації можна зустріти індекс децентралізації, який визначається через співвідношення доходів місцевої влади із загальними доходами влади та через співвідношення видатків місцевої влади із загальними видатками влади [45].

Рівень фінансової децентралізації в Україні може вимірюватися такими показниками, як:

- показник фінансової децентралізації доходів (частка місцевих бюджетів за доходами (без урахування міжбюджетних трансфертів) у доходах зведеного бюджету);

- показник фінансової децентралізації витрат (частка місцевих бюджетів за видатками (без урахування міжбюджетних трансфертів) у видатках зведеного бюджету);

- узагальнюючий показник фінансової децентралізації.

Окрім зазначених показників, рівень децентралізації можна вимірювати як частку ВВП, що перерозподіляється через місцеві бюджети [45].

Одержані дані після розрахунку рівня фінансової децентралізації в Україні за 1992 - 2015 рр. представленні у таблиці 4.1.

Таблиця 4.1 - Показники оцінки рівня фінансової децентралізації 1992 - 2015 рр.

Рік	Показник фінансової децентралізації доходів (ПФДд), %	Показник фінансової децентралізації витрат (ПФДв), %	Узагальнюючий показник фінансової децентралізації (ПФДу = (ПФДд+ ПФДв) /2), %
1992	47,6	36,8	42,2
1993	47,8	39,4	43,6
1994	42,0	35,3	38,7
1995	52,4	47,3	49,9
1996	47,6	34,4	41,0
1997	43,2	39,9	41,6
1998	45,7	47,2	46,5
1999	40,0	25,1	42,6
2000	29,1	35,3	32,2
2001	32,3	40,4	36,4
2002	31,4	41,1	36,3
2003	30,0	41,6	35,8
2004	24,9	38,2	31,6
2005	22,6	36,8	29,7
2006	23,2	41,1	32,2
2007	26,5	42,7	34,6
2008	24,8	41,0	32,9
2009	24,6	41,4	33,0
2010	25,6	40,2	32,9
2011	21,7	42,8	32,2
2012	22,6	44,4	33,6
2013	23,8	43,5	33,5
2014	22,2	43,1	32,7
2015	18,5	41,2	29,9

Аналізуючи дані таблиці 4.1, можна чітко простежити тенденцію до зменшення рівня децентралізації бюджетної системи України. Найменшим значення показника рівня фінансової децентралізації доходів було у 2015 р. і становило лише 18,5 %, а це є свідченням посилення тенденцій до централізації. Водночас показник рівня фінансової децентралізації витрат у 2015 р. становив 41,2 %, а це достатньо високе його значення, яке спостерігалось і 2006 р., 2008 р., 2009 р.

Тобто в Україні суспільні доходи є більш централізованими, ніж видатки. Узагальнюючий показник фінансової децентралізації досягнув свого абсолютного максимуму у 1995 р. та локальних максимумів у 1998, 2001, 2007, 2009, 2012 рр. Із 2007 р. до 2015 р. рівень показника практично не змінювався.

Щодо нового Бюджетного кодексу, то після того, як він набув чинності, тобто з 1 січня 2011 р., простежується незначне зростання рівня фінансової децентралізації доходів з 21,7 % у 2011 р. до 23,8 % у 2013 р. Водночас зріс і рівень фінансової децентралізації витрат (з 42,8 % у 2011 р. до 44,4 % у 2012 р.). Фактично на сьогодні ще зарано робити будь-які висновки щодо змін, що відбулися після набрання чинності новим Бюджетним кодексом, оскільки він діє ще занадто короткий проміжок часу.

Однією із важливих проблем на сьогодні є зростання частки міжбюджетних трансфертів у доходах місцевих бюджетів.

На практиці регіони фактично стали ще більше залежать від трансфертів з державного бюджету. Таким чином, можна зазначити, що рівень децентралізації фінансової системи упродовж 1992 - 2015 рр. суттєво зменшився. Так, значення показника рівня фінансової децентралізації доходів зменшилось з 47,6 % у 1992 р. до 22,8 % у 2012 р.

Водночас значення показника рівня фінансової децентралізації витрат збільшилося з 36,8 % у 1992 р. до 44,4 % у 2012 р., а це є свідченням того, що суспільні доходи в Україні є більш централізованими, ніж видатки.

Щорічний темп приросту обсягів трансфертів значно випереджає темп приросту доходів місцевих бюджетів, а це свідчить про посилення залежності місцевої влади від центру та подальше зосередження переважної частки фінансових ресурсів у державному бюджеті [45].

Оцінюючи результати проведених реформ у напрямку фіскальної децентралізації, можна зазначити, що багато проблем, які накопичились у бюджетній сфері, так і залишились невирішеними.

Найбільшою з них є перманентна нестача коштів для виконання повноважень органами місцевого самоврядування.

Підтвердженням цього є проблеми із бюджетним забезпеченням професійно-технічної освіти. Якщо у 2015 р. 90,8 % видатків місцевих бюджетів на професійно-технічну освіту в Україні здійснювалося за рахунок субвенції з Державного бюджету на підготовку робітничих кадрів, то у 2016 р. такі видатки

мали б плануватися у відповідних бюджетах міст обласного значення (за умови, що професійно-технічні навчальні заклади розташовані у зазначених містах), обласних бюджетах та бюджеті міста Києва.

За даними Міністерства освіти та науки України з 1 січня 2016 р. з 817 професійно-технічних навчальних закладів 722 було переведено на фінансування з місцевих бюджетів, проте через обмеженість фінансових ресурсів у місцевих бюджетах на 2016 р. взагалі не було передбачено фінансування 78 закладів професійно-технічної освіти у 33 містах 14 областей.

Порівняльний аналіз абсолютних обсягів податкових надходжень місцевих бюджетів у 2014 - 2015 роках, на перший погляд, вказує на позитивні зміни внаслідок проведення у 2015 р. бюджетної та податкової реформ: збільшення у 2015 р. порівняно з 2014 р. податкових надходжень до місцевих бюджетів (дані без врахування бюджетів АРК) на 13,8 % або 11908,95 млн. грн., яке відбулося здебільшого за рахунок:

- нового платежу – акцизного податку з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлю підакцизних товарів;
- зарахування до обласних бюджетів 10 % податку на прибуток підприємств приватного сектору економіки;
- збільшення надходжень єдиного податку, який у 2014 р. зараховувався до спеціального фонду, а в 2015 р. – до загального фонду бюджетів місцевого самоврядування;
- плати за землю (земельного податку).

Отже, вагомий додатковий ресурс унаслідок децентралізації місцеві бюджети отримали лише за рахунок передачі частини податку на прибуток підприємств (3689,86 млн. грн.) та акцизного збору (7684,63 млн. грн.).

Інші значущі за обсягом податки й до реформи у напрямку фіскальної децентралізації зараховувалися до місцевих бюджетів.

Водночас місцеві бюджети втратили близько 17636,86 млн. грн. у зв'язку з тим, що з 2015 р. 25 % податку на доходи фізичних осіб, що сплачується на

території України (крім території міст Києва та Севастополя), та 60 % – на території міста Києва, зараховується до доходів державного бюджету.

У 1-му півріччі 2016 р. місцеві бюджети порівняно з 1 півріччям 2014 р. за основними податковими надходженнями, як і в 2015 р. порівняно з 2014 р., зазнали втрат більше, ніж отримали додаткового ресурсу. Так, більше 11 млрд. грн. податку на доходи фізичних осіб надійшло до Державного бюджету України в рамках вилучення цього ресурсу зі складу доходів місцевих бюджетів. Водночас податку на прибуток, який раніше зараховувався до Державного бюджету України, та акцизного податку місцевими бюджетами було отримано менше 8 млрд. грн. Таким чином, у підсумку місцеві бюджети втратили більший обсяг податкових надходжень, ніж отримали.

Таблиця 4.2 - Динаміка структури доходів місцевих бюджетів України у 2002 - 2016 рр., %

Вид надходжень	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015	2016
Податкові надходження	58,3	46,2	40,8	43,1	42,4	38,1	37,7	33,4	34,0
Неподаткові надходження	7,3	5,5	6,3	5,6	5,5	5,6	5,3	6,8	4,7
Доходи від операцій з капіталом	2,2	4,3	3,5	3,3	1,6	0,8	0,6	0,6	0,5
Цільові фонди	1,0	1,5	1,9	1,7	1,0	0,3	0,2	0,1	0,1
Міжбюджетні трансферти	31,2	42,5	45,0	43,0	49,5	55,2	56,4	59,1	60,7

З таблиці 4.2 бачимо, що податкоспроможність регіонів України знижується.

Тобто існуючий порядок формування місцевих бюджетів недостатньо стимулює місцеві органи влади до наповнення бюджетів і є чинником ризику для економічного та соціального розвитку регіонів та національної економіки.

Крім того, формування дохідної частини місцевих бюджетів в основному за рахунок трансфертів з Державного бюджету впливає і на структуру їх видатків, оскільки більшу частку (95,8 %) у структурі трансфертів становлять субвенції, які надаються для конкретно визначених цілей (на медицину, освіту, соціальний захист тощо).

На основі вищенаведеного можна зробити висновок про недостатню ефективність бюджетної реформи, проведеної в напрямку задекларованої фіскальної децентралізації.

Отже, в Україні процес фіскальної децентралізації відбувається досить повільно, це зумовлено відсутністю у місцевих органів влади податкової автономії; переважанням все більшою мірою у структурі бюджетних доходів під час їх формування частки трансфертів і закріплених доходів; тенденцією до зниження частки місцевих бюджетів у зведеному бюджеті країни.

Процеси децентралізації повинні здійснюватись поступово шляхом перерозподілу як повноважень між центральними та місцевими органами влади, так і фінансових ресурсів, спрямованих на їх виконання у напрямку поступового посилення місцевих органів влади.

#### **4.4 Досвід децентралізації у зарубіжних країнах**

У всіх розвинених країнах Європейського Союзу головне завдання влади полягає в задоволенні потреб інститутів громадянського суспільства за допомогою місцевого самоврядування. Проблему якісного задоволення таких потреб допомагає вирішити децентралізація, яка означає передачу права приймати рішення органам, що не підпорядковані центральним органам влади і що обираються зацікавленими громадянами.

Проблематика децентралізації та деконцентрації влади різних країн світу досліджувалась багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими, такими як В. Борденюк, О. Бориславська, М. Іжа, Л. Лозовська, В. Матвієнко, В. Пилипишин, Д. Хріпливець, Я. Брюкнер, Ч. Тієбут, Х. Зоу, С. Юльмаз та ін.

Але питання упровадження децентралізаційних реформ не втрачає своєї актуальності в наш час, воно потребує розроблення дієвих заходів щодо її реалізації.

Процес децентралізації розпочався у багатьох унітарних країнах із 70-х років ХХ ст. і включав розширення повноважень місцевих органів влади у

фінансово-бюджетній сфері та сфері міжбюджетних відносин. Посприяло вказаному процесу і прийняття у 1985 р. Європейської хартії місцевого самоврядування, основою якої є засади бюджетного федералізму. Таким чином, принципи бюджетного федералізму застосовуються у бюджетних системах багатьох унітарних держав, у яких розпочався процес децентралізації. Як наслідок зазначених процесів, сформувався новий змішаний тип організації міжбюджетних фінансових відносин, у якому поєднувались принципи бюджетного унітаризму із принципами бюджетного федералізму.

За даними Світового банку, 63 із 75 трансформаційних країн і великих країн, що розвиваються, в середині 90-х років ХХ ст. здійснили кроки в напрямі децентралізації [47].

У світі не існує стандартної моделі децентралізації, оскільки процеси і процедури відрізняються одне від одного і залежать від основних цілей і завдань, а також від організаційної структури і механізмів реалізації. Усі країни дотримуються позиції однієї із функціонуючих на сьогодні п'яти основних моделей бюджетного федералізму (англосаксонську, континентальну, іберійську, радянську та змішану), використовують їх сполуки й адаптовані варіанти.

Муніципальне управління може здійснюватись у різних організаційних формах, які в сукупності утворюють єдину систему або модель системи місцевого самоврядування, за допомогою якої в межах усієї країни вирішуються питання місцевого значення.



#### Рисунок 4.6 - Моделі та ознаки організації місцевого самоврядування

Під моделлю місцевого самоуправління розуміється форма організації влади територіальною громадою з метою найбільш ефективного вирішення питань місцевого значення [54].

Як уже зазначалося, у світі існує декілька моделей, що істотно відрізняються одна від одної за принципами формування органів місцевого самоврядування, характеру взаємовідносин органів місцевого самоврядування з органами державної влади, формах взаємодії представницьких і виконавчо-розпорядних органів у системі місцевого самоврядування [51, с. 105].

У країнах ЄС урядування визначається як низка правил, процесів та норм поведінки, що стосуються способу реалізації владних повноважень, особливо щодо питань забезпечення їхньої відкритості, участі громадськості, підзвітності, ефективності та скоординованості дій.

Основоположним аспектом реформ, що реалізуються інституціями ЄС із метою вдосконалення його системи врядування (одне з чотирьох стратегічних



завдань, визначених Європейською Комісією як складова її чинних повноважень), є більш якісне залучення громадянського суспільства до процесів формування правил та політики на рівні ЄС (процедури консультацій та участі громадян у розробленні державної політики) [52].

Діяльність у цьому напрямі ґрунтується на засадах і з дотриманням таких вимог і принципів:

- відкритість, яка передбачає активну комунікацію з громадськістю стосовно завдань і обов'язків різних органів влади та державних установ, а також рішень, що приймаються ними;

- участь, що передбачає сприймання громадян та їхніх організацій не як пасивних об'єктів (або суб'єктів) політики й адміністративних рішень, а як безпосередніх, активних і зацікавлених сторін, що мають право брати широку участь у процесі прийняття адміністративних рішень на всіх етапах політики – від початкових стадій і протягом усього циклу політики й управління;

- підзвітність, що базується на засадах права європейців на «належне управління», окрім традиційних типів відповідальності (політичної та адміністративної) передбачає також обов'язок реагування влади на потреби громадян. Це вимагає чіткого розподілу обов'язків не лише між органами й установами, що приймають рішення, але й між ними та інститутами громадянського суспільства. Також це передбачає й вищий рівень відповідальності з обох сторін;

- ефективність, тобто державна політика, законодавча й регуляторна системи повинні відповідати реальним суспільним потребам, мати чіткі цілі й прийматися з урахуванням оцінки їхнього очікуваного впливу та попереднього досвіду. Політичні й управлінські рішення мусять ухвалюватися своєчасно й передбачати певну міру гнучкості в їхній реалізації з метою врахування місцевих умов або специфічних особливостей сфери управління;

- злагодженість, яка потребує не лише політичного лідерства, а й більшої послідовності між різноманітними інструментами, механізмами політики та різними стратегіями впливу на одну й ту ж реальність.

Найбільш важливими інституційними механізмами, що забезпечують відкритість і демократичність державного управління в ЄС, є такі механізми (рис. 4.7):

1. Органи та інституції, що забезпечують основу для залучення регіональних і місцевих органів влади й управління до процесу прийняття рішень на загальнонаціональному рівні. Ці інституції (наприклад, Комітет у справах регіонів ЄС або подібні інституції, що існують у багатьох країнах – членах ЄС) базуються на такому переконанні, що демократичні місцеві й регіональні органи самоврядування фактично є більш широким варіантом організацій громадянського суспільства, на принципах децентралізації влади, субсидіарності та наближення процесів прийняття рішень до широкої громадськості.

2. Консультативні інституції, що об'єднують представників різних соціально-економічних верств та інститутів громадянського суспільства, зокрема виробників, фермерів, перевізників, робітників, дилерів, народних майстрів, споживачів, професійних об'єднань та асоціацій за загальними інтересами. За таким принципом побудовано, наприклад, Комітет із соціально-економічної політики, який діє як на рівні ЄС, так і в деяких країнах – членах ЄС.

### **Інституційні механізми, що забезпечують відкритість і демократичність державного управління в ЄС**

Органи та інституції, що забезпечують основу для залучення регіональних і місцевих органів влади й управління до процесу прийняття рішень на загальнонаціональному рівні. Ці інституції (наприклад, Комітет у справах регіонів ЄС або подібні інституції, що існують у багатьох країнах – членах ЄС) базуються на такому переконанні, що демократичні місцеві й регіональні органи самоврядування фактично є більш широким варіантом організацій громадянського суспільства, на принципах децентралізації влади, субсидіарності та наближення процесів прийняття рішень до широкої громадськості.

Консультативні інституції, що об'єднують представників різних соціально-економічних верств та інститутів громадянського суспільства, зокрема виробників, фермерів, перевізників, робітників, дилерів, народних майстрів, споживачів, професійних об'єднань та асоціацій за загальними інтересами. За таким принципом побудовано, наприклад, Комітет із соціально-економічної політики, який діє як на рівні ЄС, так і в деяких країнах – членах ЄС. В обох випадках ці типи інститутів, які входять до інфраструктури підтримки державної політики, безпосередньо фінансуються за рахунок державних коштів, мають постійну структуру й штат та виконують низку важливих комунікативних і консультативних функцій, не обмежуючись лише обговоренням пропозицій і публікацією проектів рішень, розроблених державними органами, але і здійснюючи аналітичні процедури, проводячи тематичні дослідження, збираючи та узагальнюючи пропозиції та громадські ініціативи щодо розроблення, упровадження й реалізації політики, після чого подаючи свої пропозиції та рішення до уряду або парламенту.

Інститути, що забезпечують у суспільстві соціальний діалог та дотримання процедур соціального партнерства між професійними спілками й об'єднаннями або федераціями роботодавців, що відіграє особливу роль у сфері державного управління та розроблення політики в країнах ЄС. Особливістю цього типу інституційного механізму є те, що його учасники (соціальні партнери) володіють повноваженнями самостійно на засадах взаємної згоди приймати важливі рішення щодо цілої низки питань у сфері соціальної політики. Органи державного управління, які можуть відігравати різні ролі в такому соціальному діалозі, зобов'язані виконувати офіційні домовленості соціальних партнерів та рішення органу з питань соціального партнерства, упроваджуючи заходи з метою їхнього виконання, у т. ч. законодавчого й регуляторного характеру. У деяких випадках угоди у сфері соціального партнерства набувають сили нормативно-правових актів і виконуються в обов'язковому порядку на рівні з рішеннями органів влади.

Рисунок 4.7 - Інституційні механізми, що забезпечують відкритість і демократичність державного управління в ЄС

В обох випадках ці типи інститутів, які входять до інфраструктури підтримки державної політики, безпосередньо фінансуються за рахунок державних коштів, мають постійну структуру й штат та виконують низку важливих комунікативних і консультативних функцій, не обмежуючись лише обговоренням пропозицій і публікацією проектів рішень, розроблених державними органами, але і здійснюючи аналітичні процедури, проводячи тематичні дослідження, збираючи та узагальнюючи пропозиції та громадські

ініціативи щодо розроблення, упровадження й реалізації політики, після цього подаючи свої пропозиції та рішення до уряду або парламенту.

3. Інститути, що забезпечують у суспільстві соціальний діалог та дотримання процедур соціального партнерства між професійними спілками й об'єднаннями або федераціями роботодавців, що відіграє особливу роль у сфері державного управління та розроблення політики в країнах ЄС.

Особливістю цього типу інституційного механізму є те, що його учасники (соціальні партнери) володіють повноваженнями самостійно, на засадах взаємної згоди приймати важливі рішення щодо цілої низки питань у сфері соціальної політики. Органи державного управління, які можуть відігравати різні ролі в такому соціальному діалозі, зобов'язані виконувати офіційні домовленості соціальних партнерів та рішення органу з питань соціального партнерства, упроваджуючи заходи з метою їхнього виконання, у т. ч. законодавчого й регуляторного характеру. Більше того, у деяких випадках угоди у сфері соціального партнерства набувають сили нормативно-правових актів і виконуються в обов'язковому порядку на рівні з рішеннями органів влади.

У багатьох країнах ЄС секторальне (галузеве) законодавство передбачає створення постійнодіючих консультативних органів за участю відповідних інститутів громадянського суспільства (захист прав споживачів та довкілля, охорона здоров'я та ін.), що відіграють ключову роль у процесах прийняття рішень органами державного управління у відповідних секторах/галузях. У деяких сферах такі органи (що об'єднують представників урядових структур та інститутів громадянського суспільства) мають законодавчо визначені повноваження брати участь в управлінні та проводити моніторинг реалізації політики у певній сфері (наприклад, в управлінні соціальною або пенсійною політикою).

Якщо порушуються визначені положення і вимоги щодо проведення публічних консультацій, такий регуляторний інструмент скасовується в судовому порядку. Як правило, у таких випадках лише відповідні інститути громадянського суспільства (а не окремі громадяни) мають право звертатися до

суду з позовом щодо скасування таких механізмів реалізації політики від імені фізичних і юридичних осіб, на права й інтереси яких вони мають або можуть мати вплив.

ЄС та його країни-члени використовують цілий спектр більш неформальних механізмів і методів впливу (рисунок 4.8).

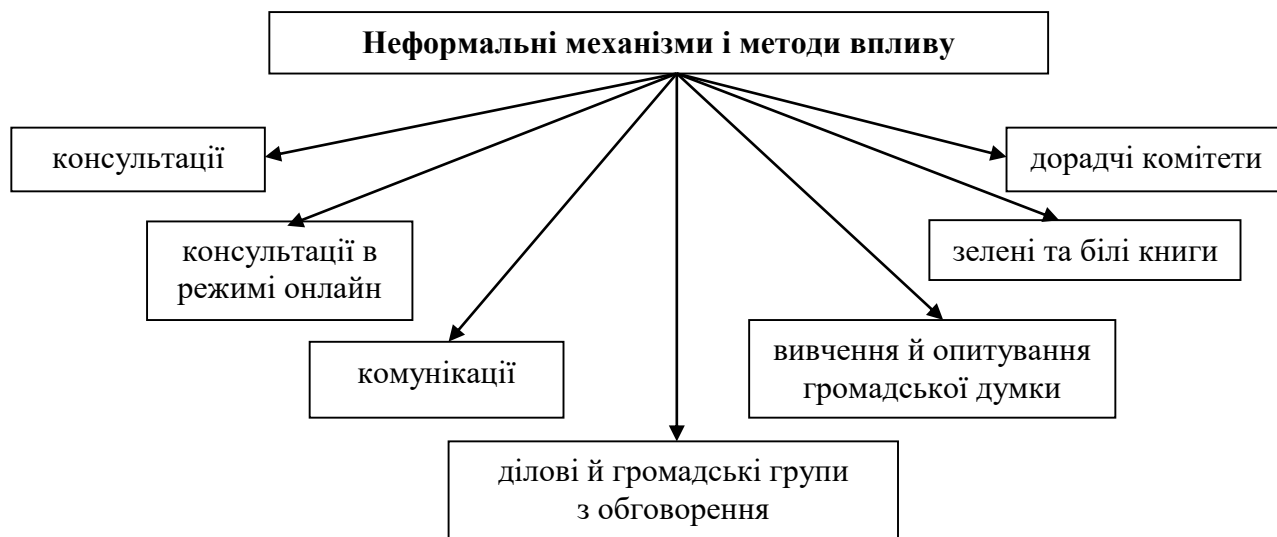


Рисунок 4.8 - Неформальні механізми і методи впливу на прийняття рішень органами державного управління в ЄС

Вибір того чи іншого механізму (або їхньої комбінації) так само, як і їхня відповідна послідовність на різних стадіях процесу прийняття рішення, залежить від низки факторів, що включає сферу дії і тип рішення щодо політики; роль органів державного управління у відповідній сфері; роль різних зацікавлених груп.

У деяких країнах ЄС законодавство загального характеру, що регулює діяльність уряду, органів державного управління та держадміністрацій, містить конкретні положення й вимоги щодо проведення публічних консультацій, особливо це стосується процесу розроблення і прийняття підзаконних актів та інших регуляторних інструментів, механізмів для реалізації державної політики, визначеної та упроваджуваної урядом або парламентом.

Нещодавні пропозиції щодо вдосконалення інституційних домовленостей, механізмів та методик проведення публічних консультацій на рівні ЄС були розроблені спеціальною робочою групою, організованою Європейською Комісією в рамках виконання Білої книги щодо врядування в Європі.

Ці пропозиції, у свою чергу, стали предметом широких консультацій із зацікавленими сторонами поза межами Європейської Комісії у т. ч. й з інститутами громадянського суспільства.

До проблем, які ще залишаються в деяких країнах ЄС, належить існуюча необхідність у запровадженні більш системного діалогу з представниками регіональних та місцевих органів самоврядування (через їхні об'єднання) на початкових стадіях розроблення політики в будь-якій сфері й стосовно кожного адміністративного рішення.

У питанні реалізації політики проблема полягає в необхідності укладання відповідної угоди про співробітництво з органами місцевого самоврядування у рамках реалізації політики в певній сфері. Згідно з такими угодами, органи місцевого самоврядування повинні брати на себе питання реалізації певних заходів з метою досягнення окремих законодавчо визначених цілей регіональної політики. Ці угоди повинні також передбачати необхідні заходи щодо моніторингу й отримання зворотного зв'язку.

Потребує посилення роль постійнодіючих консультативних інституцій (таких як, наприклад, Комісія у справах регіонів та Комісія з соціально-економічної політики) як під час розгляду пропозицій у сфері державної політики, так і під час оцінювання її реалізації щодо співставлення цілей, результатів та наслідків дій.

Існує потреба в певній формалізації процедур організації й залучення інститутів громадянського суспільства до розроблення політики та здійснення управління з метою забезпечення злагодженості й прозорості консультацій органів влади з громадськістю.

Виходячи з досвіду країн – членів ЄС можна зазначити, що для підтримки гнучкості цієї важливої сфери важливо реалізувати низку наступних заходів:

- створити базу даних інститутів громадянського суспільства, у якій має міститися інформація щодо їхніх цілей, членства, джерел фінансування та методів консультацій з їхніми членами;

- створити реєстр консультативних органів (завдання, членство, методи роботи);

- затвердити Кодекс поведінки або принципів, які встановлять мінімальні стандарти щодо здійснення консультаційних процедур (визначають питання проведення консультацій);

- застосувати консультації на початкових стадіях;

- встановити критерії визначення відповідних зацікавлених сторін;

- провести процедури консультування й представлення результатів консультацій тим, хто приймає рішення;

- встановити зворотній зв'язок з зацікавленими сторонами, з якими проводилося консультування;

- створити можливості партнерства з певними інститутами громадянського суспільства (особливо у сферах соціальної політики, діяльності об'єднань працівників, споживачів і виробників певних товарів);

- удосконалити роботу мереж взаємозв'язків і взаємовідносин, які фокусуються на виконанні місцевих і специфічних цілей (з асоціаціями підприємців, місцевими громадами та органами місцевої влади, дослідними центрами тощо);

- розробити конкретні засади збирання й використання експертних і технічних порад: такі засади забезпечать прозорість процесу управління і створять можливість для того, що буде чітко видно, яку пораду отримано, від кого саме, яким чином пораду було включено в адміністративне рішення або як саме її було використано (такі засади повинні забезпечити підзвітність, плюралізм та добросовісність отриманих експертних матеріалів).

Потребують більшої відкритості процедури прийняття рішень і посилення консультаційних механізмів (публічні слухання, експертні обговорення та ін.), проведення консультацій з інститутами громадянського суспільства у сфері

діяльності парламенту та інших представницьких органів демократії (наприклад, муніципальних рад).

У Центральній і Східній Європі та, зокрема, у країнах СНД, упродовж минулого десятиріччя більшість зусиль спрямовувалося на створення системи демократичних інституцій, яка визначає основи сучасної держави (розподіл владних повноважень, забезпечення верховенства права), а також на запровадження базових структур ринкової економіки. Окрім цього, чимало уваги приділялося (особливо в так званих країнах – кандидатах на членство в ЄС) питанням адаптації їхнього законодавства до стандартів ЄС і заснування або реформування окремих інституційних структур, необхідних для ефективної й узгодженої імплементації правових засад ЄС.

Тому лише нещодавно у східноєвропейських країнах і, зокрема, в Україні розпочалася нова фаза процесу реформування, у межах якої складовими програми реформ стали:

- розроблення й реалізація більш глибоких структурних реформ;
- визначення більш ефективних форм організації державного управління;
- розв'язання проблеми структурної слабкості й неефективності системи адміністративного управління (реформування системи державної служби, удосконалення міжвідомчої координації, посилення територіальної децентралізації, підвищення ролі органів місцевого самоврядування), підвищення відкритості й прозорості процедур прийняття рішень для участі громадськості.

Незважаючи на протиріччя різних моделей здійснення місцевого самоврядування в усій Європі, очевидна зацікавленість міжнародних організацій з питань місцевого самоврядування в об'єднанні зусиль з розроблення загальних підходів у здійсненні регіональної та місцевої влади, що свідчить про перспективи встановлення загальноєвропейських стандартів у царині здійснення місцевого самоврядування [55].

Отже, пройшовши довгий шлях розвитку та запровадження, децентралізація доволі швидко обійняла вагоме місце в розвитку економіки



провідних країн світу. І незважаючи на те, що кожна з цих країн застосовує свої методи та засоби для забезпеченості відкритості та доступності механізму державного управління, децентралізація виступає ефективнішим засобом планування, ніж централізована модель, та має позитивний вплив на макроекономічну стабільність держави.

Хоч на сьогодні ще потребують більшої відкритості процедури прийняття рішень і посилення консультаційних механізмів, проведення консультацій з інститутами громадянського суспільства у сфері діяльності парламенту та інших представницьких органів демократії, проте країни ЄС виявляють зацікавленість щодо можливостей об'єднання зусиль та співпраці у сфері покращання організації місцевого самоврядування, що призводить до взаємодії органів влади з громадськістю та дієвості децентралізаційних реформ.

Позитивним прикладом упровадження децентралізованої моделі є Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща. Так, наприклад, у Польщі наприкінці 90-х рр. XX ст. було скасовано на місцевому рівні адміністративні органи, а управління передано до виборних органів місцевого самоуправління. У Чехії аналогічний процес стартував у 2000 р.

## **РОЗДІЛ 5**

### **МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ**

#### **5.1 Основні напрями удосконалення регіональної політики в Україні**

Регіональні економічні та соціальні проблеми є наслідком значною мірою необґрунтованих рішень центральної та регіональної влади щодо розвитку країни загалом і її регіонів зокрема.

В Україні впродовж років незалежності регіональна політика не належала до пріоритетів внутрішньої політики держави, що означало відсутність структурованого й ефективного регіонального управління. Необхідність удосконалення управління соціально-економічними процесами в регіоні нині зумовлена, з одного боку, загостренням світової конкуренції територій щодо залучення і збереження різноманітних ресурсів, а з іншого - підвищенням ролі територій щодо свого соціально-економічного становища.

Ефективність державного регулювання розвитку регіонів і регіонального управління суттєво залежить від взаємодії між центральними органами державної виконавчої влади, місцевими (на рівні регіонів), органами державної виконавчої влади та органами регіонального самоврядування, а також від оптимальної організації влади безпосередньо на рівні субнаціональних регіонів первинного поділу [55].

Сьогодні процес державотворення в Україні дозволяє і вимагає розробки і законодавчого закріплення нової ідеології регіональної політики і формування нової архітекtonіки регіонального управління. Необхідність формування регіональної політики обумовлюється дискретністю регіонального простору, нерівнозначністю регіонів за чинниками та завданнями їх розвитку. Відсутність зваженої регіональної політики призводить до дезінтеграції будь-якої країни, що є особливо небезпечним чинником для держав з нетривалою історією демократичного розвитку [56].

Визначення нових підходів до формування цілей, пріоритетів та механізмів реалізації регіональної політики та регіонального розвитку зумовлюється європейським вибором України.

Використання досвіду Європейського Союзу дозволить Україні уникнути помилок при побудові власної моделі регіонального розвитку. Сучасна регіональна політика ЄС має три основні напрями.

По-перше, сприяння економічному наближенню, тобто зменшенню відставання менш розвинених регіонів від більш розвинених (розташованих переважно в нових країнах-учасниках).

По-друге, реалізація системи заходів, спрямованих на покращення регіональної конкурентоспроможності й зайнятості.

По-третє, реалізація стратегії, що спрямована на сприяння співпраці між регіонами і країнами, з метою зменшення економічного значення національних кордонів [57].

Регіональна політика в європейських країнах здійснюється при:

- наявності інвестиційних програм, що стимулюють економічне зростання кожного регіону держави;
- запровадженні чіткої системи прогнозних та планувальних документів регіонального розвитку;
- створенні системи координації інвестицій та програм, що реалізуються в регіональному вимірі;
- залученні до процесу планування та реалізації програм регіонального розвитку широкого кола місцевих суб'єктів;
- створенні чітких та прозорих правил фінансування регіонального розвитку;
- встановленні індикаторів моніторингу регіонального розвитку, способів оцінки регіонального розвитку та адекватного державного реагування [58].

Існують три основні джерела фінансування, створені у різні часи протягом розвитку ЄС, а саме: Фонд європейського регіонального розвитку, Фонд наближення, Європейський соціальний фонд.

Так, Фонд європейського регіонального розвитку зосереджується здебільшого на ініціативах, пов'язаних з економічним зростанням, зайнятістю і конкурентоспроможністю, включаючи інвестиції в інфраструктуру.

Фонд наближення зосереджується на транспортній та екологічній інфраструктурі, включаючи відновлювальні джерела енергії.

Фінансування в рамках Європейського соціального фонду спрямовується на інвестиції в людський капітал у сфері освіти і професійної підготовки [57].

У більшості країн-членів ЄС сформувались власні моделі регіонального розвитку, в той же час можна виділити низку спільних особливостей:

- економічний розвиток країн і регіонів визначають переважно самі учасники економічних процесів, а держава встановлює макроекономічні межі їх діяльності;

- пошук оптимального співвідношення між повноваженнями державних органів та регіонального й місцевого самоврядування;

- на регіональному рівні активно розвивається партнерство між державними й недержавними учасниками соціально-економічних процесів;

- збільшення ролі загальноєвропейського чинника у розробці регіональної політики шляхом розвитку транскордонних стратегій і міжрегіональної кооперації для розв'язання спільних завдань регіонами, які не межують між собою [55].

Нові підходи в регіональній політиці європейських держав усе більше спрямовуються на передання повноважень і ресурсів на субнаціональний рівень, завдяки чому регіони можуть самі розвивати власні території й підвищувати свою конкурентоспроможність.

Міністерства й інші центральні органи влади мають діяти переважно як координатори та партнери регіонального розвитку.

На тлі європейських тенденцій децентралізації влади та розширення повноважень регіонального та місцевого самоврядування Україна залишається централізованою державою.

Причини кризи системи управління місцевим та регіональним розвитком, всієї системи територіальної організації влади значною мірою пов'язані з:

- надмірною централізацією владних повноважень;
- централізацією фінансових, матеріальних та інших ресурсів у процесі реалізації завдань регіонального розвитку;

- укоріненою практикою дублювання повноважень органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

- конституційно-правовою невизначеністю територіальної основи місцевого самоврядування тощо [59].

Основні наявні проблеми взаємовідносин центральних органів державної виконавчої влади, місцевих (на рівні регіонів) органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування полягають у наступному:

По-перше, це встановлення рівноправних, партнерських відносин між центром і регіонами. Органи місцевих рад не беруть участі у формуванні місцевих державних адміністрацій, що ускладнює процеси функціонування ефективної системи місцевої влади.

Задля подолання цих тенденцій необхідно внести зміни до законодавства з метою розширення контрольних функцій місцевих рад у контексті оптимізації механізму державного стимулювання розвитку регіонів [59].

По-друге, це збереження практики втручання органів державної влади у сферу компетенції місцевого самоврядування. При цьому на органи місцевого самоврядування часто покладаються функції виконання соціальних зобов'язань держави, фактично не підкріплених ні фінансово, ні організаційно [59].

У забезпеченні фінансової самостійності органів регіонального і місцевого самоврядування склалася така ситуація, коли дохідна частина формується переважно за рахунок загальнодержавних податків і зборів, місцеві ж податки і збори мають незначну частку. Такий розподіл бюджетних коштів не дозволяє місцевим органам самоврядування ефективно збільшувати доходи з метою нарощування економічного потенціалу.

По-третє, існує суперечність між офіційно проголошеними державою пріоритетами соціально-економічного розвитку та власними інтересами регіонів з огляду на нагальні потреби населення [59].

До соціально-економічних проблем, з якими зіткнулися органи місцевого самоврядування, відносяться:

- передача в підпорядкування органів місцевого самоврядування об'єктів комунальної власності без відповідного фінансового забезпечення, високий рівень прихованого безробіття, суттєва заборгованість підприємств з виплати заробітної плати громадянам, систематичне відключення електроенергії, особливо в сільській місцевості та інше;

- недостатнє фінансування системи охорони здоров'я та громадського порядку, що вплинуло на рівень обслуговування;
- недостатнє фінансування регіональної гуманітарної сфери.

Зазначені суперечності між центром та регіонами в багатьох випадках впливають на розвиток регіонів.

Політика децентралізації державної влади на місцевому рівні може відбутися за умов системного підходу до реалізації комплексу структурних реформ: конституційної, адміністративної, адміністративно- територіальної та відповідно - децентралізації бюджетних відносин і надання громаді реальних коштів для практичного втілення своїх конституційних повноважень [60].

Створити реальну фінансову базу для розвитку регіонів можна:

- через удосконалення системи міжбюджетних відносин (у тому числі через зміцнення податкової бази формування регіональних бюджетів);
- через здійснення переорієнтації пріоритетів державної фінансової політики на потреби регіонального розвитку.

Основні інструменти впливу на регіональний розвиток:

- нормативно-правове регулювання;
- пряме державне інвестування;
- перерозподіл бюджетних ресурсів;
- встановлення прямих інституційних відносин між центральними органами влади та органами місцевого самоврядування.

Кожен із цих державних інструментів впливу на регіональний розвиток потребує перегляду умов, доцільності та масштабів застосування з метою пошуку оптимального балансу між державою, регіоном та громадою [61].

У нових умовах розвитку регіональної політики повинні стати стратегія партнерства, внутрішньої та зовнішньої інтеграції, перехід до політики відповідальної регіоналізації. Така політика має передбачати не лише розширення функцій і делегування з центру повноважень у сфері регулювання розвитку регіонів, але й відповідальність місцевих органів влади перед населенням.

Тому гармонізація загальнодержавних та регіональних інтересів при формуванні та реалізації державної регіональної політики має здійснюватися через:

- чіткий розподіл компетенції центральних, місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;
- прозорий і сталий розподіл податкових ресурсів між державним та місцевими бюджетами;
- урахування органами місцевого самоврядування загальнонаціональних інтересів при вирішенні питань місцевого значення;
- запровадження державного контролю за конституційністю та законністю рішень органів та посадових осіб місцевого самоврядування.

Тобто є очевидним, що в сучасних умовах необхідно зміщувати акценти формування економічної політики з центру до регіонів і надавати більше свободи підприємствам і бізнесу, що в них розміщені.

Українська наукова регіоналістика планомірно висвітлює теоретичні положення і практичні рекомендації щодо питань регіональної політики, в той же час центральні органи влади не впроваджують наукові надбання у практику через дієві реформи.

Наукова регіоналістика обґрунтувала поняття «регіональна політика», яка охоплює виробничі, фінансові, соціальні, екологічні та інші процеси розвитку регіону.

Проте питанню формування регіональної економічної політики як домінуючому напрямку політики розвитку регіонів через розвиток їх підприємств приділено недостатньо уваги.

У той же час оцінка та врахування поглядів на регіональну політику й обґрунтування положень, які висвітлюють пріоритети формування та реалізації регіональної економічної політики є основними у вирішенні соціальних та інших проблем регіонів.

Ключовою складовою регіональної політики має бути відповідна економічна політика. Тобто йдеться про те, щоб у регіональній політиці розділяти регулювання відносин створення та відносин розподілу продукту.

Особливої уваги потребує політика створення продукту в регіоні. В основі формування регіональної економічної політики, закладено два важливих аспекти організації суспільних систем:

- територіально-адміністративний поділ країни на окремі, відносно самостійні політичні та економічні регіони, які функціонують на основі Конституції України та її підконституційних законів;
- суспільно-територіальний поділ праці, що викликає спеціалізацію виробництва, традиції господарювання, обміну, споживання, культури і технологій використання місцевих ресурсів в окремому регіоні [62].

Відповідно очевидним є те, що регіональна економічна політика має бути спрямована на ефективне використання регіонального виробничого (економічного) потенціалу. Очевидно, що економічна політика створення продукту в регіоні мала би сприяти залученню більш якісного основного капіталу і технологій.

Досвід ринкових країн показав, що всім їм притаманна низка спільних фундаментальних характеристик. Причому всі фундаментальні характеристики мають бути притаманні всім суб'єктам ринку [63, с. 98- 101].

Цими фундаментальними, або ключовими, чинниками регіональної політики, економічного зростання є:

- економічна свобода – домогосподарства регіону самі вирішують, як витратити свої кошти, скільки заощаджувати; підприємства – що виробляти й де реалізовувати свою продукцію; влада регіону – як формувати свій бюджет, здійснювати інвестиції, зберігати довкілля;
- приватна власність, яка забезпечує економічну свободу, інтерес до виробництва й нагромадження;
- конкуренція, яка впливає на підвищення якості виробництва продукції, насичення товарами ринку і зниження (стабільність) цін;



- правові ринкові інституції, які створюють рівні умови підприємствам і захист прав власників капіталу;
- жорсткі бюджетні обмеження, які передбачають упорядкування й узгодженість видаткової частини бюджетів з економічною та соціальною ефективністю сфери виробництва;
- передбачувана державна політика, яка має забезпечити довіру інвесторів, виробників і населення регіонів.

Наведені фундаментальні характеристики регіональної політики зростання виробництва продукту, як і ринкової економіки загалом, випробувані часом, а дотримання їх вимог неминуче приводить до позитивних результатів. Успіхи розвинутих ринкових країн забезпечені саме дотриманням цих чинників.

Водночас зазначимо, що питання раціонального використання ресурсів і політики зростання виробництва продукту в регіонах країни розглядалися ще з XVIII ст. [63, с. 81-94].

Українські вчені - регіоналісти, продовжують розвивати економічну регіоналістику для умов сьогоденної України. Так, М. Долішній узагальнює погляди учених і визначає два важливих аспекти економічного зростання регіонів:

- розглядати територіально-адміністративну частину країни як цілісну соціально-економічну систему;
- формувати регіональну соціально - економічну політику розвитку територіально-адміністративної частини країни з точки зору її природних і виробничих переваг [55].

Також М. Долішній рекомендує взяти до уваги концепцію В. Поповкіна, за якою людина взаємодіє з природою на території, а регіон становить цілісність природного середовища, створеного людиною, і соціуму. Також М. Долішній як і В. Поповкін вважає, що «... різні частини регіонів формуються та існують завдяки певним типам взаємозв'язків між цими трьома середовищами». Тобто, на думку дослідника, регіони – це специфічні «триєдності» [64, с. 16].

З ідеєю «цілісності регіонів» тісно взаємозв'язана ідея «зростання виробництва натурального продукту» у регіоні, яка передбачає використання його переваг. Продуктивна людина є стрижнем цієї триєдності, тому що вона перетворює речовину природи, продукт створює засоби перетворення речовини на продукт і людина перетворює сама себе. Чим продуктивніша праця людини, тим цілісніший регіон, у якому вона діє. Ідею триєдності людини, природи і технічних засобів, у якій домінує людина, висловив ще М. Туган-Барановський. Він, зокрема, писав, що «природа завжди обмежує коло можливого для людини, але коло це стає ширшим...», тому що суспільство «... усе більше визначається своїми власними внутрішніми, духовними, а не зовнішніми, побічними, матеріальними силами» [65, с. 137].

Тобто чим більше єдності в поглядах влади і населення регіону на необхідність піднесення їх продуктивної сили та її віддачі у вигляді регіонального продукту, тим ширшим є «коло можливого для людини». У сучасних умовах непродуктивної та неефективної економіки в регіонах України визначальними заходами і є «розширення кола можливого для людини» та зростання натуральних обсягів виробництва регіонального продукту.

Водночас зазначимо, що для активної підприємствації в регіонах України також необхідна реформа інституційних передумов вільного підприємництва.

Друга важлива складова регіональної політики є політика розподілу продукту в регіоні.

Це не менш важливий аспект регіональної економічної політики. Якщо політика створення продукту має бути підпорядкована вимогам закону товаровиробництва, то політика розподілу продукту – ринковим вимогам балансу доходу і витрат.

Тобто розподіляти і споживати можна той продукт, який створено власними силами, тобто працею за допомогою продуктивного капіталу. Усе це свідчить про те, що регіональна політика розподілу продукту має будуватися на динаміці параметрів головної тотожності рахунків руху всіх видів ресурсів.

Розподіл продукту в Україні ще досі має централізований, неринковий характер і здійснюється через формування Державного бюджету України, який є в основі формування бюджетів регіонів, населених пунктів. Унаслідок цього всі регіони та населені пункти є практично неплатоспроможні, як і Державний бюджет.

На початок 2018 р. зовнішній борг України становить понад 70 млрд. дол. США при резервах 13 млрд. дол. США. Водночас є значний дефіцит Пенсійного фонду, заборгованість із виплат заробітної плати та інших соціальних виплат. Усі попередні та сьогоднішній уряди України орієнтуються на зовнішні запозичення з боку Міжнародного валютного фонду та інших кредиторів. Також є проблема інвестиційно-виробничого характеру через залучення інвестицій.

Регіональна економічна політика та регіональна політика загалом мають здійснюватися паралельно, тобто необхідно як постійний пріоритет вирішувати економічні питання, але не відводити другорядне місце соціальним, духовним, екологічним.

Необхідно встановити співвідношення між регіональною доданою вартістю, яку створюють підприємства сфери матеріального виробництва, і фінансуванням бюджетних державних та регіональних інститутів управління і сфери послуг. Між сферою виробництва та сферою управління і послуг має існувати взаємний стимулюючий зв'язок: сфера виробництва створює доходи для фінансування сфери управління і послуг, а сфера управління і послуг формується в такі структури, рішення яких впливають на продуктивну й ефективну віддачу виробничих підприємств [62].

Кількість виробничих конкурентів може зростати необмежено, а кількість управлінських структур та сфери послуг оптимізуватися до рівня, фінансування якого не буде обтяжливим для виробників регіону, а їх рішення сприятимуть високоефективному виробництву продуктів, робіт і послуг у регіоні.

Саме така регіональна економічна політика є обґрунтованою і виправданою, тому що створює фінансові передумови здійснення не лише

регіональної соціальної, а й національної соціально-економічної політики загалом.

У той же час, необхідно розуміти, що успішна регіональна економічна політика є матеріально-фінансовою основою реалізації регіональної соціальної політики, що потребує великих витрат грошей і ресурсів, які створює сфера матеріального виробництва регіону.

Таким чином, регіональна економічна політика (політика створення й розподілу продукту), так і регіональна політика загалом мають бути зосереджені на реалізації інтересів конкретного виробника, на основі яких формується добробут усього населення регіону.

## **5.2 Інституційне забезпечення самостійного розвитку регіонів в умовах децентралізації управління**

Незважаючи на активне формування нового правового простору, в Україні ще зберігається і посилюється суперечки щодо інституційного базису регулювання багатьох економічних і соціальних відносин. Особливо гострою залишається проблема створення дієвих нормативно-розпорядчих та фінансово-економічних методів реалізації законів і підзаконних актів. Існують протиріччя між окремими новими правовими нормами і ще чинними, між інституціональними та реальними умовами господарської діяльності. Недосконалість інституційної складової соціально-економічної системи найбільше проявляється в неефективності контролю за виконанням офіційних норм і правил. В Україні на сьогодні ведеться активна робота з нормування питань децентралізації управління економікою, у тому числі з метою забезпечення більшої самостійності регіонів, тому існує необхідність дослідження інституційно-правових особливостей забезпечення саморозвитку регіону в сучасних умовах функціонування економіки.

У звіті Уряду за 2014 р. оприлюднено такі законотворчі ініціативи з децентралізації економіки:

- законодавче забезпечення децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування;
- розробка законів щодо зміцнення фінансової та податкової спроможності місцевих бюджетів, розширення повноважень органів місцевого самоврядування у сфері землекористування та адміністративних послуг;
- гармонізація з нормами законодавства ЄС основних вимог до будівель та споруд, удосконалення містобудівного законодавства, децентралізація повноважень у сфері архітектурно-будівельного контролю [66].

Основним досягненням законотворчої діяльності уряду є розробка Концепції реформи місцевого самоврядування та децентралізації державної влади в Україні, яку було затверджено урядом, із пакетом відповідних законів. Головними принципами, згідно з якими має здійснюватися реформа, є такі: повсюдність місцевого самоврядування; чітке розподілення повноважень між рівнями влади; правова, організаційна та фінансова спроможність місцевого самоврядування [67].

Як уже зазначалося, суть Концепції полягає в управлінській та бюджетній децентралізації влади.

З огляду на проголошення владою України «забезпечення бюджетної автономії та фінансової самостійності місцевих бюджетів» [63] і «змін щодо децентралізації, які мають бути прийняті невідкладно» [60; 69], закони, які унормовують процеси децентралізації управління, зокрема регіонального розвитку, потребують подальшого вдосконалення та доповнення для приведення нормативно-правової бази щодо регулювання державної регіональної політики у відповідність до настанов уряду України.

Зокрема, Угодою щодо фінансування програми підтримки секторальної політики (Підтримка регіональної політики України, яка впроваджуватиметься до 2020 р.) заплановано залучити допомогу ЄС на суму 55 млн. євро (із яких 50 млн. євро – кошти секторальної бюджетної підтримки, 5 млн. євро – технічна допомога), яку буде спрямовано на вдосконалення нормативно-правової бази регіональної політики; забезпечення стабільного і передбачуваного

фінансування регіонального розвитку; зміцнення фінансової автономії місцевої влади; запровадження ефективної системи моніторингу й оцінки ефективності реалізації регіональної політики; посилення конкурентоспроможності регіонів України; поліпшення економічної, соціальної та територіальної згуртованості регіонів [56].

У той же час нова державна регіональна політика має поєднувати пошук самостійних дій регіону та цілеспрямоване державне регулювання з обов'язковою політикою взаємодії з регіонами.

Створення ефективного механізму державного управління у сфері регіонального розвитку має враховувати механізми саморозвитку регіону. Це передбачає формування нової державної регіональної політики, сутність якої полягає у виокремленні сфери спільних дій і сфери особистих компетенцій для оптимального поєднання регіонального саморегулювання та державного регулювання регіонального розвитку. При цьому під саморозвитком регіону [70] розуміється самостійний розвиток зі здатністю регіону забезпечувати самодостатній збалансований розвиток разом із максимальним використанням внутрішніх і зовнішніх позикових ресурсів для задоволення потреб населення регіону, а також з адаптивними властивостями щодо подолання несприятливих соціально-економічних тенденцій. Механізм саморозвитку обумовлює посилення координуючої ролі держави як регулятора процесів саморозвитку та «мобілізатора» зусиль для становлення сучасних інститутів самостійного розвитку [64].

Закон України «Про засади державної регіональної політики» не містить таких нових напрямів державної регіональної політики [71], як децентралізація управління економікою, у тому числі з метою надання більшої самостійності регіонів, хоча у пояснювальній записці до закону зазначено, що «метою ухвалення законопроекту є створення законодавчої основи для реалізації нової державної регіональної політики, яка має охоплювати значно більше коло питань, ніж просто підтримка регіонального розвитку» [72]. Крім того, метою законопроекту визначено створення такої базової законодавчої основи, яка

потрібна для початку реалізації нової регіональної політики та підготовки низки інших законів і нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, що впливають із цього Закону.

Уряд України зазначає, «що влада має докласти всіх зусиль для запровадження механізмів реальної децентралізації» [73] і «що найближчим часом Парламент ухвалить законопроекти про внесення змін до законодавчих актів України, які регулюють процеси децентралізації, і серед них Закон України «Щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування та оптимізації надання адміністративних послуг» [74], Закон України «Про засади державної регіональної політики» [72] та ін.

Для обґрунтованого отримання коштів на підтримку регіональної політики України та на виконання постанов уряду України щодо необхідності децентралізації [75; 76] і «створення законодавчої основи для реалізації нової державної регіональної політики» [77] потрібно вносити доповнення, що відображають формування нової регіональної політики згідно з принципами саморозвитку [78] в умовах децентралізації управління.

До принципів доповнень, які несуть у собі змістовне навантаження та формують принципи нової державної регіональної політики, є визначення поняття «регіону». Невиправдано вузька дефініція терміна «регіон», тобто визначення регіону тільки як території є надто обмеженим по суті та неточним фактично. Однієї територіальної складової недостатньо для визначення регіону, тому ототожнювати поняття «територія» і «регіон» неправильно. Також у нормативно-правових актах не зазначено, а це важливо, що регіон є адміністративно-територіальною складовою держави з певними економічними, соціальними, культурними властивостями, з особливим характером політичної організації суспільства регіону. Тому пропонується визначення регіону як адміністративно-територіальної складової держави, яка має власні економічну, культурну, соціальну ідентичності з системою органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування (територія Автономної Республіки Крим, області, міст Києва та Севастополя).

Позитивні зміни в регіонах мають бути підтверджені відповідною позитивною динамікою параметрів показників регіонального розвитку. Тому потрібно законодавчо визначити, що регіональний розвиток – це процес соціальних, економічних, екологічних, гуманітарних та інших позитивних змін у регіонах, який виявляється в поліпшенні динаміки відповідних регіональних показників.

Метою державної регіональної політики визначено «створення умов для динамічного, збалансованого розвитку України та її регіонів ...» [72]. Хоча створення умов – це засіб досягнення мети. А метою державної регіональної політики є забезпечення підвищення рівня життя населення регіону, дотримання гарантованих державою соціальних стандартів для кожного громадянина незалежно від його місця проживання шляхом ефективного розвитку регіонів на засадах укріплення державності України та для досягнення загальних національних цілей розвитку держави. Тобто у центрі державної регіональної політики має бути людина, комфортний рівень її життя незалежно від місця проживання. Це і є метою політики.

Обов'язковою складовою мети державної регіональної політики має бути забезпечення соціальної та економічної єдності регіонів у складі держави (ефективний та гармонійний розвиток регіонів на засадах укріплення державності України).

Доповнення щодо загальних національних цілей розвитку держави є необхідним з огляду на обов'язковість акценту на усвідомленні того, що регіональна політика має здійснюватися виключно з метою досягнення національних цілей розвитку країни.

Принципи державної регіональної політики не містять головних принципів децентралізації та саморозвитку.

Децентралізація управління – трансформація всієї управлінської системи. Відповідно принцип децентралізації передбачає структурні зміни в системі державного управління, пов'язані з наданням більшій самостійності іншим рівням управління. Необхідність запровадження принципу децентралізації



відбивається у всіх меседжах Президента України та інших керівних урядових осіб, і є потреба у його закріпленні в законодавчому акті.

Децентралізація сприятиме оновленню інститутів влади, формуватиме умови щодо не тільки надання більшої самостійності агентам управління, але і становленню системи кадрової відповідальності на засадах публічних критеріїв результативності роботи управлінців.

Державна регіональна політика має реалізовуватися також на основі принципу саморозвитку – здатності самостійно вибирати цілі розвитку регіону, механізми та критерії їх досягнення, змінюючи за необхідності як самі цілі, так і їх параметри, структуру та інші характеристики.

При розвитку регіону за принципами саморозвитку провідна функціональна роль відводиться локалізованим видам діяльності в економіці регіону, що продукує такі зовнішні наслідки, які згуртовують економічний простір регіону на основі розвитку конкурентного середовища.

Нова стратегія економічного розвитку ЄС «Європа - 2020: стратегія розумного, стійкого та всеосяжного зростання» планує зосередити фінансові ресурси на «підтримці інноваційного розвитку регіонів як розвитку конкурентоспроможності, економічного зростання, поліпшення якості життя та стійкого розвитку».

Інноваційність підходів до регіонального розвитку в Україні має ґрунтуватися на використанні каталізаторів регіонального розвитку, мотивації регіонів до саморозвитку, диверсифікації сфер економічної активності, подоланні патерналістських очікувань [61; 49]. Це дозволить підвищити ефективність регіонального саморозвитку за допомогою інтеграції відтворювальних процесів і більш раціонального використання економічних та соціальних ресурсів.

Варто зазначити, що подібна самостійність в умовах належності до єдиного економічного простору держави встановлює нову роль для державних органів управління. У нових умовах перед системою державного управління постає завдання розробки цілей, інструментів і механізмів розвитку національної

економіки, що складається з відносно самостійних регіонів із «їх власними устремліннями, потребами і спроможністю» [79].

При цьому одним із найбільш важливих завдань державного управління є забезпечення ефективного інтегративного ефекту в процесі взаємодії різних рівнів влади: державної, регіональної та муніципальної. Існує пряма залежність між принципами державної регіональної політики: децентралізації та саморозвитку. Запровадження цих принципів відбивається на об'єктах впливу «інтереси держави – інтереси суб'єктів господарювання – інтереси громадян» і відзначається такими вигодами: перерозподіл повноважень між органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади - підвищення ефективності економічної діяльності суб'єктів господарювання – підвищення добробуту громадян.

Коли відповідальність за забезпечення послуг буде децентралізованою, місцеві органи зможуть краще оцінити співвідношення витрат і доходів, а також гнучкіше реагувати на потреби населення в рамках бюджетних обмежень. Сумнівним є включення до принципів державної регіональної політики «принципу субсидіарності – передачі владних повноважень на найнижчий рівень управління для найбільш ефективної реалізації» [72]. Застосування принципу субсидіарності не є беззаперечним [80]. Крім того, наведене визначення принципу є некоректним. Субсидіарність – принцип, що становить основу розподілу повноважень і компетенцій між органами, які перебувають на різних рівнях владної піраміди. Принцип субсидіарності припускає, що управління здійснюється на можливо нижчому рівні, коли це доцільно. На сьогодні суть принципу субсидіарності визначається по-різному, у переважній більшості як простий критерій розподілення повноважень [81; 82]. Але при цьому майже всі дослідники цього питання як у юридичному, так і в політичному значенні наголошують, що субсидіарність – принцип федералізму, і його застосування можливе тільки у федеративній державі [83-91]. Принцип субсидіарності також розглядається як синонім автономії [92].

Таким чином, можна зазначити, що у реальній практиці неповною мірою використовується самостійність суб'єктів регіонального управління, встановлена законодавчими актами.

Досвід діяльності місцевих органів влади підтверджує тенденцію збільшення функцій, що ними виконуються за рахунок делегування на нижчі рівні значної кількості повноважень і управлінських функцій. Сьогодні формується конституційна реформа, згідно з якою саме на регіональному рівні мають бути вирішені основні проблеми та відповідальність за здійснення соціально-економічної політики щодо регіонального планування, прогнозування, управління технічним розвитком, управління соціальною сферою, кредитно-фінансової та зовнішньоекономічної діяльності з поступовим відведенням ролі держави до координації, взаємоузгодження інтересів усіх учасників процесу регіонального управління [93].

Державне регулювання розвитку регіонів має забезпечувати регуляторні функції: стимулювання економічного зростання, раціональне використання трудового потенціалу, забезпечення прогресивних зрушень у галузевій і територіальній системах, підтримку експорту продукції та послуг, а головною метою державного управління регіональним розвитком є забезпечення економічної та соціальної стабільності, захист вітчизняних виробників на світових ринках, регулювання майнових відносин, забезпечення самодостатнього самостійного розвитку кожного регіону України.

### **5.3 Основні засади формування парадигми ефективного регіонального розвитку України**

Регіональний розвиток є складним, динамічним процесом, дослідження якого вимагає вивчення принципів зазначеного розвитку, його основи та чинників впливу різного рівня, що зумовлюють подальші напрямки розвитку регіональних систем та їхніх елементів.

Теоретичне обґрунтування сучасного регіоналізму актуалізують швидкоплинні політичні, економічні, культурні та інші процеси сучасності, спрямовані на розвиток територіальних політико-культурних, етнічних, економічних унікальностей, тому розробка підходів до моделі дозволить зрівноважити загальнодержавні і місцеві інтереси.

Регіональний розвиток — це сфера діяльності держави, або регіональної (місцевої) влади щодо управління економічним, соціальним і політичним розвитком країни в просторовому (регіональному) аспекті, тобто пов'язана з взаємовідносинами між державою і регіонами, а також регіонів між собою [66].

Регіональний розвиток є складовою частиною національної стратегії соціально-економічного розвитку. Адже оптимізація пріоритетних напрямків регіонального розвитку є основою системного та збалансованого розвитку країни як єдиного національного комплексу загалом. Формування напрямків розвитку регіональних систем та їх стимулювання залежить від розуміння глибинної комплексності та етапності процесу реалізації стратегії соціально-економічного розвитку країни.

Як уже зазначалося, вирішення проблем регіонального розвитку, становлення місцевого самоврядування та вдосконалення відносин «центр-регіони» залежить, насамперед, від інституційного та правового поля для розробки та реалізації державної регіональної політики, чіткого розподілу функцій та координації діяльності державних органів управління різного рівня у сфері територіального розвитку.

При формуванні нової парадигми державного регулювання регіональних систем на сучасному етапі розвитку необхідно враховувати чинники впливу зовнішнього середовища, зокрема глобалізації, як такі, що обмежують їхнє повноцінне функціонування на основі дії загальновідомих законів та закономірностей регіонального розвитку [94].

Наукове обґрунтування базових та новітніх закономірностей регіонального розвитку, що на сучасному етапі проявляються як тенденції соціально-економічного розвитку територій з децентралізованим управлінням,

дослідження принципів та чинників впливу дозволяють вирішувати завдання прикладного характеру урядом країни та органами виконавчої влади на місцях [95].

У сучасних умовах розвиток теорії і методології регіональних досліджень здійснюється за двома основними напрямками. Це, по-перше, розширення і поглиблення змісту досліджень (доповнення класичних теорій новими чинниками, вивчення і осмислення нових процесів і явищ). Другий напрям – це посилення «якості» методології досліджень (зокрема – застосування математичних методів і електронно-обчислювальних технологій обробки інформації).

В основі вироблення перспективних напрямків регіонального розвитку лежить вибір щодо оптимального розміщення продуктивних сил території, як запоруки їхнього подальшого успішного функціонування. Розміщення продуктивних сил регіону залежить від особливостей території, природного, трудового та інтелектуального потенціалу, їхнього раціонального використання та накопичених фінансових ресурсів, техніко-технологічних особливостей господарювання.

Планомірний та комплексний регіональний розвиток необхідно розглядати з позиції забезпечення виконання концепції про сталий розвиток, основні положення якої було задекларовано у межах проведення конференції ООН як «Повістки на XXI ст.». Відповідно до цього основні напрямки подальшого регіонального розвитку слід розробляти, враховуючи закономірності сталого розвитку продуктивних сил та виробничих відносин, які розглядають через призму її складових:

- економічної цілісності;
- соціальної спрямованості;
- екологічної безпеки [67].

Як зазначалося, структура регіонального розвитку визначає можливості варіантів політичного вибору й узгодження розвитку територій із загальнонаціональним розвитком.

Компонентами централізованого регіонального розвитку виступають:

- господарський комплекс регіону;
- система державного управління регіону;
- природно-ресурсна підсистема функціонування регіону;
- соціальна підсистема функціонування регіону [96]

Регіон, будучи суб'єктом економічних стосунків, носієм особливих політичних інтересів, а не тільки об'єктом зосередження природних ресурсів, населення, виробництва і споживання товарів та сфери обслуговування, у сучасних регіональних дослідженнях трактується як поліфункціональна і багатоаспектна система.

Академіком Російської академії наук О. Г. Гранбергом [97, с. 83-84] запропоновано регіон розглядати по-різному відповідно до чотирьох найбільш поширених в сучасній політичній науці парадигм регіону, а саме: регіон - квазідержави; регіон - квазікорпорація; регіон - ринок (ринковий ареал); регіон - соціум.

Регіон, будучи відносно політичним самостійним суб'єктом, взаємодіє з національними та іноземними інвесторами, а також транснаціональними корпораціями, що відображається на його економічному становищі. Адже розміщення філій та структурних підрозділів на територіях регіону позначається на покращенні його соціально-економічних показників розвитку, підвищення зайнятості населення та індивідуальних нерозподілених доходів, проведення збалансованої політики ціноутворення, збільшення бази оподаткування, наповнення місцевого бюджету тощо [69].

Подібно до сучасних корпорацій багато регіонів володіють необхідним ресурсним потенціалом для саморозвитку. Концентрація ресурсів на регіональному рівні (людських, матеріальних, енергетичних, інтелектуальних, інформаційних, фінансових) здатна забезпечити стійкий саморозвиток не лише одного окремо взятого регіону, але і потенційно забезпечує поліпшення економічного стану сусідніх з ними регіонів, у тому числі тих, які розташовані в інших країнах [55, с. 253]. Тому посилення економічної незалежності і

самостійності таких регіонів шляхом передачі господарських повноважень на регіональний рівень є одним з ефективних напрямів забезпечення стійкого регіонального розвитку та проведення ринкових реформ.

Однією з найбільш успішних сучасних форм економічного зростання в регіоні, вдалою формою його економічного зростання, можуть бути територіально-виробничі комплекси, які краще всього адаптовані до практичної реалізації цієї парадигми та відповідають їй.

Наступним чинником реалізації цієї парадигми регіонального розвитку є концентрація ресурсів (передусім людських, інтелектуальних, інформаційних і фінансових) на території, що призводить до саморозвитку регіону.

Парадигмою подання регіону як системи є підхід щодо розуміння його як соціуму (сукупності певних соціальних груп з притаманними їм функціями, інтересами та потребами), де «відтворення соціального життя та розвиток системи розселення» [55, с. 42] є першочерговим завданням регіонального соціально-економічного розвитку. Тому основне завдання регіональної влади полягає у забезпеченні належного рівня життя населення регіону, якості освіти, охорони здоров'я, охорони довкілля, рішення демографічних і екологічних проблем [68].

Такий підхід, тобто дослідження регіону як системи, характеризується комплексним охопленням проблем розвитку регіону, порівняно з поширеним економічним підходом, оскільки охоплює екологічні, демографічні, освітні, медичні, соціально-психологічні аспекти розвитку суспільства у тому або іншому регіоні [68].

Результатом концентрації продуктивних сил та їхнього розвитку, а також розвитку соціальних та виробничих відносин відповідно до зазначеної парадигми є формування соціополісів, націлених на вирішення означених завдань розвитку регіону. Саме такий підхід до побудови державної регіональної політики став домінуючим в країнах-членах Євросоюзу, оскільки дозволяє провести комплексне дослідження регіонального розвитку.

У той же час, залишаються недостатньо дослідженими питання обґрунтування критеріїв оцінки важливих параметрів функціонування територіальної громади як локальної економічної, самодостатньої у фінансовому відношенні системи, здатної здійснювати соціально-економічний розвиток у межах своєї юрисдикції на власній основі.

Зазначені аспекти в сучасних умовах майбутніх трансформацій набули особливої актуальності, бо визначення індикаторів (параметрів) розвитку регіонів і локальних субрегіональних територіальних громад дозволять оцінити результати діяльності регіональної влади.

Ступінь успішності діяльності органів самоврядування можуть відображати показники, що фіксуються засобами статистичного, бухгалтерського і податкового обліку. На їх підставі територіальні громади можуть відслідковувати динамічні зрушення обсягу виробничих ресурсів, виробленої продукції і послуг, здійснювати діагностику господарської діяльності та оцінку наявного потенціалу і ступінь його результативного використання.

Інтегральні параметри успішності господарської діяльності територіальних громад концентруються у сферах місцевих фінансів, місцевих бюджетах та мають узагальнюючий вираз у формуванні валового регіонального продукту, обсягу генерації валової доданої вартості, індексу обсягу випуску товарів і послуг, балансів активів підприємств тощо.

Визначення параметрів розвитку регіонів важливо з погляду на те, що нинішнє реальне функціонування територіальних громад і місцевих бюджетів не відповідає функціям їх чинного правового статусу як суспільного інституту – осередка забезпечення місцевого соціально-економічного розвитку [60].

В Україні спостерігається реальне зниження рівня і якості життя населення, зростає диференціація умов економічної діяльності, наростають процеси територіальної дивергенції. Тому успішність здійснення адміністративної і фінансової децентралізації в Україні забезпечать прогресивні зміни. Адже утворення мережі реального самоврядування регіональних



територіальних громад розширяє можливості місцевих спільнот у межах суверенної демократичної системи забезпечувати прогресивні зміни згідно з Європейським вибором. Таким чином, цільовий напрямок централізованого регіонального розвитку характеризується, як організаційно-регулююча діяльність публічних органів влади, спрямована на підвищення якості життя мешканців і територіальних громад.

Корегування структурних трансформацій регіонального розвитку, їхніх інституціональних основ та встановлених фінансово-економічних взаємовідносин з «центром» потребує проведення комплексної регіональної діагностики з метою виявлення внутрішніх та зовнішніх обмежень регіональної системи, встановлення її проблемних місць та сильних сторін та визначення на цій основі так званих «точок» регіонального зростання, тобто можливостей його якісного покращення, переходу на новий рівень через відповідні соціально-економічні зрушення в контексті загальнодержавних інтересів.

Необхідність встановлення чітко визначених параметрів (показників) розвитку регіонів дозволить оцінювати діяльність регіональної влади за відповідний період.

Потреба здійснення таких трансформаційних зрушень обумовлена викликами сучасності, посиленням регіоналізації та глобалізації, коли досягнення високого рівня ефективності регіональної системи є запорукою успіху розбудови національної державності.

## **РОЗДІЛ 6**

### **РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ**

**6.1 Транспортний комплекс як умова територіальної спеціалізації і розвитку господарських комплексів регіонів**

У розвитку регіонів транспорт країни, що займає велику територію, відіграє важливе економічне, соціально-політичне, культурне та оборонне значення [98, с. 62-68].

Економічна роль транспорту проявляється в тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, виконує неперервну і масову поставку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва.

Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства.

Транспорт є важливим фактором економічної інтеграції країни і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями і цим сприяє їх об'єднанню в єдину державу.

Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

Різноманітне і важливе культурне значення транспорту полягає в тому, що він забезпечує можливість комунікації та спілкування між людьми різних континентів, країн, міст, а також сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалась завжди. Він розглядався як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

Повне і якісне задоволення потреб країни в перевезенні може бути досягнуте тільки в тому разі, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати і розвиватись у взаємозв'язку, як єдиний органічний елемент усього господарського комплексу.

Необхідно відзначити, що окремі види транспорту не функціонують відокремлено, а утворюють між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього формується транспортний комплекс, який є територіальним поєднанням шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і відповідних служб перевезень [99].

Транспортний комплекс є необхідною умовою територіальної спеціалізації і розвитку господарських комплексів регіонів, формування територіально-виробничих комплексів. Він сприяє суспільному розподілу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами, а також забезпечує комунікації всередині них.

Таким чином, транспортний фактор має ключове значення при розміщенні продуктивних сил економічної системи [99].

Слід зазначити, що транспортний комплекс регіону має чітко виражену територіальну специфіку, унаслідок чого кожен регіон характеризується власним транспортним потенціалом.

Під транспортним потенціалом регіону можна розуміти індивідуальний комплекс економічних, організаційних і соціальних факторів, що визначають здатність регіону забезпечувати економічні, соціальні, експортні і імпорتنі потреби його господарського комплексу. Транспортний потенціал виступає чинником економічної безпеки і стійкості розвитку регіону [98, с. 156-168].

Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості країни або окремої її території.

Мережа шляхів сполучення транспортного комплексу є сукупністю усіх шляхів, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону.

Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарського комплексу, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою

населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

На транспорт припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу. В Україні транспортна діяльність забезпечує суттєвий внесок у створення валового внутрішнього продукту. За даними Державної служби статистики України, його частка складає 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, при цьому частка зайнятих у галузі становить 5 % зайнятого населення.

Транспорт впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На відміну від сільського господарства і промисловості він не створює в процесі виробництва новий продукт, не змінює його властивості (фізичні, хімічні) і якість. Продукція транспорту – це переміщення в просторі вантажів і людей, зміна їх місцезнаходження. Оскільки основною функцією транспорту як галузі господарства є доставка вантажів і пасажирів, то одним з головних його показників є обсяг перевезень – кількість перевезених вантажів, пасажирів за певний проміжок часу (рік, місяць, добу). Вантажі й пасажирів перевозять на певну відстань, тому показником виконаної транспортної роботи є вантажо- і пасажирооборот, що визначається як добуток обсягу перевезень (вантажів чи пасажирів) на відстань їх транспортування. І якщо обсяг перевезень позначається в тоннах, пасажирів, то вантажо- і пасажирооборот – у тонно-кілометрах, пасажиро-кілометрах.). Сума тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів називається приведеною продукцією транспорту (на залізничному транспорті 1 т-км прирівнюють до 1 пасажиро-км, на автомобільному – до 6, а на повітряному – до 12 пасажиро-км.). Часто в літературі вживаються синоніми вантажообороту – тонно-кілометрова робота, а пасажирообороту – пасажиро-кілометрова робота транспорту.

Вантажо- і пасажирооборот, вимірювальні в тонно- і пасажиро-кілометрах, властиві для лінійних елементів транспортної системи (залізниць, водних шляхів тощо), певного регіону. Для пунктових елементів - транспортних пунктів, вузлів,

станцій, портів – вантажо- і пасажирооборот завжди вимірюється в тоннах, пасажирів, і дорівнює сумі відправлених і прибулих вантажів або пасажирів. Варто розрізняти вантажооборот внутрішній (залізниць, водних басейнів, транспортних вузлів, станцій, портів) і зовнішній (експорт, імпорт, міжнародний транзит).

У географії транспорту часто користуються показником густоти (щільності) шляхів сполучення, під яким найчастіше розуміють кількість кілометрів залізниць, автомобільних шляхів тощо, що припадає на 1 тис. км<sup>2</sup> території або на 100 тис. чол. населення. Серед шляхів сполучення виділяють магістралі – головні лінії залізниць, автомобільних шляхів, від яких відгалужуються другорядні лінії.

В Україні залізниці перебувають під управлінням Державної адміністрації залізниць України (Укрзалізниця). Залізнична мережа країни поділена на шість доріг (магістралей): Донецьку, Львівську, Одеську, Південну, Південно-Західну і Придніпровську. Максимальна швидкість пасажирських перевезень - 160 км / г. Загальна довжина шляхів 22473 км.

Через Україну проходить 23 міжнародних автодороги. Загальна довжина шосейних доріг становить 169 491 км.

В Україні 19 міжнародних аеропортів. Головні повітряні ворота країни - аеропорт Бориспіль.

Найбільша річка України - Дніпро - є судноплавною. Україна має вихід до двох морів - Азовського і Чорного. Найбільшими портами України є: Одеса - (вантажобіг, млн. т - 34,56); Порт південний - (вантажобіг, млн. т - 21,7); Чорноморськ - (вантажобіг, млн. т - 18,9); Маріуполь - (вантажобіг, млн. т - 16,3); Миколаїв - (вантажобіг, млн. т - 9,25).

Трубопровідний транспорт використовується при транспортуванні нафти і нафтопродуктів, природного газу. Загальна його довжина в Україні - понад 40 тис. км, з них 35 тис. км - газопроводи.

Широка мережа міського транспорту. На території України в Києві з'явився перший у Російській імперії трамвай (1892 р.), перший у світовій

практиці тролейбусний поїзд (винахідника Володимира Веклич (1966 р.)) і перша в СРСР лінія швидкісного трамвая (1978 р.).



Рисунок 6.1 - Ознаки класифікації транспорту

Окремі види транспорту не функціонують цілком ізольовано, вони є складовими єдиної транспортної системи, а весь складний механізм її формування та розвитку перебуває в нерозривній єдності з господарським комплексом країни.

Галузева структура транспортної системи країни та її регіонів визначається техніко-економічними особливостями і рівнем розвитку окремих видів транспорту, які зумовлюють сферу раціонального застосування кожного з них (див. таблицю 6.2).

Таблиця 6.2 - Переваги і недоліки видів транспорту

Види транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- висока провізна і пропускна спроможність;</li> <li>- незалежність від клімату;</li> <li>- низкі тарифи;</li> <li>- висока швидкість доставки.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обмежене число перевізників;</li> <li>- матеріаломісткість і енергоємність перевезень;</li> <li>- низька доступність до кінцевих точок продажу;</li> <li>- недостатньо високе збереження вантажу.</li> </ul>
Морський транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- можливість міжконтинентальних перевезень;</li> <li>- низька собівартість;</li> <li>- висока провізна і пропускна спроможність;</li> <li>- низька капіталоемність</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обмеженість перевезень;</li> <li>- низька швидкість;</li> <li>- залежність від погодних умов;</li> <li>- жорсткі вимоги до упаковки і кріплення вантажів.</li> </ul>
Внутрішній водний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- висока провізна здатність;</li> <li>- низька собівартість</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обмеженість перевезень;</li> <li>- низька швидкість доставки;</li> <li>- сезонність.</li> </ul>
Автомобільний транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- висока доступність;</li> <li>- можливість доставки вантажу «від дверей до дверей»;</li> <li>- гнучкість, маневреність, динамічність;</li> <li>- високе збереження вантажів</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- низька продуктивність;</li> <li>- залежність від дорожніх умов;</li> <li>- висока собівартість на великій відстані</li> </ul>
Повітряний транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- щонайвища швидкість доставки вантажів;</li> <li>- висока надійність доставки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- висока собівартість перевезень;</li> <li>- щонайвищі тарифи;</li> <li>- висока капіталоемність</li> </ul>
Трубопровідний транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- низька собівартість при високій пропускній спроможності;</li> <li>- високий ступінь збереження вантажів</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вузька номенклатура належних транспортуванню вантажів (рідини, газу, емульсії)</li> </ul>

Транспортна система – це таке територіальне поєднання мережі шляхів сполучення, технічних засобів і служби перевезень, яке, об'єднуючи всі види транспорту та всі ланки транспортного процесу в їхній взаємодії, забезпечує реалізацію транспортно-економічних зв'язків з метою успішного функціонування господарського комплексу країни та регіонів.

Територіальний аспект транспортної системи пов'язаний з зосередженням транспортних пунктів, вузлів, шляхів тощо. Однією з важливих особливостей транспорту, на відміну від інших галузей матеріального виробництва, є лінійний тип його розміщення. Водночас транспорту, як і промисловості, властиве і точкове розміщення. Тому територіальна структура транспортної системи являє собою поєднання як лінійних елементів (шляхів

сполучення всіх видів транспорту – залізниці, автомобільні шляхи, річкові судноплавні ділянки, трубопроводи та повітряні лінії), так і точкових (пунктів зосередження навантажувально-розвантажувальних робіт, рухомого складу та служби перевезення і т.д.).

Одними із первинних форм просторового зосередження транспорту є транспортні пункти і транспортні вузли. До транспортних пунктів відносять залізничні станції, річкові пристані, річкові і морські порти, автобусні станції, автоексплуатаційні підприємства, аеропорти.

Транспортний вузол – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії обслуговують транзитні та місцеві перевезення вантажів і пасажирів. Основні завдання транспортних вузлів полягають у перерозподілі транзитних вантажопотоків з одних напрямків і видів транспорту на інші, у здійсненні безпосереднього обслуговування населення, промисловості, будівництва й торгівлі різними видами транспорту.

Найважливіші проблеми функціонування різних видів транспорту, які потребують невідкладного вирішення, мають масштабний, складний і визначальний характер, оскільки рівень розвитку транспортної системи – одна з найважливіших ознак технологічного прогресу і цивілізованості як регіону, так і держави в цілому.

Основними невирішеними проблемами, характерними для транспортної галузі України, є:

- спад обсягів виробництва товарів, що зумовлював спад попиту на вантажні перевезення;
- недосконалість та нестабільність нормативно-правової бази забезпечення діяльності транспортного комплексу;
- значне і багаторазове зростання цін на транспортні послуги, що призводило до значного зниження доходів транспорту;
- низька конкурентоспроможність транспорту та транспортної інфраструктури на зовнішніх і внутрішньому ринках;



– недостатність інвестування на модернізацію рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури.

Як уже зазначалося, транспорт – це транспортна економічна система, що надає економічно та соціально важливі послуги населенню. В економіці транспорт є одним з найважливіших інфраструктурних елементів регіонального і міського господарства, а ефективна організація перевезень необхідна для того, щоб соціально-економічна політика держави сприймалася населенням як успішна й соціально орієнтована.

Регіональний транспорт покликаний задовольняти потреби населення регіону й суспільного виробництва в перевезеннях.

Саме тому для регіональних транспортних комплексів є характерним:

- виконання своїх функцій у складі економічної системи одного або обмеженої кількості регіонів;
- жорстка специфікація за видами транспорту;
- певна економічна залежність від державних і регіональних органів управління;
- слабкі вертикальні й горизонтальні зв'язки.

Для успішного розвитку регіонального транспорту необхідно не тільки випереджати розвиток попиту на транспортні послуги регіону, відповідати загальним міжрегіональним і державним завданням, а й чітко уявляти проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу регіону в аспекті державного управління.

Для вирішення проблеми й визначення перспектив вдосконалення господарського механізму у сфері транспорту необхідні нові концептуальні підходи до стратегічного планування і вибору галузевих пріоритетів розвитку, теорії та методології державного регулювання транспортних систем.

У регіонах немає державної структури з управління розвитком транспорту на міжрегіональному рівні. У результаті не діють регіональні концепції, стратегії і програми розвитку міжрегіонального транспортного комплексу. Відсутність спеціалізованого органу управління транспортним комплексом на

міжрегіональному рівні призводить до нездатності держави вчасно сприймати та використовувати можливості й усувати загрози зовнішнього середовища.

Наслідком цього є надзвичайно нерівномірний розвиток транспортного комплексу в регіонах. Таким чином, основні проблеми державного управління регіональним транспортним комплексом полягають в узгодженості державних інтересів з регіональними потребами.

Основні проблеми розвитку транспортного комплексу регіону можна розділити на дві групи:

1. Загальнотранспортні проблеми: соціально-економічні цілі; методологія прогнозування і планування; транспортна забезпеченість; транспортний чинник; система показників і критеріїв узгодженого розвитку; методологія формування регіонального транспортного комплексу; система управління; організація транспортних процесів.

2. Функціональні проблеми: транспортна мережа; транспортні вузли; транспортно-логістичні центри; рухомий склад; вантажно-розвантажувальний комплекс; паливно-енергетичне господарство; технічне обслуговування та ремонт; будівельна база; природоохоронні заходи; соціально-побутова інфраструктура.

До проблем регіонального транспортного комплексу належать:

- високий рівень зносу основних фондів транспорту;
- дефіцит пропускних і провізних можливостей;
- недостатній технічний і технологічний рівень транспортної техніки й обладнання;
- недостатній розвиток комунікацій, транспортно-логістичної мережі, значна регіональна і галузева нерівномірність розвитку інфраструктури.

Вирішення цих проблем вимагає розробки адекватного ринковим відносинам підходу, що забезпечує узгодження економічних інтересів між центром і регіонами, а також між окремими підприємствами й організаціями, галузями транспортного комплексу та споживачами послуг.

Специфіка проблем державного управління транспортним комплексом регіону, насамперед, полягає в тому, що в цьому разі з'являється необхідність створення нових організаційно-економічних елементів, які беруть на себе вирішення міжгалузевих і міжрегіональних питань розвитку і функціонування транспортного комплексу з урахуванням вертикальних і горизонтальних зв'язків.

Для вирішення цих проблем необхідне врегулювання таких завдань:

- розподіл повноважень між державними, міжрегіональними та регіональними органами влади;
- формування на міжрегіональному рівні працездатних і ефективних структур з регулювання розвитку транспортного комплексу;
- відпрацювання узгоджених механізмів реалізації державної транспортної політики на державному, міжрегіональному та регіональному рівнях управління;
- створення ефективного конкурентного середовища й відпрацювання показників узгодженого функціонування транспортних підприємств у різних сегментах транспортного ринку та напрямках транспортних коридорів;
- наглядова й контрольна діяльність на міжрегіональному та регіональному рівнях, а також у фінансово-бюджетній сфері.

Таким чином, з метою забезпечення перспектив розвитку транспортного комплексу регіону в аспекті державного управління (з урахуванням вертикальних і горизонтальних зв'язків) органи виконавчої влади й органи місцевого самоврядування зобов'язані:

- забезпечувати формування транспортної маршрутної мережі загального користування й мережі таксомоторних стоянок, розробляти перспективи їх розвитку;
- організовувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг (з урахуванням міських автобусних маршрутів загального користування) і в разі завдання матеріальних збитків автомобільному перевізнику, що обслуговує автобусний маршрут загального користування,

унаслідок неналежного утримання проїзної частини автомобільної дороги компенсувати йому збитки;

- забезпечувати облаштування необхідною інфраструктурою автобусних маршрутів загального користування, а саме – автопавільйонами, інформаційним забезпеченням пасажирів і підтримувати її в належному технічному і санітарному стані;

- забезпечувати розроблення паспортів автобусних маршрутів загального користування з визначенням необхідної кількості автобусів, класу, технічних та екологічних показників, розкладу руху;

- проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування із автомобільним перевізником – переможцем конкурсу на міських, приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області, чи надання дозволу на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням ним умов договору чи дозволу;

- забезпечувати безпечне та якісне обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечувати компенсацію втрат автомобільному перевізнику внаслідок перевезення пільгових категорій пасажирів та регулювання тарифів тощо.

Однією з найбільш важливих і актуальних проблем регіонального транспортного комплексу на сьогодні є проблема активізації інвестиційної діяльності. Вона стосується не тільки пошуку джерел інвестицій, а й ефективності проектів розвитку транспортного комплексу, і, насамперед, його інфраструктури.

Для цієї мети можуть бути використано такі форми й методи державної підтримки будівництва об'єктів транспортної інфраструктури регіону [100]:

1. Пряме фінансування: надання кредитів; субсидії та субвенції державного бюджету; фінансування з бюджету держави; випуск цінних паперів.

2. Звільнення від обов'язкових платежів: звільнення від податків (повне – на весь період, часткове – на певний термін); звільнення від компенсаційних платежів (від плати за право забудови, від повернення частини державних інвестицій); надання податкового кредиту (за одним податком, за кількома податками); надання інвестиційного податкового кредиту (з податку на прибуток, за регіональними й місцевими податками); проведення взаємозаліків.

3. Надання гарантій: гарантії за виданими кредитами; фірма-гарант; забезпечення обсягу транспортного потоку.

4. Оформлення землевідведення: без внеску в статутний капітал об'єкта; у вигляді внеску в статутний капітал об'єкта.

5. Інноваційні форми: державно-приватне партнерство, ще й концесії, страхування ризиків реалізації проектів, прискорена амортизація, формування цільових амортизаційних фондів, виплата відсотків за позиками, перехресне фінансування екологічно безпечних видів перевезень і транспорту тощо.

Відповідно до цілей економічних реформ і місії транспортного комплексу в економіці країни, можна виділити основні групи контрольних показників, які достатньо відображають основні питання формування сучасного регіонального транспортного комплексу, однак вони вимагають додаткових обґрунтувань і конкретизації з урахуванням особливостей етапів і регіональних умов вирішення загальної цілі розвитку:

- стабільність роботи транспорту;
- доступність транспорту;
- безпека транспорту;
- якість транспортних послуг;
- ефективність використання виробничих потужностей транспорту;
- вартість транспортних послуг (зниження сукупних витрат на перевезення);
- розвиток матеріально-технічної бази галузі;

- формування єдиної, гармонійно розвинутої транспортної системи.

Завданням на перспективний розвиток регіонального транспортного комплексу можуть бути:

- інтегральне завдання транспортного забезпечення розвитку економіки регіону та рівня життя населення;
- оптимізація ефективності транспортної інфраструктури регіону;
- урахування еколого-економічного чинника у процесі розвитку регіонального транспортного комплексу (облік місцевих природних ресурсів, проблем дефіциту ресурсів, екології регіону тощо).

Таким чином, незважаючи на загальну адаптацію регіонального транспорту до ринкових умов і задоволення в кількісному плані попиту населення і галузей економіки, рівень його розвитку на сьогодні не можна вважати достатнім.

Державне регулювання транспортного комплексу має бути спрямоване на гармонізацію інтересів різних видів транспорту, що вступають у конкурентну боротьбу; сприяння формуванню та розвитку ринку транспортних послуг на регіональному й міжрегіональному рівні; прискорення процесів переходу транспорту на більш високий організаційно-управлінський і технологічний рівень, підвищення якості транспортних послуг.

Змістовне оцінювання достатності розвитку регіонального транспортного комплексу, його ефективності та відповідності поточним і перспективним соціально-економічним потребам повинна спиратися на систему моделей, що включають існуючий і прогностичні територіально-галузеві баланси виробництва. При цьому необхідно враховувати споживання продукції з виділенням матеріальних балансів (фізичні обсяги, напрями, вартість виробленої продукції та її транспортування із зазначенням видів транспорту), з найбільш транспортосемними видами продукції регіону.

У процесі організації управління транспортним комплексом на регіональному рівні управління необхідно враховувати специфіку сформованих транспортних структур. Однак при безумовних регіональних відмінностях у

транспортному комплексі держава повинна розглядати його як єдиний об'єкт державного управління. При цьому заходи, що розробляються, повинні забезпечувати узгоджений розвиток видів транспортного комплексу, їх інфраструктуру, переклад вантажних і пасажирських потоків на екологічно безпечні й надійні види транспорту.

## **6.2 Характеристика основних параметрів транспорту України**

Для України, де останніми роками на тлі критичного посилення зношеності інфраструктури та особливо рухомого складу відбувалось швидке зростання витрат залізничного транспорту, питання пошуку шляхів підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення конкурентоздатності залізничної галузі та посилення конкурентоздатності залізничної системи були і залишаються надзвичайно актуальними.

До основних параметрів залізничного транспорту України відносяться такі.

Так, загальна протяжність залізничної експлуатаційної мережі України складає 22 тис. км. 42,7% (9,4 тис. км) експлуатаційної довжини залізничних доріг електрифіковано, 60, 8% (13,4 тис. км) – обладнано автоматичним регулюванням руху поїздів. Розгорнута довжина головних колій становить 30 тис. км, серед них безстикових – 18,8 тис. км, на залізобетонних шпалах – 21,0 тис. км. Розгорнута довжина під'їзних колій – 2, 8 тис. км

У колійному господарстві налічується 57 тисяч комплектів стрілочних переводів, 65,4% яких охоплено електричною централізацією стрілок та сигналів.

На залізницях України розташовано близько 20 тисяч штучних споруд, серед яких 7942 мостів і 44 тунелі.

У підпорядкуванні Укрзалізниці налічується 126 залізничних вокзалів, 2 контейнерні пункти і 1669 станцій, з них: вантажних – 275, пасажирських 18, сортувальних – 36, дільничних - 88, проміжних - 1252.

Система обслуговування та ремонту рухомого складу включає в себе 68 локомотивних, 48 вагонних та 20 пасажирських депо [101].

Інфраструктура з ремонту, обслуговування та утримання колійного господарства України налічує: 110 дистанцій колії; 41 колійну машинну станцію; 26 дистанції лісозахисних насаджень; 6 рейкозварювальних потягів; 3 заводи залізобетонних шпал; 18 щебених заводів; 1 піщано-баластовий кар'єр; 2 шпалопросочувальні заводи; 4 підприємства з ремонту колійної техніки. Наявна інфраструктура здатна повністю забезпечити необхідний обсяг планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт на існуючій мережі залізниць.

За експлуатаційною довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце серед країн Європи після Німеччини, Франції і Польщі.

Забезпеченість України залізницями в розрахунку на 1000 км<sup>2</sup> території становить 36, 8 км, що майже втричі нижче за Німеччину, в 2, 3 рази - за Угорщину, майже вдвічі - за Великобританію і Польщу, у 1,5 рази – за Францію та в 1, 3 рази – за Румунію [101].

Щільність залізничних колій відносно чисельності населення становить в Україні 461 м на 1000 мешканців, що є одним з найнижчих показників в Європі. Меншу щільність мають тільки Іспанія – 315 м, Молдова – 303 м і Великобританія – 288 м. Приблизно однакову – Німеччина - 464 м і Румунія – 490 м.

Територією України проходять шість залізничних транспортних коридорів: три міжнародних і три національних, загальною протяжністю 3162 км (14,3% експлуатаційної довжини залізничних колій). Мережа транспортних коридорів складається переважно з двоколієвих (92%), електрифікованих (95,6%), обладнаних автоблокуванням (90%) магістралей з найвищою для України пропускною та провізною здатністю.

Рухомий склад залізничного транспорту складається з:

- локомотивів (тяглова сила): мають власний енергетичний пристрій (двигун), і використовуються для переміщення несамохідних вагонів;



- несамохідних вагонів: поділяються на дві великі групи- пасажирські (призначені для перевезення пасажирів). Залежності від їх облаштування, кількості місць у вагоні та умов проїзду пасажирські вагони бувають різних категорій, а саме: міжобласні (без купе з місцями для сидіння); загальні (з відкритими купе з місцями для сидіння); плацкартні (з відкритими купе з місцями для лежання); купейні (з окремими чотиримісними купе з місцями для лежання); м'які (з окремими одномісними купе, двомісними (СВ – спальні вагони), та трьохмісними купе з місцями для лежання).

До числа пасажирських вагонів належать також спеціальні вагони пасажирського типу та вагони обслуговування пасажирів, а саме: поштові, багажні, вагони-ресторани, службово-технічні (службові, клуби, санітарні, випробувальні та вимірювальні, лабораторії та інші спеціальні вагони пасажирського типу); вантажні: призначені для перевезення вантажів.

Залежності від конструкції кузова, характеру вантажу, способів навантаження і вивантаження, а також забезпечення схоронності вантажів розрізняють: криті вагони; піввагони; платформи; цистерни; вагони-самоскиди (думпкари); вагони бункерного типу(хопер-дозатори, хопери); рефрижератори і вагони-термоси; інші.

Перші вантажні вагони були універсальними. Одні і ті ж самі вагони використовувались для перевезення різних видів вантажів. Для вантажів, що бояться атмосферних опадів, призначалися криті вагони, для інших вантажів-платформи.

Однак швидко появилися переваги вагонів, пристосованих для перевезення окремих видів вантажів. Спеціалізовані вагони дозволяють вмістити більше вантажу; перевозити особливо важкі вантажі; швидко, зручно і легко виконувати навантажувально-розвантажувальні роботи; забезпечувати велику схоронність вантажів; перевозити наливні вантажі; перевозити великогабаритні та специфічні вантажі;

- самохідних вагонів та поїздів.

Самохідні вагони та поїзди в основному призначені для перевезення

людей. Їх можна розділити на три групи: електропоїзди; дизель-поїзди; автомотриси.

Електропоїзди, які в народі отримали назву «електрички», бувають двох основних типів: постійного струму; змінного струму.

У розпорядженні Укрзалізниці знаходиться 4136 середньотоннажних і 3010 великотоннажних контейнерів при потребі у 7182 та 6000 контейнерів відповідно. Незважаючи на високий ступінь зносу (90 % для середньотоннажних та 70 % для великотоннажних контейнерів), майже всі вони вважаються придатними до експлуатації. Вимоги до залізничного рухомого складу значною мірою визначається умовами його експлуатації, які прямо залежать від параметрів і технічного стану інфраструктури [101].

Відсутність безстикової колії, оснащеної необхідною системою автоматизації, енергопостачання, сигналізації та зв'язку, унеможливорює організацію руху високошвидкісних транспортних засобів без порушення вимог безпеки та надійності.

Неможливо також розглядати рухомий склад відокремлено від його заводської та ремонтної бази.

Оптимізація кількісних і просторових параметрів виробничо-ремонтної бази рухомого складу, а також ступінь її оснащення сучасним обладнанням та кваліфікованими кадрами, впливає на зниження собівартості перевезень.

Розвиток рухомого складу має відбуватись у тісному взаємозв'язку з розвитком залізничної інфраструктури, заводської та ремонтної бази і відповідати таким основним принципам:

- задовольняти вимогам конкретних перевезень;
- задовольняти вимогам наявної залізничної інфраструктури;
- забезпечувати економічність;
- забезпечувати безпеку руху;
- відповідати ергономічним вимогам;
- забезпечувати охоплення найбільш широкого ринку збуту.

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває найбільш маневрений вид транспорту - автомобільний. Як зазначалося, його перевагою є те, що він може доставляти вантажі від «дверей до дверей», з найменшими затратами часу, має можливість перевозити вантажі невеликими партіями, тобто немає потреби нагромаджувати їх на складах і станціях, як на залізничному транспорті. Він обслуговує промислові, будівельні, сільськогосподарські, торговельні й комунально-побутові підприємства, а також здійснює широкомасштабне перевезення людей.

Поряд з перевагами автомобільний транспорт має істотні недоліки. Насамперед, це порівняно висока собівартість перевезень, велика трудомісткість, а також, у зв'язку із споживанням рідкого пального, негативний вплив на навколишнє середовище.

Автомобільні дороги (загального користування) забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, враховують адміністративно-територіальний поділ країни, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

За густотою автодоріг з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт посідає значне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за обсягом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт у 4,5-5 разів, а за обсягом перевезень пасажирів – у 5-6 разів.

Специфічною особливістю галузі є обмеженість можливостей безпосереднього справляння плати за користування автодорожньою мережею при здійсненні перевезень. Автомобільні дороги, розглядаються користувачами як «благо загального користування».

Численні автотранспортні підприємства мають повну укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо. Також поповнюється і обновлюється рухомий склад, зростає парк дизельних

автомобілів, а також з газовими установками. Удосконалюється система міжміських перевезень, розвиваються міжнародні перевезення. Основними вузлами є всі обласні та багато районних центрів.

Протяжність автошляхів України – майже 170 тис. км (155 тис. км доріг мають тверде покриття), але якість їх за європейськими стандартами – незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту [101].

Крім перевезення вантажів і пасажирів, автомобільний транспорт виконує багато інших функцій: забезпечує роботу швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, органів громадського правопорядку тощо. Автотранспорт відіграє визначну роль в обслуговуванні агропромислового комплексу та доставці вантажів і пасажирів у важкодоступні райони. У перевезеннях вантажів важливого значення набуває спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та інші.

Найважливішими автомагістралями України є: Одеса – Київ – Чернігів, Харків – Донбас, Дніпро – Запоріжжя, Запоріжжя – Севастополь, Львів – Київ, Харків – Київ, Полтава – Кишинів.

Територія України, особливо в її західній частині, знаходиться на перехресті Південно-Східної і Північно-Західної Європи, тому з подальшим розвитком ринкових відносин, із становленням численних підприємницьких структур треба очікувати значного підвищення ролі автотранспорту в оперативних, гарантованих і безпечних щодо збереження вантажу перевезеннях.

Параметри автомобільного транспорту України такі.

Так, мережа автомобільних доріг загального користування станом на 01.01.2010 р. нараховує 169,7 тис. км. 96,8 % доріг мають тверде покриття.

За забезпеченістю дорогами на 1000 км.кв території Україна посідає одне з останніх місць серед європейських країн – 280,9 км/1000км.кв [101].

Залежності від господарського та адміністративного значення автомобільних дороги поділяються на дороги державного та місцевого значення.

Протяжність доріг державного значення становить 14,1 тис. км, або 8,3 % довжини доріг загального користування. У свою чергу дороги державного значення поділяються на магістральні, регіональні.

До магістральних (довжина 9,3 тис. км.) належать автомобільні дороги, суміщені з міжнародними транспортними коридорами та міжнародними автомагістралями категорії «Є».

Довжина регіональних автомобільних доріг становить 4,8 тис. км.

Автомобільні дороги місцевого значення, які складають ліву частку автодорожньої мережі (155,6 тис. км або 91,7 % загальної довжини) поділяються на: територіальні (довжина 30,6 тис. км.); районні (довжина 86 тис. км.); сільські (довжина 39,2 тис. км.).

Всі інші автомобільні дороги, крім доріг, розташованих у населених пунктах, є внутрішньогосподарськими технологічними дорогами, які обслуговуються власниками об'єктів, до яких вони прокладені.

Крім адміністративно-господарської класифікації існує інженерна або технічна класифікація автомобільних шляхів сполучення, згідно якої їх ділять на 5 категорій. Дороги I і II категорій, технічні параметри яких найбільше відповідають сучасним європейським і світовим вимогам, становить всього 14,7 тис. км, тобто 8,7 % загальної довжини (9 % від протяжності доріг з твердим покриттям). Дороги I категорії з обов'язковою розподільчою смугою і 2-4 смугами для руху в одному напрямку мають протяжність всього 2,2 тис. км або 1,3 % від протяжності доріг з твердим покриттям. Це значно менше від потреби, яка становить близько 10 тис. км.

За даними Державної служби автомобільних доріг України «Укравтодор» 55 % державних доріг (7,8 тис. км) – це дороги II категорії, 68 % місцевих доріг (106,2 тис. км) становлять дороги IV категорії [101].

Середньозважений показник категорійності доріг в Україні становить 3,71, що набагато нижче порівняно з будь-якою європейською країною. Це IV категорії автодороги з шириною проїзної частини 6-7 м. Здійснення переважної

частини перевезень такими дорогами призводить до значних втрат, як продукції, так і пального.

Забезпеченість твердим покриттям на дорогах державного значення становить 100 %, на місцевих – 96,5 %, з яких 81 % мають асфальтобетонне покриття, 8,7 % - цементобетонне і 10,2 % - чорне. У 13 областях України, зокрема, у 585 сільських населених пунктах немає під'їздів з твердим покриттям. Відсутність під'їздів з твердим покриттям до значної кількості населених пунктів, а також наявність великої кількості доріг з перехідним типом покриття обмежує, особливо в осінньо-весняний період, доступність жителів цих населених пунктів до об'єктів соціальної інфраструктури, чим спричиняє транспортну дискримінацію.

Транспортна дискримінація полягає у недоотриманні життєво необхідних послуг внаслідок просторової недоступності, що обмежує реалізацію конституційних прав громадян на освіту та медичну допомогу (стаття 53 і Конституції України). Отже, підвищення стандартів якості життя сільських жителів і реалізація їх конституційних прав напряду залежать від розвитку місцевої дорожньої мережі.

Інфраструктура автомобільних шляхів сполучення складається з автомобільних доріг; автовокзалів; автостанцій; зупинок автобусних маршрутів загального користування; майданчиків для розвороту і відстою автобусів у початкових і кінцевих пунктах маршрутів; стоянок таксі; вантажних терміналів (автопортів); вантажних автомобільних станцій; контейнерних пунктів; об'єктів дорожнього сервісу.

Найбільш вагомою складовою інфраструктури автомобільних шляхів сполучення є автомобільні дороги.

Автомобільні дороги України поділяються на: автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях.

Автомобільні дороги загального користування є загальнодержавною власністю, що не підлягає приватизації. Вони призначені задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських і вантажних перевезеннях у складі єдиної транспортної системи країни.

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів є комунальною власністю, яка є у відомстві відповідних органів місцевого самоврядування, органів виконавчої влади на місцях. Ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами державного значення, відносяться до єдиної транспортної системи країни і не підлягають приватизації.

До відомчих (технологічних) автомобільних доріг відносяться внутрішньогосподарські технологічні дороги, що знаходяться у власності юридичних або фізичних осіб.

До автомобільних доріг на приватних територіях відносяться автомобільні дороги, що знаходяться на територіях, власниками яких є юридичні (недержавні) або фізичні особи.

Всі об'єкти дорожньої інфраструктури залежно від джерел фінансування, форм власності і порядку функціонування умовно можна розділити на три основні групи:

Перша група – це об'єкти, які є складовою комплексу автомобільних доріг і призначені для зниження стомлюваності водіїв та пасажирів, забезпечення надання необхідної допомоги учасникам руху, підвищення рівня зручності і безпеки руху, підвищення довговічності автодоріг. Прикладами таких об'єктів є площадки для короткочасної стоянки автомобілів та відпочинку учасників руху, автобусні зупинки, пункти вагового контролю і т.п. Кількість і місця їх розташування повинні визначатись документацією на будівництво доріг, а фінансування будівництва, ремонту і утримання – здійснюватись з виділених бюджетом коштів на дорожнє господарство з пайовою участю приватних інвесторів, які мають комерційну зацікавленість.

Друга група – об'єкти, що утворюють єдину систему сервісного обслуговування пасажирських перевезень, у тому числі мережа автовокзалів і

автостанцій, пунктів медичної допомоги, як правило розташованих у населених пунктах поблизу доріг. Фінансування будівництва, ремонту і утримання повино здійснюватись з виділених бюджетом коштів та позабюджетних джерел.

Третя група – об'єкти платного сервісу в межах приляжової смуги, призначені для підвищення комфорту учасників руху, створення умов для праці і відпочинку водіїв та пасажирів. Сюди відносяться мотелі, кемпінги, автозаправні станції, станції технічного обслуговування, пункти харчування, вантажні термінали. Як правило, це малі підприємства, що створюються і експлуатуються за рахунок приватних коштів.

Існуюча сервісна інфраструктура на автодорогах за своїми архітектурно-будівельними характеристиками, оснащенням, переліком та якістю пропонованих послуг не відповідає сучасним вимогам.

Водний транспорт України представлений морським та річковим транспортом.

Важливе значення морського транспорту України визначається великою протяжністю морського узбережжя, наявністю морських шляхів, по яких здійснюються транспортні зв'язки регіонів і міжнародних перевезень. Серед універсальних видів транспорту він вирізняється низькою собівартістю і високою продуктивністю праці. Морський транспорт є головним видом транспорту, що здійснює перевезення зовнішньоторгових вантажів. Йому належить третє місце за вантажообігом, після трубопровідного й залізничного транспорту, проте за кількістю відправлених вантажів він посідає незначне місце (близько 1 %).

На морський транспорт припадає 1/4 вантажообігу України. Цей транспорт концентрується винятково на півдні країни, на узбережжі Чорного і Азовського морів, у так званому Азово-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли зв'язаний із Середземномор'ям, а відтак – із світовим океаном.

Виділяють три види морських перевезень: малий каботаж – перевезення між портами однієї держави, одного моря; великий каботаж – перевезення між портами однієї держави різних портів; закордонні перевезення.



Організаційно морський транспорт нашої держави складається із трьох пароплавств: Чорноморського, Азовського та Українсько-Дунайського.

За середніми відстанями вантажних перевезень (близько 6000 км.) морський транспорт серед інших видів транспорту посідає перше місце. Основними вантажами в цьому виді транспорту є руди, вугілля, сірка, ліс, різна металопродукція тощо.

Переробка вантажів морськими портами України, такими як Одеса, Миколаїв, Херсон, скоротилась майже на 60 %. Найбільше скорочення вантажообігу відбулося у каботажному сполученні (у 14 разів). Питома вага перевезень між іноземними портами зросла майже у 2 рази. Причинами цього є продаж суден та передача їх в оренду закордонним фрахтувальникам, а також арешти в іноземних портах, що вплинуло на скорочення експлуатаційного парку морського торговельного флоту і, в кінцевому підсумку, на зменшення обсягів перевезень вантажів на 38 % [101].

Річковий транспорт, хоча й не відіграє визначальної ролі в обсягах вантажних і пасажирських перевезень, однак перевершує всі інші види транспорту за рівнем доходів від своєї діяльності, в основному – за рахунок закордонних перевезень вантажів. Географія функціонування річкового транспорту стабільна, й в основному, обмежується басейнами рік Дніпра і Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дозволяє доставляти вантажі і пасажирів у річкові і морські порти ряду країн Центральної й Південно-Східної Європи.

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, він використовує готові природні шляхи, течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менше капіталовкладень, перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше.

Також він має ряд недоліків: сезонність дії, мала швидкість тощо. Загальна довжина судноплавних рік в Україні – 3,2 тис. км.

Майже за всіма показниками перевезень вантажів і пасажирів цей вид транспорту знаходиться на одному з останніх місць. Основними видами вантажів, що перевозяться річковим транспортом, є мінеральні будівельні матеріали (80 %), руда (4 %), кам'яне вугілля (2 %).

Головною водною магістраллю України є Дніпро. У зв'язку з будівництвом водосховищ і шлюзів на Дніпрогесі значно покращились умови для судноплавства і стали використовуватись великі самохідні баржі та судна типу «річка-море». Великими річковими портами України є Київ, Дніпро, Черкаси, Запоріжжя, Кременчук, Херсон та ін.

До трубопровідного транспорту відносять газопроводи, нафтопроводи та трубопроводи різних хімічних продуктів. Перші нафтопроводи були збудовані в середині XIX ст. в Америці.

В Україні перші нафтопроводи були споруджені в 1920-1930 рр. у Прикарпатті, а їх діаметр складав 100-200 мм. Сформувався цей вид транспорту на базі українських родовищ нафти й газу. Особливого розвитку в 70-80-ті роки він отримав завдяки спорудженню низки трубопроводів для транспортування російської та туркменської вуглеводневої сировини. Трубопровідний транспорт спеціалізується на транспортуванні сирої нафти й газу та продуктів їх переробки.

Будівництво газопроводів почалось пізніше, в основному, в 1960-1970-ті роки. Газопровід є практично видом магістрального й місцевого транспортування цього специфічного транспорту.

Широке будівництво і використання трубопровідного транспорту в останні 50 років обумовлене значними змінами в паливно-енергетичному балансі, підвищенням у ньому частки нафти й газу до 70-75 %. Особливо високими темпами іде ріст добування й споживання природного газу. Собівартість видобутку газу майже в 13 раз нижча від видобутку вугілля і в 3 рази – від нафти.

Натепер нафтопровідним транспортом поставляється близько 94 % нафти, котру споживає Україна. Він включає 12 основних нафтопроводів довжиною 2,6

тис. км з діаметром труб 720 мм. Через територію України прокладено європейський нафтопровід «Дружба».

Основні газопроводи України беруть початок з Шебелинського родовища і здійснюють транспортування газу в Харків, Дніпро і далі до Одеси, а також у західні області. Територією України газопроводи тягнуться також і в європейські країни. Найбільші газопроводи: Шебелинка – Харків – Брянськ, Шебелинка – Дніпро – Кривий Ріг – Одеса – Кишинів, Шебелинка – Диканька – західні райони України.

В Україні функціонують також трубопроводи для транспортування хімічних продуктів: аміакопровід Тольятті – Горлівка – Одеса, етиленопровід Чекіль (Угорщина) – Калуш [101].

Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями – нафтою та газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країни Південно-Східної Європи. Однак уся мережа трубопровідного транспорту в Україні орієнтована на постачання нафти і газу з однієї країни – Росії (лише 5 % загальної потреби газу – з Туркменістану), що, згідно із загальноприйнятими стратегічними підходами до цього питання, є недоцільним. Труднощі, пов'язані з існуванням єдиного джерела постачання енергоносіїв, Україна відчуває вже тепер. Отже, об'єктивною необхідністю є розширення економічних орієнтирів.

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень особливо термінових вантажів в Україні відіграє повітряний транспорт. Він є поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів більша від аналогічного показника у найближчого конкурента – залізничного транспорту – і має тенденцію до зростання). Однак у транспортному пасажиро- і вантажообороті його частка менша 1 %. Ще донедавна практично всі обласні центри і великі міста мали аеропорти, обладнані злітними й посадочними смугами із твердим покриттям, що забезпечувало умови для регулярних польотів літаків.

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість, цілорічність функціонування, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. До основних недоліків авіаційного транспорту можна віднести велику собівартість та залежність від природних умов.

Найбільшими з 36 аеропортів України є «Бориспіль» і «Київ», в Одесі – «Центральний» і «Застава» та Львівський аеропорт. Міжнародні повітряні лінії сполучають Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки.

Повітряний транспорт України об'єднаний у «Авіалінії України», до яких належать майже 30 авіазагонів, 100 аеродромів, а також підприємства з ремонту авіатехніки, приватні авіалінії. Існуючі виробничі потужності аеропортів дозволяють забезпечити перевезення до 60 млн. пасажирів та 182,5 тис. т вантажів на рік. За останні роки відбулася переорієнтація пасажиропотоків на користь міжнародних перевезень, які зараз займають 60 %, переважна більшість яких сконцентрована в найбільших аеропортах. На долю Борисполя припадає 43 % перевезень, регіональних аеропортів (Одеси, Львова, Сімферополя, Донецька, Дніпра) – 42,9 %, інших аеропортів – 14,7 %.

Основне призначення міського пасажирського транспорту – перевезення пасажирів. Процеси урбанізації в Україні, швидкі темпи зростання населення, особливо у великих містах, потребують постійного розвитку міського транспорту. Від ефективності його роботи значною мірою залежать ритмічність функціонування всього господарського комплексу країни, узгодженість і взаємодія магістральних транспортних ліній. Зростання масштабів перевезень, енергетична криза, екологічні проблеми призводять до постійної структурної перебудови міського транспорту [101].

До основних видів міського пасажирського транспорту належать трамвайне, тролейбусне, автобусне сполучення й метро.

Одним із найбільш масових видів внутрішньоміського транспорту є тролейбусний. Експлуатаційна довжина колії одиначної тролейбусної лінії перевищила 4 тис. км. Тролейбуси перевозять за рік приблизно 3 млрд. пасажирів.

Більшість міст України має автобусне сполучення. За всіма показниками цей вид міського транспорту перевищує всі інші види. Одним з основних недоліків автобусного сполучення, особливо у великих містах, є те, що автобуси дуже забруднюють навколишнє середовище. Однак за останні 10 років перевезення цим транспортом збільшилося на 40 %. У 164 міських поселеннях України працюють легкові таксі загального користування.

Отже, як бачимо, для сучасного транспорту властива велика різноманітність видів, кожен із яких має свої специфічні особливості, переваги та сфери застосування. Тому можна вважати його комплексом взаємопов'язаних галузей, якому властива територіальна організація просторового зосередження.

### **6.3 Основи механізму транспортно-логістичної інтеграції України з світовою транспортною системою**

Перед Україною стоїть питання створення Концепції використання вигідного геополітичного (геостратегічного) положення на континенті, виходячи з того, що Україна володіє найвищим коефіцієнтом транзитності в Європі – 3,11: всі шляхи ідуть через Україну, а Росія переключує свої вантажопотоки через Білорусь. На даний момент часу ЄС розробив нову транспортну магістраль Ліссабон – Шанхай, маршрут якої пролягатиме через нашу територію.

Отже, у реформуванні вітчизняної транспортної системи однозначно необхідно враховувати геостратегічний вимір, в той же час не забувати й про те, що транспортна галузь мусить відігравати насамперед внутрішню інтегруючу роль [101].

В умовах європейської інтеграції найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування

транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг [99].

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Враховуючи зростаючі товаропотоки на напрямку Європейський Союз – Україна, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, а логістична складова ТЛС тільки формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС.

На сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

Сьогодні логістика як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації їх

логістичних витрат у певному просторі та часі [98]. При цьому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Згідно з досвідом розвинутих країн використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35 %, транспортні витрати на 7- 20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та скоротити їх запаси на 50-200 %. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи як складної динамічної системи зумовлюють необхідність застосування системного підходу. Використання системного підходу дає змогу сформувати нову специфіку організаційно-економічної та техніко-технологічної взаємодії ланок транспортної системи згідно з інтегральною концепцією розвитку держави з урахуванням потреб сучасного економічного середовища.

Важливе значення для визначення найефективніших шляхів формування та розвитку транспортно-логістичної системи України має проведення аналізу окремих макроекономічних показників (ВВП, структура експорту та імпорту товарів та ін.) та статистичних даних діяльності транспортного сектору країни [99].

Структура транспортно-логістичної системи України має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії:

- взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);

- транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;

- регіональні транспортно-логістичні системи;

- транспортно-логістичні кластери;
- інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень з позиції національних інтересів, також отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами, оскільки воно дає змогу впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила доставки товарів, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі, транзитних перевезень, активізувати інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни [101].

Найбільш високою формою організації перевезень, яка задовольняє вимоги споживачів, є інтегральні технології. Вони дозволяють організаторам перевезень використати переваги кожного виду транспорту і запропонувати споживачам обслуговування високого рівня якості й прийнятні ціни [100].

Інтеграція виробництва і транспорту призводить до високої взаємної залежності виробничо-транспортного процесу. З одного боку, вона сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки. З другого боку, інтеграція висуває особливі вимоги до транспортних процесів створення єдиних для країн ЄС стандартів і правил регулювання ринку транспортних послуг, уніфікації вимог до документів, транспортних засобів і правил їх експлуатації [98].

Оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення:

- ефективної взаємодії;
- задоволення потреб споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу;



- сприяння реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору;
- створення гнучкої тарифної політики на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

Також можна зробити висновок, що поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів [102].

На сучасному етапі економіка регіону потребує застосування інноваційних підходів, форм і способів, ефективних з позицій маркетинг-менеджменту. Транспортний комплекс регіону є однією з галузей, використання транзитних можливостей і розвиток якої може стати передумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності регіону. Маркетингове управління транспортним комплексом передбачає цілеспрямовану координацію всіх учасників ринку транспортних послуг, спрямовану на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, модернізацію транспортної системи. Як найбільш перспективну інноваційну форму розвитку транспортного комплексу доцільно визначити транспортний кластер.

Вченими напрацьовано достатньо матеріалів стосовно організації різних типів кластерів (промислових, виробничих, галузевих, регіональних).

Як свідчить світовий досвід, формування кластерної системи є однією з основних умов підвищення ефективності розвитку країни, ринкових відносин, окремих підприємницьких структур, регіонів. Узагальнюючи на основі порівняльного аналізу визначення кластерів і тлумачення їх сутності, можна сформулювати таке визначення поняття транспортного кластера: це об'єднання географічно близьких, взаємодіючих і взаємодоповнювальних транспортних

компаній та пов'язаних із ними сервісних організацій у межах єдиного ланцюга створення вартості, що тісно співпрацюють із науковими, навчальними закладами та органами влади, з метою здійснення транспортних послуг на високому рівні.

За основу транспортного кластера покладено формування транспортно-логістичної системи, а центром такого кластера може бути транспортно-логістичний центр. Стратегічною метою транспортного кластера є забезпечення розвитку всіх учасників транспортного бізнесу, зокрема транспортно-логістичної інфраструктури, для комплексного обслуговування транспортних перевезень, в тому числі транзитних [103].

Ефективній роботі транспортних кластерів часто перешкоджає організація інформаційної взаємодії між учасниками кластера, тобто відсутність системи.

Формування транспортного кластера в регіоні має складний, системний характер, і повинно відбуватися з урахуванням організаційно-правових аспектів. Лише завдяки високому ступеню взаємодії транспортних підприємств регіону можливо створення і функціонування транспортного кластера, що сприятиме становленню конкурентоспроможної регіональної економіки.

Основною метою створення транспортного кластера є досягнення кооперації, об'єднання довгострокового характеру, спрямованого на формування і виконання спільних програм на регіональному ринку. Реалізація цієї мети передбачає побудову стратегічної структури кластера у вигляді блоків, між якими повина бути досягнута координація.

Таким чином, активізація участі України в процесах єврологістики повинна бути направлена на те, щоб значуща частина транзиту пройшла через територію нашої країни. Для цього необхідно:

- створити систему національних транспортних коридорів міжнародного рівня із залученням для цього джерел фінансування як внутрішніх (державних, комерційних) так і міжнародних;

- створити систему логістичних (транспортно-складських) комплексів на території України згідно з міжнародними стандартами, коли середня відстань

між ними не повинна перевищувати 150 км. (зараз – 250 км.), між пунктами автосервісу і дорожнього сервісу – 70 км. (зараз – 140 км.);

- спростити прикордонні, митні і інші транзитні формальності;
- застосувати заходи для захисту національних економічних і транспортних інтересів у системі міжнародних транспортних коридорів шляхом сприяння розвитку і діяльності транспортно-логістичних фірм, враховуючи те, що з об'єктивних причин на українському ринку транспортно-логістичних послуг поки домінують західні логістичні компанії;
- особливої уваги заслуговує активізація співпраці України в транспортно-логістичній сфері з країнами-сусідами.

#### **6.4 Основні положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року**

Останніми роками обсяг транспортних послуг відповідав тенденції розвитку української економіки. Зростання ВВП у 2016 році й оптимістичний сценарій та прогноз економічного розвитку найближчими роками вимагатиме подальшої фінансової підтримки транспортної галузі відповідно до зростання ВВП.

Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу.

У 2016 році на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало близько 6,7 % ВВП і 6 % загальної кількості зайнятого населення. Найбільш залежними від транспорту галузями є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, видобуток нафти і газу, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги та оборона.

Сучасна інфраструктура, добросовісна ринкова конкуренція, розвиток і координація між різними видами транспорту, разом із впровадженням

ефективної системи управління, можуть забезпечити основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України.

Покращення якості та рівня надання транспортних послуг стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішньої торгівлі. За оцінкою експертів, потенційна вигода (пряма та непряма) від інвестицій у галузь транспорту для економіки України становить близько 8-10 млрд. доларів на рік.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та рівня інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки транспортних перевезень, антикорупційної політики, враховує необхідність децентралізації завдань та функцій центральних органів виконавчої влади, запровадження принципів корпоративного управління у державному секторі економіки.

Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також Стратегії сталого розвитку «Україна - 2020», затвердженої Указом Президента України від 12.01.2015 № 5/201, та Середньостроковому плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року.

Стратегія забезпечує комплексне бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики і визначає напрями розвитку галузі на період до 2030 року.

Загальна мета Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни.

Для досягнення цієї мети будуть реалізовані стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками:

- впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі;
- забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі;
- забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу;
- підвищення рівня безпеки на транспорті;
- досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

У Стратегії також визначено загальні проблеми, що потребують розв'язання, а саме:

- недосконалість нормативно-правового регулювання в транспортній галузі;
- нечітке розмежування функцій регулювання, управління та операційної діяльності між органами виконавчої влади та підприємствами;
- недосконала система управління розвитком транспортної інфраструктури;
- суміщення окремими суб'єктами господарювання у сферах залізничного та морського транспорту функцій державного управління та господарської діяльності;
- недосконала кадрова політика;
- відсутність систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень;
- недостатня прозорість у діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки у сфері транспорту;
- недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;
- невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг.

У стратегії визначено й шляхи розв'язання зазначених проблем. До основних можна віднести:

- зміцнення інституціональної спроможності органів державної влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та виконують заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;
- впровадження нового підходу до ліцензування перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу;
- створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничною сферою, утворення центрального органу виконавчої влади, який виконуватиме функції регуляторного органу у сфері залізничного транспорту;
- створення центрального органу виконавчої влади, який виконуватиме функції Морської адміністрації України;
- позбавлення невластивих функцій державного управління Адміністрації морських портів;
- завершення трансформації ПАТ «Укрзалізниця» шляхом запровадження вертикально інтегрованої системи управління з належним плануванням ресурсів у короткостроковій перспективі, при цьому забезпечивши відокремлення оператора інфраструктури, вантажних та пасажирських перевізників;
- удосконалення державної системи управління безпекою судноплавства відповідно до міжнародних стандартів;
- реформи дорожнього господарства, яка має бути впроваджена шляхом децентралізації державного управління дорожнім господарством, структури ефективного управління та розподілу повноважень і відповідальності у сфері дорожнього господарства;
- гарантування операторам рівноправного, відкритого та прозорого доступу до транспортної інфраструктури;
- впровадження структур корпоративного управління (наглядові ради та інші) на підприємствах державного сектору економіки, систем управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу діяльності;
- забезпечення прозорості публічних закупівель;

- впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів із запобігання та протидії корупції в транспортній галузі;
- впровадження електронного врядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу;
- розвиток сервісів доступу до публічної інформації;
- посилення діалогу між споживачами послуг та органами державної влади, органами місцевого самоврядування, громадянським суспільством.

Важливою складовою Стратегії є удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг. Так, впровадження прозорих і ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення вантажів буде здійснюватися шляхом:

- розроблення та затвердження методики нарахування портових зборів, перегляду їх розміру, що забезпечить відшкодування витрат на утримання та сталий розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури;
- перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішніх водних шляхів;
- проведення реформи тарифного регулювання у сфері надання послуг залізничного транспорту відповідно до європейського права;
- формування гнучкої системи тарифоутворення, яка давала б змогу вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг.

Низький рівень транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність транспортного середовища, про що свідчать такі дані: за 11 місяців 2016 року обсяг транзитних вантажів, перевезених залізничним транспортом, становив 15,5 млн тонн, що на 30,8% менше за показники аналогічного періоду 2015 року. Перевалка транзитних вантажів морськими портами України у 2016 році становила 10,3 млн тонн, що на 35,1%, або 5,6 млн тонн, менше порівняно з 2015 роком.

Покращення якості послуг дасть змогу отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенційних можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

В основі розв'язання проблеми покращення якості послуг в Стратегії визначено:

- створення на системному рівні взаємозв'язку між усіма видами перевезень з урахуванням розвитку галузі економіки та регіональних ринків споживання;

- усунення адміністративних і технічних бар'єрів, впровадження комплексного підходу до розвитку всіх галузей транспорту, зокрема, з урахуванням розвитку мережі автомобільних доріг і залізничних колій пропорційно до розвитку морських портів і оновлення стратегічних об'єктів портової інфраструктури;

- модернізації системи планування перевезень усіма видами транспорту з урахуванням прогнозування потенційних вантажних і пасажирських потоків;

- удосконалення умов організації мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та впровадження прогресивних схем транзитних перевезень;

- спрощення адміністративних процедур і формальностей під час перетину кордону і митного оформлення відповідно до європейських стандартів;

- стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;

- стимулювання конкуренції на транспорті, прийняття нормативно-правових актів щодо недискримінаційної відкритої конкуренції на залізничному, автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспортних ринках відповідно до вимог ЄС;

- збільшення транзитних потоків у середньо- і довгостроковій перспективі, насамперед за рахунок підвищення ефективності внутрішньої логістики, що з'єднують морські порти з європейськими транспортними коридорами;

- впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень;

- розроблення Національної транспортної моделі.



Окремо в Стратегії передбачено заходи щодо розвитку: залізничного та авіаційного транспорту, дорожнього господарства, автомобільного транспорту та вдосконалення автомобільних перевезень, морського транспорту, внутрішніх водних шляхів.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування транспорту призвело до масштабного зносу основних фондів транспортної інфраструктури.

Станом на 01.01.2017 обсяги фінансування транспортного сектору та дорожнього господарства за загальним та спеціальним фондами державного бюджету становлять 17,57 млрд. грн., або 2,57 % до фактичних видатків зведеного бюджету України.

Державне фінансування оновлення і технічного обслуговування автомобільних доріг загального користування є недостатнім (лише 16,5% загальної потреби) порівняно з поточними потребами дорожнього господарства. Станом на 2017 рік, за оцінкою Укравтодору, потреби дорожнього господарства становлять 40 млрд. грн на рік.

Державний дорожній фонд України, прийнятий Законом України в листопаді 2016 року, почне повноцінно функціонувати з 1 січня 2018 року.

У 2016 році доходи ПАТ «Укрзалізниця» становили 78 млрд. грн., прибуток – 320 млн. грн. При цьому 75 % чистого прибутку було спрямовано до державного бюджету. Решту чистого прибутку спрямовано до фонду розвитку товариства. У цілому державний бюджет отримав від ПАТ «Укрзалізниця» 6,8 млрд. грн. податків і обов'язкових платежів, ще 8,4 млрд. грн. було перераховано до інших цільових фондів і місцевих бюджетів.

Неотримання в повному обсязі компенсації за пільгові перевезення залізничним транспортом спричиняє збитковість пасажирських залізничних перевезень.

Загальна потреба коштів на оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» становить 108,3 млрд. грн., потреба коштів на інфраструктуру залізничного транспорту - 196,7 млрд. грн.

У 2015 році чистий прибуток державного підприємства «Адміністрація морських портів України» становив 3,847 млрд. грн, 75 % було сплачено до державного бюджету. У 2016 році чистий прибуток ДП «АМПУ» становив 3,854 млрд. грн., а чистий дохід від реалізації – 7,298 млрд. грн. Інвестиції в інфраструктуру досягли 650 млн. грн. (на 55% більше, ніж у 2015 році).

На реалізацію інвестиційних проектів у морській галузі планується залучити понад 1,2 млрд. дол. США. Водночас ДП «АМПУ» розпочало та реалізує ряд інфраструктурних проектів із модернізації та створення стратегічних об'єктів портової інфраструктури на загальну суму 16 млрд. грн.

Міжнародні фінансові інституції відіграють вирішальну роль у розвитку транспортної інфраструктури. Протягом 1994 - 2016 рр. реалізовано 8 проектів з фінансуванням від ЄБРР, ЄІБ, МБРР загальною вартістю 1 368,1 млн. євро, з яких обсяг кредитних коштів становив 1 024,37 млн. євро.

Нині на стадії реалізації перебуває 5 спільних проектів з ЄБРР, ЄІБ, МБРР, загальний обсяг кредитних коштів яких становить 2 479,08 млн. євро, власні кошти – 94,86 млн. євро, кошти державного бюджету - 250 млн. євро.

Транспортна інфраструктура в Україні потребує понад 30 млрд. євро інвестицій для забезпечення ефективності безпеки та обслуговування зростаючого попиту на транспортні послуги. Більша частина коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх ресурсів, головним чином, від міжнародних фінансових інститутів, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства.

У Стратегії визначено загальні проблеми, щодо фінансування транспортної системи України, які потребують розв'язання:

- брак фінансування транспортного сектору державної форми власності;
- недосконала фіскальна політика, яка призводить до відтоку коштів з підприємств транспортної галузі, зокрема державної форми власності, та не сприяє розвитку галузі;

- недостатній рівень приватних інвестицій у транспортний сектор, обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти

інфраструктури, низький рівень інвестиційної привабливості транспортних підприємств;

- неефективне нормативно-правове регулювання з питань державно-приватного партнерства;

- значне фінансове навантаження на транспортні підприємства, що пов'язані зі здійсненням соціальних пасажирських перевезень;

- невизначеність порядку залучення приватного капіталу для будівництва та реконструкції доріг;

- відсутність механізму контролю ефективності використання коштів, передбачених на ремонт, реконструкцію та будівництво дорожньої інфраструктури;

- відсутність ефективного податкового механізму стимулювання оновлення флоту;

- відсутність механізмів компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Для розв'язання зазначених проблем запропонована реалізація таких завдань:

- впровадження довгострокового фінансового планування відповідно до стратегічних пріоритетів, термінів реалізації та життєвого циклу об'єктів, з пріоритезацією проектів, що пов'язані з мережею TEN-T;

- забезпечення публічності інформації про фінансове планування і використання коштів;

- забезпечення ефективного та цільового використання коштів відповідно до прозорого механізму визначення пріоритетів, зафіксованої економічної вигоди, аналізу витрат і доходів і прозорих правил публічних закупівель;

- забезпечення ефективного нормативно-правового регулювання з питань реалізації проектів державно-приватного партнерства в галузі транспорту;

- залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної галузі, у тому числі за проектами державно-приватного партнерства, та коштів міжнародних фінансових організацій (інституцій);

- розроблення і коригування інноваційних фінансових інструментів і механізмів для залучення приватних інвестицій у транспортну галузь (зелених інвестицій, проміжного фінансування, проектного фінансування, включаючи облігації й основні інструменти розподілу ризиків і приросту вартості) з державною підтримкою або підтримкою міжнародних фінансових інститутів;
- забезпечення цільового фінансування транспортної галузі;
- створення економічних механізмів, що сприятимуть оновленню рухомого складу;
- забезпечення стабільного фінансування утримання доріг місцевого значення за рахунок коштів місцевих бюджетів та з частковим фінансуванням з Державного дорожнього фонду;
- запровадження дієвого податкового механізму стимулювання оновлення флоту;
- залучення приватного капіталу в розвиток внутрішнього водного транспорту, зокрема підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден;
- визначення стабільних джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шлюзів.

У Стратегії також визначено напрями підвищення безпеки на транспорті.

Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

У період 2011-2016 років у дорожньо-транспортних пригодах загинуло близько 26,5 тисяч осіб, у 43 % випадків, жертвами ставали пішоходи та велосипедисти. За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4-5 млрд. доларів.

Підвищення безпеки на транспорті передбачає скорочення рівня смертності на 50 % та зменшення в 4 рази кількості постраждалих унаслідок дорожньо-транспортних пригод до 2030 року.

За даними Світової організації охорони здоров'я, Україна посідає перше місце у світі за рівнем смертності на душу населення, спричиненої забрудненням атмосферного повітря: 120 людей на 100 тис. мешканців за рік. Причому 90-95% викидів забруднюючих речовин у повітря міст, у місцях скупчення людей припадає на автомобільний транспорт.

Розв'язання проблем безпеки на транспорті буде забезпечуватиметься шляхом:

- імплементації у національне законодавство України європейських норм та стандартів у сфері безпеки на транспорті та технічного регулювання;
- запровадження дієвого механізму державного нагляду і контролю на транспорті;
- забезпечення розподілу функцій з розслідування, ліцензування, сертифікації та контролю на транспорті;
- запровадження систем збору статистичної інформації про аварійні транспортні події, їх аналіз;
- запровадження дієвих систем управління безпекою на транспорті;
- забезпечення впровадження європейських вимог у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі з урахуванням принципів мультимодальності;
- використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- реалізації програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки руху найуразливіших учасників дорожнього руху;
- покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвитку велосипедної інфраструктури;
- запровадження проведення аудиту безпеки доріг згідно з Директивою 2008/96/ЄС та перевірки показників безпеки усіх інфраструктурних проектів згідно з критеріями Додатка 2 до Директиви 2008/96/ЄС;
- запровадження перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі з метою контролю якості проведення регулярних

технічних оглядів та виявлення транспортних засобів з незадовільним технічним станом, у тому числі тимчасово ввезених на територію України, згідно з Директивою ЄС 2014/45;

- посилення відповідальності автомобільних перевізників і водіїв за порушення вимог законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

Безпека у сфері авіаційних та залізничних перевезень, судноплавства забезпечуватиметься шляхом:

- впровадження новітніх технологій авіаційної безпеки, зокрема сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів;

- реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден;

- створення національного сегменту системи обміну інформацією щодо руху суден та діяльності суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;

- перегляду повноважень, завдань та функцій капітанів морських портів;

- визначення суб'єктів, відповідальних за здійснення аварійно-рятувальних заходів, заходів з ліквідації розливів нафтопродуктів та інших наслідків забруднюючих речовин у зоні відповідальності України.

Екологічна безпека на транспорті забезпечуватиметься шляхом:

- прийняття Плану заходів зі зниження впливу транспорту на довкілля, що позитивно корелюється із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту;

- стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів;

- реалізації комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема, запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування транспортних засобів залежно від енергоефективності та екологічної безпечності;

- створення на базі нотифікованої ООН технічної служби України науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту.

Пріоритетним напрямом Стратегії визначено також підвищення міської мобільності та регіональної інтеграції.

У Стратегії визначено, що на сьогодні управління розвитком регіонального транспортного сполучення є малоефективним.

Безпрецедентна для країн СНД та світу кількість пільгових пасажирів (14 млн. осіб) спричинила значну деградацію громадського пасажирського транспорту. У багатьох містах зупиняється трамвайний та тролейбусний рух.

Саме тому необхідним є підвищення мобільності населення, що передбачає покращення сільського, регіонального і столичного сполучення, зокрема, для осіб з інвалідністю або осіб з обмеженою рухливістю.

Державні зобов'язання щодо пасажирських перевезень мають спрямовуватися на впровадження високих стандартів обслуговування.

Низька якість перевезень спричиняє збільшення трафіку приватного автомобільного транспорту порівняно з транспортом загального користування.

Розв'язання зазначених проблем буде досягнуто в межах реалізації таких завдань:

- лібералізації та дерегуляції ринку пасажирських автомобільних перевезень;

- забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших малорухливих груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування і безперешкодної комунікації;

- збільшення частки використання громадського транспорту з метою підтримки вразливих груп населення;

- запровадження механізму організації надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів відповідно до Регламенту ЄС 1370/2007;

- створення ефективних економічно обґрунтованих моделей для надання послуг громадського транспорту між регіонами і в сільській місцевості;
- запровадження стратегічного транспортного планування в містах, приміських і міських районах як складової частини їх стратегічного планування;
- використання нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для покращення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи збору плати за проїзд;
- оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування зелених видів транспорту, заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю;
- запровадження дієвого контролю за наданням статистичної звітності на автомобільному та залізничному транспорті всіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за ненадання звітності;
- розвитку мережі прискорених та високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень;
- забезпечення доступності внутрішніх пасажирських перевезень авіаційним та водним транспортом.

З метою реалізації Стратегії буде розроблено Програму (План заходів) реалізації Стратегії, утворено Моніторинговий комітет, до складу якого буде включено представників заінтересованих органів влади, громадських організацій, представників бізнесу, засобів масової інформації.

У рамках здійснення моніторингу передбачається підготовка та оприлюднення щорічного звіту про стан виконання Програми (Плану заходів) реалізації Стратегії.

Забезпечення ефективної реалізації Програми (Плану заходів) реалізації Стратегії здійснюватиметься з використанням відповідних інструментів моніторингу ключових показників ефективності та очікуваних результатів.



## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Філіпенко А. С. Економічний розвиток сучасної цивілізації. [Текст]: А.С. Філіпенко. Навч. посібник. -К.: Знання, 2000. - 173 с.
2. Бойко Л.Г. Конспект лекцій Економічна теорія. [Текст] / Л.Г. Бойко. Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. - Х.: ХНАМГ, 2009. - 117 с.
3. Штульберг Б. Регулирование территориального развития в условиях рыночной экономики. [Текст] / Под общ. ред. Б. Штульберга. - М., 1997.

4. Дратвер Б. Л. Економічна теорія. [Текст]: Б.Л. Дратвер. Навчальний посібник. -Кіровоград: РВЦ КДПУ ім. В. Винниченка, 2006. – 256 с.
5. Лановик Б. Д. Экономическая история Украины и, мира. [Текст]: З.М. Матисякевич, Г.М. Матейко. Учебник / Под ред. Б. Д. Лановик. - М .: Викар, 1999. - 737 с.
6. Тарасевич В.М. Економічна теорія. [Текст]: Підручник / В.М. Тарасевич, В. В. Білоцерківець, С. П. Горобець, О. В. Давидов та ін. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. -779 с.
7. Коваленко О.М. Міжнародна економіка. [Текст]: / О.М. Коваленко. Підручник. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 223, с.
8. Степура О.Є. Політична економія. [Текст]: Навчальний посібник / О.Є. Степура, О. С. Єремєєв, Т. Ю. Пономарьова, М. О. Степура. - К.: Кондор, 2006. - 405 с.
9. Моргачев В.Н. Формы и методы территориального управления в США и Канаде. [Текст] - М., 1987. – 278 с
10. Лугінін О. Є. Статистика національної економіки та світового господарства. [Текст]: О.Є. Лугінін. Навчальний посібник. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 501 с.
11. Передрій О. С. Міжнародні економічні відносини. [Текст]: Навчальний посібник. - К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 273 с.
12. Македон В.В. Гоекономіка та її вплив на стратегії розвитку національної економіки країни: теоретико-методологічний підхід. [Текст] / В.В. Македон / Глобальні та національні проблеми економіки.2016 № 13. - С. 33-38.
13. E. Luttwak // The National Interest. [Текст] –1990. – № 20. – Р. 17–23. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://Luttwak E. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict: Grammar of Commerce />
14. Дергачев В. Геоэкономика. Современная геополитика. [Текст]: / [учебник] / В. Дергачев – К. : ВИРА-Р, 2002. – 512 с.

15. Жан К. Геоэкономика. Господство экономического пространства. / [Текст] / К. Жан, П. Савона. – М. : Арити, 1997. – 207 с.
16. Firebaugh G. Accounting for the Recent Decline in Global Income Inequality / G. Firebaugh, B. Goesling // American Journal of Sociology. – 2004. – September. – № 2 (110). – P. 283–312. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ucatlans.ucsc.edu>.
17. Гальчинський А. Глобальні трансформації: концептуальні альтернативи. Методологічні аспекти. [Текст]: Наук. вид. / А. Гальчинський. – К. : Либідь, 2006. – 312 с.
18. Яковец Ю. Глобальные экономические трансформации XXI века. [Текст] / Ю. Яковец. – М. : Экономика, 2011. – 382 с.
19. Андрущенко (Гринько) С.В. Україна в сучасному геополітичному середовищі. [Текст] / С.В. Андрущенко (Гринько). - К., 2005. - 286 с.
20. Шамраева В.М. Влияние геополитических интересов ЕС, США, и России на процесс внешней политики Украины. [Текст] / В.М. Шамраева // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история: сб. ст. по матер. XXII междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СибАК, 2013.
21. Корнієвський О. У світ, де не спалахують конфлікти. Доктрина розширення демократії. [Текст]: О. Корнієвський, В.Шиманський, геополітичні аспекти політики США // Політика и час. - 2005. - № 1. - С. 38-43.
22. Кто є хто в Європейському Союзі. [Текст] / [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.europa.eu.int/comm/igc2000/dialogue/info/offdoc>.
23. Сіденко В. Розширення Європейського союзу на схід: наслідки для України. [Текст] / Сіденко В. // Національна безпека та оборона. - 2009. - №9. - С 25-29.

24. Сльозко О. Європейський вибір України в контексті інтеграції в ЄС. [Текст] / О. Сльозко. // Україна у світовому економічному просторі / Ін-т економіки упр. та госп. права. - К.: Таксон. - 2008. - С. 63-81.

25. Громогласова Е. Признаки нового этапа в институциональной эволюции ЕС [Текст] // Е. Громогласова, М. Стрежнева. Мировая экономика и международные отношения. – 200. - № 9. – С. 55-59.

26.

Медушевский А. Европейская интеграция: механизмы взаимодействия. [Текст] // А. Медушевский. Вестник Европы. – 2006. – № 17. – С. 5–18.

27. Посельський В. Конституційний устрій Європейського Союзу. [Текст] – К.: «Таксон», 2005. – 280 с.

28. Белл Д. Майбутнє постіндустріальне суспільство. [Текст] / Д. Белл. Досвід соціального прогнозування. М.: 1999. С. 288.

29. Послання Президента України до Верховної Ради України. Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011. [Текст] / [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.rada.kiev.ua/laws/new/cgi-bin/show.cgi>.

30. Послання Президента України до Верховної Ради України. Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011. [Текст] / [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.rada.kiev.ua/laws/new/cgi-bin/show.cgi>.

31. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 4 серпня 1997 р. № 821. [Текст] / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://swrailway.ua/htad/koridor>.

32. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Текст] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mti.gov.ua/uk/show/transport.html>.

33. Про Стратегію сталого розвитку «Україна - 2020». [Текст]: Указ Президента України від 12.01.2015 № 5 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

34. Про Стратегію сталого розвитку «Україна - 2020». [Текст]: Указ Президента України від 12.01.2015 № 5 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

35. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.04.2014 № 333-р. [Текст] / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/333-2014%D1%80>.

36. Коваленко І. Визначення поняття децентралізації та її впровадження в Україні (окремі теоретичні аспекти). [Текст] / І. Коваленко, Л. Решетник // Історико-правовий часопис. - 2016. - № 1. - С. 96-100. - [Електронний ресурс] . - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipch\\_2016\\_1\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipch_2016_1_20).

37. Концепція реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні від 1 квітня 2014 р. / [Текст] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80#n8>.

38. Децентралізація влади в Україні. [Текст] / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.archivelviv.gov.ua/archive/information/decentralizacija-vladi-v-ukrajini/>.

39. Оболенський О.Ю. Державне управління та державна служба. [Текст]: О. Ю. Оболенський. Словн.-довід. /уклад. О. Ю. Оболенський. – К.: КНЕУ, 2005. – 111с.

40. Нижник Н.Р. Державне управління в Україні: централізація і децентралізація. [Текст]: Монографія / Відп. ред. Н.Р.Нижник; Кол. авт.: В.Б. Авер'янов, І.А. Грицяк, С.Д. Дубенко та ін. – К.: Вид-во УАДУ, 1997. – 448 с.

41. Малиновський В. Я. Словник термінів і понять з державного управління. [Текст] / В. Я. Малиновський. – 2-ге вид., доповн. і виправл. – К.: Центр сприяння інституц. розвитку держ. служби, 2005. – 254 с.

42. Одінцова Г.С. Державне управління і менеджмент. [Текст]: навч. посіб. у таблицях і схемах / Г. С. Одінцова, Г. І. Мостовий, О. Ю. Амосов та ін.; за заг. ред. проф. Г. С. Одінцової. – Х.: ХарПІ УАДУ, 2002. – 112 с.

43. Томаша Хорват М. Децентралізація: експерименти и реформи. [Текст] / под. ред. М. Тамаша Хорвата. – Будапешт: OSI/LGI, 2000. – 106 с.

44. Єсипчук Н. Взаємодія місцевих державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування як умова ефективного функціонування механізму державного управління. [Текст] / Н. Єсипчук // Вісник НАДУ. – 2004. – №4. – С. 326.

45. Сало Т.В. Децентралізація фінансової системи: стан та оцінка рівня в Україні. [Текст] / Т.В. Сало // Ефективність державного управління: збірник наукових праць. – 2013.- Вип. 35. – С. 324-330.

46. Дані Інституту бюджету та соціально-економічних досліджень. [Текст] / [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [www.ibser.org.ua](http://www.ibser.org.ua).

47. Борденюк В. Децентралізація державної влади і місцевого самоврядування: поняття, суть та форми (види). [Текст] / В. Борденюк // Право України. – 2005. – № 1. – С. 21–25.

48. Москаленко О.М. Децентралізація публічної влади: досвід європейських країн та перспективи України. [Текст] / [О.М. Москаленко, О.М. Бориславська, І.Б. Заверуха та ін.]; Центр політико-правових реформ. – К., 2012. – 212 с.

49. Іжа М. М. Показник децентралізаційних процесів у країнах Європи. [Текст] / М.М. Іжа. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sevntu.com.ua/jspui/bitstream/123456789/3288/1/112-30.pdf>.

50. Лозовська Л. І. Механізми взаємодії місцевого самоврядування країн Європейського Союзу з наднаціональними структурами. [Текст] / Л.І. Лозовська. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.rusnauka.com/26\\_NII\\_2009/Gosupravlenie/52135.doc.htm](http://www.rusnauka.com/26_NII_2009/Gosupravlenie/52135.doc.htm)].

51. Матвиенко В. Я. Прогностика: прогнозирование социальных и экономических процессов: теория, методика, практика. [Текст] / В.Я. Матвиенко. – К. : Укр. пропілеї, 2000. – С. 169.

52. Пилипишин В. П. Вплив процесів інтеграції на національні системи державного управління. [Текст] / В. П. Пилипишин. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-3/11pvpcdu.pdf>.

53. Zhang T. Fiscal decentralization, public spending and economic growth in China. [Текст] / T. Zhang, H. Zou // Journal of Public Economics. – 1998. – Vol. 67. – P. 221–240.

54. Серьогін С. М. Теоретичні засади та основні напрями реформування місцевого самоврядування й децентралізації влади в Україні. [Текст] / С.М. Серьогін, Н. Т. Гончарук // Аспекти публічного управління. - 2015. - № 4. - С. 111-120. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/aplup\\_2015\\_4\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/aplup_2015_4_16).

55. Дацишин М.Б. Інституційне забезпечення регіональної політики та практика взаємодії органів влади в Україні. [Текст] / М.Б. Дацишин, В.Ю. Керецман. – К.: К.І.С., 2007. – 102 с.

56. Керецман В.Ю. Державне регулювання регіонального розвитку: теоретичні аспекти. [Текст]: В.Ю. Керецман. Монографія. – К.: УАДУ, 2002. – 188 с.

57. European regional policy, an inspiration for countries outside the EU? Applying the principles, sharing the lessons, exchanging experience // [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu). European Commission, Directorate-General for Regional Policy Unit B.1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)

58. Ткачук А.Ф. Регіональна політика: правове регулювання. Світовий та український досвід. [Текст] / За заг. ред. А.Ф. Ткачука. – Вид. друге, доп. – К.: Леста, 2011. – 260 с.

59. Рубан Ю.Г. Україна в 2005–2015 рр.: стратегічні оцінки суспільно-політичного та соціально- економічного розвитку. [Текст]: Монографія / За заг. ред. Ю.Г. Рубана. – К.: НІСД, 2009. – 655 с.
60. Рубан Ю.Г. Україна в 2005–2015 рр.: стратегічні оцінки суспільно-політичного та соціально - економічного розвитку. [Текст]: Монографія / За заг. ред. Ю.Г. Рубана. – К.: НІСД, 2009. – 655 с.
61. Когута І.О. Україна: рік після виборів. Моніторинг регіонів. [Текст] / За заг. ред. І.О. Когута; Лабораторія законодавчих ініціатив. – К.; Львів: Мс, 2007. – 336 с.
62. Жовтанецький В. І. Методологічні основи формування регіональної економічної політики. [Текст] / В. І. Жовтанецький, Б. Ф. Заблоцький // Економіка промисловості. - 2011. № 2-3. - С. 10-16. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr\\_2011\\_2-3\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2011_2-3_6).
63. Заблоцький Б.Ф. Національна економіка. [Текст]: Б.Ф. Заблоцький. – - Підручник. Львів: Новий світ-2000, 2009. 582 с.
64. Поповкін, В. А. Регіонально-цілісний підхід в економіці [Текст] / В. А. Поповкін. – К.: Наук. думка, 1993. – 219 с.
65. Туган-Барановский М.И. Основы политической экономики. [Текст] / М.И. Туган-Барановский. – СПб., 1911. - VIII,760 с.
66. Белякова Е. В. Новая парадигма регионального развития. [Текст] / Е. В. Белякова // Проблемы современной экономики. – 2009. - №2(30). – [Электронний ресурс] - Режим доступа к журналу: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=25609>.
67. Бугай С. М. Проблеми становлення регіональної політики України та основні тенденції подальшого розвитку. [Текст] / С. М. Бугай, В. Т. Пухлій, А. Є. Слівак // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. праць / [наук. ред. І.Г. Манцуров]. – К., 2009. – Вип. 11(102). – С. 163-169.
68. Долішній М.І. Регіональна політика на рубежі ХХ-ХХІ ст. Нові пріоритети. [Текст]: Моногр. / М.І. Долішній. – К.: Наук. думка, 2006. – 180 с.



69. Хмельников А. О. Політичне управління регіональним розвитком: перспектива інкорпорації місцевої влади. [Текст] / А. О. Хмельников // Грані: наук.-теоретичний і громадсько-політ. альманах. – 2011. - №5 (79). – С. 157 – 161.

70. Гринецька С.М. Модернізація національної економіки шляхом забезпечення саморозвитку регіонів. [Текст] / С.М. Гринецька // Актуальні проблеми економіки. – 2012. – № 11 (137). – С. 169- 173.

71. Гройсман В.: Серед пріоритетних завдань – реформування місцевого самоврядування і децентралізація влади. [Текст] / Державний фонд сприяння місцевому самоврядуванню в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.municipal.gov.ua/news/show/id/1030](http://www.municipal.gov.ua/news/show/id/1030).

72. Закон України «Про засади державної регіональної політики». [Текст] / Від 5 лютого 2015 р. № 156-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 13. – Ст. 90.

73. Гройсман В. Маємо робити усе задля пришвидшення темпів нашої роботи і формування належної системи самоврядування в країні. [Текст] / Прес-служба [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.chairman.rada.gov.ua/news/Top-novyna/73022.html](http://www.chairman.rada.gov.ua/news/Top-novyna/73022.html).

74. Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування та оптимізації надання адміністративних послуг». [Текст] / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.minregion.gov.ua/discussion/proekt-zakonu-ukrayinipro-vnesennya-zmin-do-deyakh-zakonodavchih-aktiv-ukrayinischo-rozshirennya-povnovazhen-organiv-miscev-100881/](http://www.minregion.gov.ua/discussion/proekt-zakonu-ukrayinipro-vnesennya-zmin-do-deyakh-zakonodavchih-aktiv-ukrayinischo-rozshirennya-povnovazhen-organiv-miscev-100881/).

75. Главным приоритетом конституционной реформы является децентрализация. [Текст]: Виступ Президента України на першому засіданні Конституційної Комісії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.decentralization.gov.ua/news/item/id/239](http://www.decentralization.gov.ua/news/item/id/239).

76. Гройсман В. Децентрализация делает Украину сильной. [Текст] / Первое заседание Конституционной комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.pravo.ua/news.php?id=0047269](http://www.pravo.ua/news.php?id=0047269).

77. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про засади державної регіональної політики». [Текст] / [Електронний ресурс]. – Режим доступа: [www.zakon.rada.gov.ua/go/156-19](http://www.zakon.rada.gov.ua/go/156-19).

78. Грiневська С.М. Теоретико-методологічні засади саморозвитку регіону як потенціалу сталого розвитку. [Текст] / С.М. Грiневська // Економіка промисловості. – 2013. – № 3(63). – С. 70-77.

79. Трюхан В. Нова філософія Європейської політики сусідства – шанс для України або чергова загроза. [Текст] / [Електронний ресурс] / В. Трюхан. – Режим доступа: [www.sumynews.com/blogs/2063/nova-filosofiya-evropejskoyi-polityky-susidstva-shans-dlya-ukrayiny-abo-cherгова-zagroza](http://www.sumynews.com/blogs/2063/nova-filosofiya-evropejskoyi-polityky-susidstva-shans-dlya-ukrayiny-abo-cherгова-zagroza).

80. Хабибулин А.Г. Правовые основы региональной власти (конституции, уставы, статуты). Субсидиарность – основа построения федеративного государства. [Текст] / А.Г. Хабибулин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [/www.kazanfed.ru/actions/konfer6/doklad6/](http://www.kazanfed.ru/actions/konfer6/doklad6/).

81. Davies G. Subsidiarity: the wrong idea, in the wrong place, at the wrong time. [Текст] / G. Davies // *Common Market Law Review*. – 2006. – Vol. 43. – No. 1. – P. 63-84.

82. Peters J. National Parliaments and Subsidiarity: Think Twice. [Текст] / J. Peters // *European Constitutional Law Review*. – 2005. – Vol. 1. – P. 68-72. 92.

83. Barber N.W. The Limited Modesty of Subsidiarity. [Текст] / N.W. Barber // *European Law Journal*. – 2005. – Vol. 11. – No. 3. – P. 308-325.

84. Bachtler J. Regional Policy in Europe: Which Way Forward. [Текст] / J. Bachtler // *Europe – Towards the Next Enlargement*. – 1999.

85. Downes R. Regional De Davies G. Subsidiarity: the wrong idea, in the wrong place, at the wrong time. [Текст] / R. Downes, J. Bachtler // *Common Market Law Review*. – 2006. – Vol.43. – No.1. – P. 63- 84.

86. Búrca G. (2000). De. Reappraising Subsidiarity's Significance After Amsterdam. [Текст] / G. Búrca Cambridge: Harvard Law School, Chalmers.
87. Dinan D. Ever Closer Union: An introduction to European Integration. [Текст] / D. Dinan. – L., 1999. – P.158.
88. Бусыгина И.М. Концептуальные основы европейского регионализма: проблемы европейского регионализма. [Текст] / И.М. Бусыгина // Доклады Института Европы РАН. – 1999. – № 61. – 121 с.
89. Subsidiarity within the European Community. – L., 1993. – P.71.
90. Хохлов И.И. Субсидиарность как принцип и механизм политики Евросоюза. [Текст] / И.И. Хохлов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.edu.ru/db/portal/e-library/00000045/Hohlov.pdf](http://www.edu.ru/db/portal/e-library/00000045/Hohlov.pdf).
91. Taylor G. Germany: The subsidiarity principle. [Текст] / G. Taylor // International Journal of Constitutional Law. – 2006. – Vol. 4. – No. 1. – P. 115-116.
92. Dashwood A. The Relationship Between the Member States and the European Union . [Текст] / A. Dashwood / European Community // Common Market Law Review, 2004. Надійшла до редакції 22.10.2014 р.
93. Грiневська С.М. Інституційне забезпечення самостійного розвитку регіону при децентралізації управління. [Текст] / С.М. Грiневська // Управління економікою: теорія та практика: Зб. наук. пр. - К.: ІЕП НАНУ, 2014. - С. 80-93. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/88340>.
94. Данилишин Б. М. Проблемы и приоритеты регионального развития Украины. [Текст] / Б. М. Данилишин // Экономика Украины. – 2005. - №12. – С. 89-90.
95. Чужиков В. І. Глобальна регіоналістика: історія та сучасна методологія: монографія. [Текст] / В. І. Чужиков. – К.:КНЕУ, 2008. – 272 с.
96. Реутов В. Є. Трансформація регіонального розвитку в Україні: монографія. [Текст] / В. Є. Реутов. – Симферополь: Фенікс, 2009. – 244 с. Серія 22. Політичні науки та методика викладання соціально-політичних дисциплін 137.

97. Варналій З.С. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку. [Текст]: Монографія / [З. С. Варналій, А. І. Мокій, О. Ф. Новікова, С. А. Романюк, В. І. Чужиков та ін.]; за ред. З. С. Варналія. – К.: Знання України, 2005. – 498 с.

98. Винников В.В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов. [Текст] / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.

99. Потапова Н.М. Дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону. [Текст] / Н.М. Потапова, В.В. Онищенко // Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки: Збірник наукових праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2015. – Вип. 30. – С. 345-349.

100. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте. [Текст] / под ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М. : Академия, 2003. – 528 с.

101. Маковецька Л.О. Географія транспорту. [Текст]: Курс лекцій / Л. О. Маковецька. – Луцьк: Східноєвроп. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. – 118 с.

102. Устенко М.А. Актуальность формирования транспортно-логистических систем в условиях Евроинтеграции. [Текст] / М.А. Устенко. Вісник економіки транспорту і промисловості № 50, 2015 - С. 207-210.

103. Лифар В.В. Організаційно- правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні. [Текст] / В.В. Лифар. Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки: Збірник наукових праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ». – 2014, № 2 С. 188-194.

104. Хріпливець Д. Є. Сутність місцевого самоврядування та його територіальної організації. [Текст] / Д. Є. Хріпливець. // Державне будівництво. - 2008. - № 2. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeBu\\_2008\\_2\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeBu_2008_2_37).

105. Tiebout C. M. A pure theory of local expenditures. [Текст] / С. М. Tiebout // Journal of political Economy. – 1956. – Vol. 64. – P. 416–424.

106. Yifmaz S. The Impact of Fiscal Decentralization on Macroeconomic Performance. [Текст] / S. Yifmaz // National Tax Association Proceedings of the Ninety-second annual conference, Atlanta, Georgia, 1999. – Atlanta, 1999. – P. 251–260.
107. Zhang T. Fiscal decentralization, public spending and economic growth in China. [Текст] / T. Zhang, H. Zou // Journal of Public Economics. – 1998. – Vol. 67. – P. 221–240.
108. Brueckner Jan K. Fiscal Decentralization in Developing Countries: The Effect of Local Corruption and Tax Evasion / Jan K. Brueckner // Annals of Economics, and Finance. – 2000. – No 1. – P. 1–18.
109. Geografija/svitovi-perevezennya-osnovnix-suxix-vantazhiv. [Текст] / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://moyaosvita.com.ua/geografija/svitovi-perevezennya-osnovnix-suxix-vantazhiv/>
110. Новых А. Аллатара. [Текст] / А. Новых. Издательство «Аллатра» Украина. \_ 2010. – 875 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://books.allatra.org/books/getfile/pdf/1/ru>
111. Edward N. Luttwark. Coup d'Etat: F Practical Handook. [Текст] / Русский фонд Содействия Образованию и Науке – Москва, 2012. Г. 326 с.
112. Кочетов Э. Глобалистика : теория, методология, практика. [Текст] / [учеб. для вузов] / Э. Кочетов. – М. : Изд-во НОРМА, 2002. – 672 с.
113. Жан К., Савона П. Геоэкономика (господство экономического пространства). [Текст] / Пер. с ит. – М., 1997. – 207 с.
114. Каменский З.А. История диалектики XIV – XVIII вв. [Текст] / под редакцией Каменского З.А., М., Мысль, 1989. - 355 с.
115. Гаджиев К. С. Введение в геополитику. [Текст]: К.С. Гаджиев Учебник для вузов. – М.: Логос, 2000. – 432 с.

## **ДОДАТКИ**

**Співвідношення площі і населення колоній і метрополій  
на початку XX століття**

Держави	Метрополії		Колонії		Ставлення колоніальних володінь до метрополії	
	Площа, млн. кв. км	Населення млн. чол.	Площа, млн. кв. км	Населення млн. чол.	За площею	По населенню
Великобританія	0,3	41,6	32,7	367,6	109	8,8
Німеччина	0,5	56,4	2,6	12,0	5,2	0,21
Данія	0,04	2,4	0,2	0,1	5	0,04
Іспанія	0,5	18,2	0,2	0,7	0,4	0,04
Італія	0,3	32,5	0,5	0,7	1,7	0,02
Нідерланди	0,03	5,1	2,0	37,9	67	7,4
Португалія	0,1	5,0	2,1	7,7	21	1,5
США	7,8	76,0	1,9	8,8	0,24	0,11
Франція	0,5	39,0	11,0	50,1	21	1,3
Бельгія	0,03	6,7	2,4	19,0	80	2,8

**Додаток Б**

## Британська імперія на карті світу в 1920 р.



Додаток В



### Частка країн і регіонів у світовому промисловому виробництві

Країна	1750	1830	1900
Англія	1,9	9,5	18,5
Австрія	2,9	3,2	4,7
Франція	4,0	5,2	6,8
Німеччина	2,9	3,5	13,2
Італія	2,4	2,3	2,5
Європа в цілому	23,2	34,2	62,0
Китай	32,8	29,8	6,2
Японія	3,8	2,8	2,4
США	0,1	2,4	23,6

### Додаток Г

### Світовий ВВП у 2016 р.

№	Країна / Економіка	номінальний ВВП - 2016 млн.дол.	Первинний сектор		Вторинний сектор		Третинний сектор	
			млн.дол.	%	млн.дол.	%	млн.дол.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	<b>СВІТ</b>	<b>75 212 696</b>	<b>4 437 549</b>	<b>5,9</b>	<b>22 939 872</b>	<b>30,5</b>	<b>47 835 275</b>	<b>63,6</b>
1	Сполучені Штати	17 946 996	215 364	1,12	3 427 876	19,1	14 303 756	79,7
2	Китай	11 007 721	990 695	9,0	4 458 127	40,5	5 558 899	50,5
3	Японія	4 730 300	56 764	1,2	1 300 833	27,5	3 377 434	71,4
4	Німеччина	3 494 900	27 959	0,8	982 067	28,1	2 484 874	71,1
5	Об'єднане Королівство	2 649 890	18 549	0,7	556 477	21,0	2 074 864	78,3
6	Франція	2 488 280	47 277	1,9	455 355	18,3	1 985 647	79,8
7	Індія	2 250 990	391 672	17,4	580 755	25,8	1 280 813	56,9
8	Італія	1 852 500	37 050	2,0	448 305	24,2	1 367 145	73,8
9	Бразилія	1 769 600	95 558	5,4	484 870	27,4	1 189 171	67,2
10	Канада	1 532 340	27 582	1,8	438 249	28,6	1 066 509	69,6
11	Південна Корея	1 404 380	37 918	2,7	558 943	39,8	807 519	57,5
12	Росія	1 267 750	49 442	3,9	456 390	36,0	761 918	60,1
13	Австралія	1 256 640	50 266	4,0	334 266	26,6	872 108	69,4
14	Іспанія	1 252 160	41 321	3,3	303 023	24,2	909 068	72,6
15	Мексика	1 063 610	39 354	3,7	363 755	34,2	660 502	62,1
16	Індонезія	940 953	134 556	14,3	441 307	46,9	365 090	38,8
17	Нідерланди	769 930	21 558	2,8	185 553	24,1	563 589	73,2
18	Туреччина	755 716	67 259	8,9	212 356	28,1	476 101	63,0

Продовження додатку Г

1	2	3	4		6	7	8	9
19	Швейцарія	662 483	8 612	1,3	183 508	27,7	470 363	71,0

20	Саудівська Аравія	657 785	13 156	2,0	440 058	66,9	204 571	31,1
21	Аргентина	541 784	54 178	10,0	166 328	30,7	320 736	59,2
22	Тайвань	519 149	6 749	1,3	166 128	32,0	347 311	66,9
23	Швеція	517 440	9 314	1,8	139 191	26,9	368 935	71,3
24	Бельгія	470 179	3 291	0,7	101 559	21,6	365 329	77,7
25	Польща	467 350	15 890	3,4	157 030	33,6	294 431	63,0
31	Об'єднані Арабські Емірати	416 444	2 915	0,7	247 368	59,4	165 745	39,8
26	Нігерія	415 080	73 884	17,8	106 676	25,7	226 634	54,6
27	Іран	412 340	46 182	11,2	167 410	40,6	198 748	48,2
32	Колумбія	400 117	35 610	8,9	152 044	38,0	212 462	53,1
28	Таїланд	390 592	51 949	13,3	132 801	34,0	205 842	52,7
29	Австрія	387 299	5 809	1,5	114 253	29,5	267 236	69,0
30	Норвегія	376 268	10 159	2,7	144 111	38,3	221 998	59,0
33	Данія	347 196	15 624	4,5	66 314	19,1	265 258	76,4
34	Південна Африка	341 216	8 530	2,5	107 824	31,6	224 861	65,9
35	Алжир	246 397	8 131	3,3	44 105	17,9	194 407	78,9
36	Венесуела	209 226	9 834	4,7	73 020	34,9	126 373	60,4

#### Додаток Д

**Рівень автомобілізації населення країн світу, тобто показує кількість індивідуальних автомобілів в країні, що припадають на 1,000 осіб.**

Місце	Країна	Авто/1000 осіб	Рік
1	 Сан-Марино	1,263	2014 <sup>[1]</sup>
2	 Монако	899	2014 <sup>[1]</sup>
3	 США	797	2014 <sup>[1]</sup>
4	 Ліхтенштейн	750	2014 <sup>[1]</sup> <sup>[2]</sup>
5	 Ісландія	745	2014 <sup>[1]</sup>
6	 Люксембург	739	2014 <sup>[1]</sup>
7	 Австралія	736	2016 <sup>[3]</sup>
8	 Нова Зеландія	712	2014 <sup>[1]</sup>
9	 Мальта	693	2014 <sup>[1]</sup>
10	 Італія	679	2014 <sup>[1]</sup>
11	 Гуам	677	2014 <sup>[4]</sup>
12	 Канада	662	2014 <sup>[1]</sup>
13	 Греція	624	2010 <sup>[1]</sup>
14	 Фінляндія	612	2011 <sup>[1]</sup>
15	 Іспанія	593	2014 <sup>[1]</sup>
16	 Японія	591	2014 <sup>[1]</sup>
17	 Норвегія	584	2014 <sup>[1]</sup>
18	 Австрія	578	2014 <sup>[1]</sup>
19	 Франція	578	2014 <sup>[5]</sup>
20	 Німеччина	572	2014 <sup>[1]</sup>
21	 Словенія	567	2011 <sup>[6]</sup>
22	 Швейцарія	566	2011 <sup>[1]</sup>
23	 Литва	560	2010 <sup>[1]</sup>
24	 Бельгія	559	2010 <sup>[1]</sup>
25	 Португалія	548	2010 <sup>[7]</sup>
26	 Словаччина	546	2016 <sup>[8]</sup>
27	 Польща	537	2014 <sup>[1]</sup>
28	 Бахрейн	537	2009 <sup>[1]</sup>
29	 Катар	532	2007 <sup>[1]</sup>
30	 Кіпр	532	2010 <sup>[1]</sup>
31	 Нідерланди	528	2010 <sup>[1]</sup>
32	 Кувейт	527	2010 <sup>[1]</sup>
33	 Швеція	520	2010 <sup>[1]</sup>
34	 Велика Британія	519	2010 <sup>[1]</sup>
35	 Ірландія	513	2009 <sup>[1]</sup>
36	 Бруней	510	2008 <sup>[1]</sup>

Місце	Країна	Авто/1000 осіб	Рік
37	 Чехія	485	2010 <sup>[1]</sup>
38	 Данія	480	2010 <sup>[1]</sup>
39	 Естонія	476	2010 <sup>[1]</sup>
40	 Барбадос	469	2007 <sup>[1]</sup>
41	 Ліван	434	<sup>[9]</sup>
42	 Болгарія	393	2010 <sup>[1]</sup>
43	 Хорватія	380	2010 <sup>[1]</sup>
44	 Південна Корея	376	2013 <sup>[10]</sup>
45	 Ізраїль	365	2015 <sup>[11]</sup>
46	 Білорусь	362	2010 <sup>[1]</sup>
47	 Малайзія	361	2010 <sup>[1]</sup>
48	 Тринідад і Тобаго	353	2007 <sup>[1]</sup>
49	 Угорщина	345	2010 <sup>[1]</sup>
50	 Саудівська Аравія	336	<sup>[9]</sup>
51	 Румунія	330	2014 <sup>[12]</sup>
52	 Республіка Китай	322	2014 <sup>[13]</sup>
53	 Латвія	319	2010 <sup>[1]</sup>
54	 Аргентина	314	2007 <sup>[1]</sup>
55	 ОАЕ	313	2007 <sup>[1]</sup>
56	 Чорногорія	309	2011 <sup>[14]</sup>
57	 Росія	293	2014 <sup>[15]</sup>
58	 Суринам	291	2010 <sup>[1]</sup>
59	 Лівія	290	2007 <sup>[1]</sup>
60	 Мексика	275	2010 <sup>[1]</sup>
61	 Туреччина	253	2014 <sup>[16]</sup>
62	 Бразилія	249	2011 <sup>[17]</sup>
63	 Сербія	238	2010 <sup>[1]</sup>
64	 Антигуа і Барбуда	230	2009 <sup>[1]</sup>
65	 Чилі	230	2013 <sup>[18]</sup>
66	 Сент-Кітс і Невіс	223	<sup>[9]</sup>
67	 Казахстан	219	2010 <sup>[1]</sup>
68	 Оман	215	2007 <sup>[1]</sup>
69	 Боснія і Герцеговина	214	2010 <sup>[1]</sup>
70	 Таїланд	206	2012 <sup>[19][20]</sup>
71	 Україна	202	2016 <sup>[21]</sup>
72	 Сент-Вінсент і Гренадини	204	2008 <sup>[1]</sup>

Місце	Країна	Авто/1000 осіб	Рік
73	 Уругвай	200	2009 <sup>[1]</sup>
74	 Іран	200	2012 <sup>[22]</sup>
75	 Фіджі	188	2010 <sup>[1]</sup>
76	 Ямайка	179	2010 <sup>[1]</sup>
77-185	_-----	170 - 3	-----
186	 Ефіопія	3	2007[1]
187	 Сомалі	3	[9]
188	 Ліберія	3	2007[1]
189	 Бангладеш	3	2010[1]
190	 Соломонові Острови	3	2004[38]
191	 Сан-Томе і Принсіпі	2	2007[1]
192	 Того	2	2007[1]

Наукове видання

**Іванов Сергій Володимирович**

**Нова модель розвитку регіонів України в умовах  
глобалізації світової транспортної системи**

Монографія

Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 11,5. Тираж 500 пр. Зам. № 032/15

Видавництво \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи серія ДК \_\_\_\_\_