

УДК 339.923

Галина Кучерук
Гліб Малишев

ДІЯЛЬНІСТЬ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ТРАНСПОРТНІЙ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

У статті розглядаються основні напрямки розвитку глобалізації транспортної системи та її проблеми, головні тенденції світового ринку транспортних послуг. Проаналізовано переваги і недоліки глобалізації, розкрито роль, особливості і перспективи розвитку глобальної транспортно-логістичної системи у світовій економіці. Окрема увага приділяється оцінці глобальних факторів на розвиток світового транспорту. Розглядається діяльність спеціалізованої міжнародної організації – Організація співробітництва залізниць. Розглянуто питання ідентифікації загрози глобалізації з урахуванням рівня економічного розвитку країн і проведено дослідження оцінки впливу глобалізації на визначення напрямів розвитку світової економіки, проведено загальний аналіз умов розвитку сучасних глобалізаційних процесів.

Ключові слова: транспорт, глобалізація, міжнародні транспортні коридори, світова транспортна система, спеціалізовані міжнародні організації, транспортна система, транспортна послуга, світовий ринок, глобалізаційний процес.

В статье рассматриваются основные направления развития глобализации транспортной системы и ее проблемы, главные тенденции мирового рынка транспортных услуг. Проанализированы преимущества и недостатки глобализации, раскрыта роль, особенности и перспективы развития глобальной транспортно-логистической системы в мировой экономике. Отдельное внимание уделяется оценке глобальных факторов на развитие мирового транспорта. Рассматривается деятельность специализированной международной организации – Организация сотрудничества железных дорог. Рассмотрены вопросы идентификации угрозы глобализации с учетом уровня экономического развития стран и проведено исследование оценки влияния глобализации на определение направлений развития мировой экономики, проведен общий анализ условий развития современных глобализационных процессов.

Ключевые слова: транспорт, глобализация, международные транспортные коридоры, мировая транспортная система, специализированные международные организации, транспортная система, транспортная услуга, мировой рынок, глобализационный процесс.

This article discusses the main directions of development of the globalization of the transport system and its problems, said the major trends in the global transport market. This paper analyzes the advantages and disadvantages of globalization, disclosed the

© Кучерук Г. Ю., Малишев Г. В., 2013

role, characteristics and prospects of development of the global transport and logistics system in the world economy. Special attention is paid to the assessment of global factors on the development of the global transport. Reviews the activities of the specialized international organizations – the Organization for Cooperation of Railways. The problems of identifying the threat of globalization, taking into account the level of economic development of countries and a study assessing the impact of globalization on the identification of areas of the world economy, held a general analysis of the conditions of contemporary globalization processes.

Keywords: transportation, globalization, international transport corridors, the world's transportation system, the specialized international organizations, the transport system, transport service, world market, the globalization process.

Постановка проблеми. Глобалізація економіки є головною проблемою, що стала перед світом наприкінці ХХ ст. Розвиток глобалізаційних процесів пов'язаний з бурхливим розвитком міжнародних економічних відносин, вільного переміщення капіталу, появою нових країн на політичній карті світу, безпосередньо сприяв й поглибленню торговельно-економічних зв'язків [7]. Однією з ознак розвитку світової економіки є посилення інтеграційних виробничих і невиробничих процесів між суб'єктами господарювання різних країн світу незалежно від їх географічного положення та політичних поглядів. Це торкнулося формування світового ринку праці, товарів, капіталів і різноманітних послуг, зростання транснаціональних товарних потоків, міжнародного транзиту дозволених вантажів. Такі світові явища мають глобальний характер і породжують якісно новий стан міжнародних економічних відносин [1]. Глобальна економіка і функціонування світового ринку загалом були б неможливими без розвинутого транспорту й системи комунікацій. Саме бурхливий розвиток транспорту в ХХ ст. спричинив поглиблення міжнародного поділу праці й набуття світовим ринком сучасних специфічних рис, коли географічна віддаленість виробника і споживача вже перестала бути вагомим чинником, що перешкоджає економічним зв'язкам [2]. Глобалізація міжнародної торгівлі й транснаціоналізація великих компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що неможливо здійснити без транспортного комплексу. З глобалізацією виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язані процеси створення систем міжнародних транспортних коридорів [6].

Актуальність проблеми. Ринок транспортних перевезень у сучасних умовах трансформувалася в ринок логістичних послуг, що є, без сумніву, основною тенденцією його сучасного розвитку [2]. З глобалізацією виробництва і розподілом товарів невідривно пов'язані процеси створення систем міжнародних транспортних коридорів. Питання місця та ролі транспорту в глобалізації світової економіки набуває особливого значення та обумовлює актуальність дослідження.

Аналіз останніх наукових досліджень. Сутність процесів глобалізації останні два десятиріччя досліджувалась багатьма іноземними та вітчизняними науковцями, зокрема цьому напрямку присвячувалися праці М. М. Чеховської, В. С. Корчуна, М. С. Бабича, І. Ф. Коваленка, М. В. Коржа, О. М. Полякової, О. Г. Білоруса, Ю. В. Макогона, С. В. Мочерного, П. Самуельсона, А. С. Філіпченка, Т. Фрідмана

тощо. Загальні питання глобалізації транспортної сфери були предметом досліджень, зокрема В. В. Віннікова, В. А. Карасева, К. І. Плужникова, О. Н. Степанова. Окремі аспекти транспортної глобалізації, що стосувалися залізничної галузі України вивчалися В. Л. Диканем, М. В. Макаренком, Ю. М. Цветовим, В. В. Чорним тощо [1, 2, 6, 7]. Але швидка зміна зовнішнього середовища в ринкових умовах потребує подальшого дослідження.

Мета роботи. Аналіз впливу глобалізаційних процесів на розвиток залізничного транспорту та функціонування міжнародних транспортних систем.

Виклад основного матеріалу. Серед характеристик глобалізації дослідники виокремлюють замкнутість глобального простору, загальну екологічну взаємозалежність, глобальні комунікації тощо. Разом з тим загальними тенденціями глобалізації є, зокрема, швидке зростання обсягів торговельних операцій та прямих іноземних інвестицій, організація та поширення сучасних бізнес-альянсів, спрямування портфельних інвестицій до різних країн.

Стійке та ефективне функціонування транспортної інфраструктури є необхідною умовою стабілізації, підйому та структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності, безпеки та обороноздатності держави, покращення рівня та умов життя її громадян. Транспорт генерує міжгалузеві послуги і виступає, по суті, інфраструктурою, оскільки попит на послуги транспорту значним чином залежить від попиту на результати інших сфер діяльності.

Так, в рамках ведення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняними підприємствами у 2010 р. було експортовано продукції на загальну суму 51405,2 млн дол. США, що практично в 1,5 раза більше, ніж у 2005 р. (табл. 1).

Таблиця 1. Обсяги експорту товарів у 2005-2010 рр., млн дол. США

Роки	Всього У % до попереднього року	У тому числі			
		Країни СНД	Європа	Азія	Америка
		Питома вага	Питома вага	Питома вага	Питома вага
2005	34286,7	10739,7	10892,7	8403,5	1831,2
	-	31,3	31,8	24,5	5,3
2006	38367,7	12665,5	12629,1	8134,8	2543,8
	111,9	33,0	32,9	21,2	6,6
2007	49248,1	18615,2	14774,2	10364,1	2686,3
	128,4	37,8	30,0	21,0	5,5
2008	66967,3	23166,3	19732,8	15887,0	4144,0
	136,0	34,6	29,5	23,7	6,2
2009	39695,7	13472,9	10264,5	12131,7	1124,2
	59,3	33,9	25,9	30,6	2,8
2010	51405,2	18740,6	13829,6	13715,4	2000,0
	129,5	36,5	26,9	26,7	3,9

В цілому ж загальна тенденція минулого п'ятиріччя свідчить про збільшення близько на 10 % щороку кількості експортованих товарів. Єдиним винятком був

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

2009 р., коли на обсяги експорту вітчизняних товарів і послуг вплинула світова економічна криза, після чого намітилася тенденція до стабілізації ситуації. Зазначимо, що тенденції, притаманні сфері експорту товарів, підприємствами нашої країни, збереглися й щодо імпорту товарів та транзиту протягом 2005-2010 рр. (табл. 2, 3). Так, включно до 2008 р. обсяги імпорту, як і експорту, збільшувалися близько 10 % щорічно, але в післякризовий період, а саме у 2010 р., кількість імпортованої продукції у грошовому виразі збільшилася, хоча лише до рівня 2007 р.

Таблиця 2. Обсяги імпорту товарів у 2005-2010 рр., млн дол. США

Роки	Всього У % до попереднього року	У тому числі			
		Країни СНД	Європа	Азія	Америка
		Питома вага	Питома вага	Питома вага	Питома вага
2005	36141,1	17030,3	12670,1	4644,5	1265,6
	-	47,1	35,1	12,9	3,5
2006	45034,5	20184,9	16800,3	6070,8	1465,3
	124,6	44,8	37,3	13,5	3,3
2007	60669,9	25629,5	23048,2	8940,9	2248,0
	134,7	42,2	38,0	14,7	3,7
2008	85535,3	33377,8	30477,0	15497,7	4190,6
	141,0	39,0	35,6	18,1	4,9
2009	45433,1	19692,6	16233,8	6538,6	2197,9
	53,1	43,3	35,7	14,4	4,8
2010	60742,2	26697,4	20004,5	10023,3	2897,4
	133,7	44,0	32,9	16,5	4,8

Як свідчать статистичні дані, серед видів транспорту, що здійснюють транзитні перевезення, друге місце за обсягами перевезень посідає, після трубопровідного, залізничний транспорт. Зважаючи на проголошені керівництвом нашої країни напрями входження в єдине європейське середовище, роль залізничного транспорту, за умови його інтеграції з морським та автомобільним видами транспорту, буде лише збільшуватися. Питання розвитку вітчизняної транспортної галузі в контексті посилення глобалізаційних процесів неможливо розглядати у відриві від розгалуженої транспортної мережі. Наголосимо, що саме виникнення глобальних систем транспорту та комунікацій є однією із форм глобалізації. Однією із таких систем, безперечно, є функціонування міжнародних транспортних коридорів [7].

Таким чином, спираючись на зазначені статистичні дані, можна безумовно констатувати тенденцію до зростання кількісних показників зовнішньоекономічної діяльності, що є наслідком збільшення показників розвитку світової економіки. Зазначена динаміка відображається також на зростанні обсягів міжнародних транспортних перевезень, на збільшенні приватних та туристичних поїздок тощо [7].

Таблиця 3. Обсяги транзиту товарів у 2005-2010 рр., млн дол. США

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Всі види транспорту	205565,2	222948,12	108,5	386956,56	173,6	325423,03	84,1	178134,07	54,7	152353,8	85,5
У т.ч.											
залізничний	73221,04	75050,72	102,5	99882,37	133,1	93347,60	93,5	44834,64	48,0	44511,77	99,3
автомобільний	635,10	1614,14	у 2,5 р.б.	4494,61	278,5	93347,60	109,2	3354,20	68,3	4649,12	138,6
морський	3765,54	2516,11	66,8	2693,97	107,1	3486,97	129,4	1899,38	54,5	3660,41	192,7
річковий	10,11	18,50	у 1,8 р.б.	37,43	202,3	74,73	199,7	-	-	-	-
авіаційний	1,40	1,17	83,9	1,28	108,8	1,54	121,0	1,17	76,1	1,58	134,7
трубопровідний	127921,85	143721,15	112,4	279802,36	194,7	223497,94	79,9	127981,74	57,3	99440,26	77,7
інше	9,16	26,33	у 2,9 р.б.	44,54	169,2	105,54	237,0	62,94	59,6	90,64	144,0

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва приводить у свою чергу до інтернаціоналізації і глобалізації транспортно-логістичних систем і товаро-провідних мереж. Згідно з даним UNCTAD за 2007 р., на транспортні послуги у світі припадало 23,4% від загальносвітового експорту й імпорту всіх видів послуг (5,5 трлн дол.)[7].

Нині світовий ринок транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін, що чинять кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності його учасників, і структуру їхніх взаємин.

Серед основних тенденцій відзначаються укрупнення галузі через злиття і поглинання компаній; зростання ролі інформаційних технологій у системі логістики; відхід від спеціалізованих послуг і концентрація на наданні комплексних логістичних рішень. Прикладом регіональної глобалізації транспорту є реалізація плану ЄС з розвитку транспортних мереж, вартість якого становить 220 млрд євро. Ці гроші повинні бути освоєні до 2020 р. Відповідно до плану, передбачається побудувати нові і модернізувати існуючі транспортні магістралі на всьому європейському просторі, з'єднавши країни Західної Європи з 10 державами, що вступають до ЄС. Всі комунікаційні шляхи повинні бути об'єднані глобальною супутниковою системою навігації. Інвестування залізничних проектів на 60% буде здійснено за рахунок державних коштів і на 40% за рахунок приватних субсидій. Державні кошти надійдуть із бюджетів Євросоюзу і країн-учасниць. До 2010 р. загальні обсяги фінансування у створення транс'європейських транспортних мереж повинні скласти 38 млрд євро.

На думку деяких учених, зокрема В. А. Карасьова, важливою є оцінка значимості МТК для країни не тільки з позиції комерційної вигоди, але й з позицій національної безпеки – таких її складових, як: військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна тощо. Крім того, при формуванні глобальних транспортно-логістичних систем, а також при оцінці їх ефективності, варто враховувати можливі позитивні і негативні наслідки глобалізації економіки (табл. 4).

Таблиця 4. Позитивні і негативні наслідки глобалізаційних процесів на транспорті

<i>Позитивні наслідки глобалізації</i>	<i>Негативні наслідки глобалізації</i>
1) поглиблення спеціалізації й міжнародного поділу праці на транспорті	1) нерівномірність розподілу переваг глобалізації як між державами, так і у розрізі окремих галузей національної економіки
2) економія на масштабах перевезень	2) породження погрози конфліктів на регіональному, національному та інтернаціональному рівнях внаслідок поляризації доходів
3) вииграш від вільної торгівлі на взаємовигідній основі, що задовольняє всі сторони	3) поглиблення неоднорідності до виникнення нової моделі світу: 80% всіх ресурсів контролює так званий «золотий мільярд», що охоплює лише п'яту частину населення планети [7]

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Продовження табл. 4

4) посилення конкуренції, стимулювання подальшого розвитку нових технологій і поширення їх серед країн	4) можливість переходу контролю над економікою окремих країн від суверенних урядів в інші руки, у тому числі до більш сильних держав, ТНК або міжнародних організацій
5) економічні вигоди одних країн від використання передового науково-технічного, технологічного досвіду у відповідних галузях інших країн	5) можлива дестабілізація фінансової сфери, потенційна регіональна або глобальна нестабільність через взаємозалежність національних економік на світовому рівні
6) підвищення продуктивності праці в результаті раціоналізації перевезень на глобальному рівні і поширення передових технологій, а також конкурентного тиску на користь безперервного впровадження інновацій у світовому масштабі	6) зростання зовнішнього боргу, насамперед міжнародним фінансовим організаціям, що перешкоджає подальшому прогресу
7) можливість держав мобілізувати більш значний обсяг фінансових ресурсів, оскільки інвестори можуть використати більш широкий фінансовий інструментарій на ринках	7) посилення залежності менш розвинених країн від стабільності й нормального функціонування світогосподарської системи

Транспортні системи повинні сприяти розвитку міжнародної торгівлі, обслуговувати міську і периферійну інфраструктуру, задовольняючи тим самим потреби суспільства в цілому. Разом з тим, розвиток транспортно-логістичного сервісу спричиняє до появи певних проблем, пов'язаних з ліквідацією дрібних і середніх підприємств у сфері транспортно-експедиційної діяльності, які не витримують конкуренції більших структур, зокрема, великих міжнародних транспортно-розподільних центрів [6].

Для згладжування негативних наслідків глобалізаційних процесів на транспорті створюються міжнародні організації, які сприяють узгодженню транспортних систем світу та розвитку ринку транспортних послуг.

Організація співробітництва залізниць (далі ОСЗ) є міжнародною організацією, створеною на нараді міністрів залізничного транспорту 28 червня 1956 р. в м. Софія (Республіка Болгарія). Основою існування і роботи ОСЗ є «Положення про ОСЗ», яке має характер міжнародного договору.

Головними цілями ОСЗ є розвиток міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, створення єдиного залізничного транспортного простору в Євразійському регіоні, підвищення конкурентоспроможності трансконтинентальних залізничних напрямів, а також сприяння технічному прогресу і науково-технічному співробітництву в галузі залізничного транспорту.

У роботі ОСЗ як міжурядової організації беруть участь 27 країн: Азербайджан, Албанія, Білорусь, Болгарія, Угорщина, В'єтнам, Грузія, Іран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизія, Латвія, Литва, Молдова, Монголія, Польща, Росія, Румунія,

Словаччина, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан, Україна, Чехія та Естонія. Крім того, як спостерігачі у роботі ОСЗ беруть участь Німецька (ДБ АГ), Французька (СНЦФ), Грецька (ВСО), Фінська (ВР), Сербська (ЖС) залізниці і ЗАТ «Залізниця Дьйор – Шопрон – Ебенфурт» (ЗАТ ДьШЕВ).

В даний час співпраця в ОСЗ проводиться на двох рівнях: міжурядовому і на рівні залізниць. Вищим керівним органом ОСЗ є Нарада міністрів. Керівним органом ОСЗ по співробітництву на рівні залізниць є Конференція Генеральних директорів (створена рішенням XX сесії Наради міністрів ОСЗ в Улан-Баторі у червні 1992 р.).

Конференція Генеральних директорів організовує співпрацю в області міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи та Азії, включаючи комбіновані перевезення, взаємний обмін інформацією про очікувані зовнішньоторговельні перевезення, і розробляє на цій підставі спільні конкурентоспроможні пропозиції, розробляє правила користування вагонами і контейнерами у міжнародному сполученні, організовує розрахунки між залізницями тощо.

Робота в ОСЗ проводиться в рамках постійних комісій: з транспортної політики та стратегії розвитку; з транспортного права; з вантажних перевезень; з пасажирських перевезень; по інфраструктурі та рухомому складу. Ведуться роботи з організації прямого вантажного залізничного сполучення між країнами Європи та Азії, вдосконаленню Правил користування вагонами, організації спільного використання національних залізничних телефонних мереж залізниць-членів ОСЗ, з розробки технічних нормативів для пристроїв електропостачання та залізничної колії з високошвидкісним рухом поїздів, по взаємодії електронних систем резервування місць, з розробки Правил перевезень небезпечних вантажів та ін.

Юридичною основою єдиної системи залізничних перевезень є міжурядові договори, які формулюють транспортне право. У рамках ОСЗ це, головним чином, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) і Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) [3].

Основними напрямками діяльності ОСЗ є:

- розвиток і вдосконалення міжнародних залізничних перевезень, насамперед у сполученні між Європою і Азією, включаючи комбіновані перевезення
- формування узгодженої транспортної політики в галузі міжнародних залізничних перевезень, розробка стратегії діяльності залізничного транспорту та стратегії діяльності ОСЖД;
- вдосконалення Міжнародного транспортного права (МТП), ведення справ щодо Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) і з інших правових документів, пов'язаних з міжнародними залізничними перевезеннями;
- співпраця з розв'язання проблем, пов'язаних з економічними, інформаційними, науково-технічними та екологічними аспектами залізничного транспорту;
- розробка заходів щодо підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту я щодо інших видів транспорту;
- співпраця в галузі експлуатації залізниць і технічних питань, пов'язаних з подальшим розвитком міжнародних залізничних перевезень;
- співробітництво з міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення [4].

Вся діяльність Організації співробітництва залізниць у 2011 році проходила під знаком її 55-річної освіти. Раніше створена транспортна система, залізнична мережа якої дозволила з'єднати Європу і Азію, скріплена існуючими угодами СМГС і СМПС, договорами і правилами, змогла практично надійно забезпечити вдосконалення та розвиток міжнародних залізничних перевезень, підвищення конкурентоспроможності, задоволення потреби країн – членів ОСЗ у перевезенні вантажів і пасажирів на величезному євразійському просторі.

За останній період більшість залізниць країн – членів ОСЗ виробили докорінну реорганізацію і вдосконалення своєї структури управління для адаптації її до ринкових умов і вимог ХХІ ст., відзначеного тенденцією значного технічного розвитку залізничного транспорту. Цьому сприяла низка заходів та рекомендацій, розроблених ОСЗ спільно з міністерствами та залізницями, що дозволили реконструювати багато міжнародних залізничних ліній, здійснити модернізацію інфраструктури в багатьох транспортних коридорах ОСЗ, що істотно позначилося на підвищенні рівня перевезень вантажів і пасажирів на залізницях країн – членів ОСЗ, дозволивши з 1998 по 2011 р. збільшити обсяг перевезених вантажів більш, ніж в 1,5 рази, перевезти в 2011 р. 5,6 млрд тонн вантажів та понад 4 млрд пасажирів. Досягнуті результати – підсумок активної і продуктивної роботи всіх залізниць ОСЗ, що підтверджує ефективність роботи спеціалізованих міжнародних організацій на залізницях у умовах глобалізації.

Висновки. Глобалізаційні процеси на світовому ринку транспортних послуг є неминучими і сприяють збільшенню вантажних та пасажирських перевезень. На сьогодні є актуальним створення та активізація діяльності існуючих міжнародних транспортних організацій для подальшого розвитку транспорту різних країн.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бабич М. С., Коваленко І. Ф.* Глобалізація конкуренції транспортних послуг – одна зі складових міжнародної корупції // Вісник Хмельницького національного університету 2009. – № 6. – Т. 2. – С. 190.
2. *Корчун В. С.* Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг в умовах глобалізації // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – С. 223.
3. *Організація співробітництва залізниць* // http://osjd.org/statico/public/osjd?STRUCTURE_ID=976
4. *Організація співробітництва залізниць* // http://osjd.org/statico/public/osjd?STRUCTURE_ID=977
5. *Організація співробітництва залізниць* // http://osjd.org/statico/public/osjd?STRUCTURE_ID=5024
6. *Полякова О. М.* Глобалізація транспортно-логістичних систем у світовій економіці // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 26. – 2009. – С. 32-34.
7. *Чеховська М. М.* Проблеми функціонування залізничного транспорту України в умовах посиленої глобалізації // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 36. – 2011. – С. 297-302.