

ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ОБ'ЄКТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

В умовах формування глобальної економіки інтернаціоналізація сфери послуг набуває пріоритетного значення, що передусім знаходить свій прояв в інтенсивному розвитку світового ринку послуг, диверсифікації його складових. Одним із важливих, динамічно зростаючих напрямів, що входять до його структури, є розвиток міжнародних інфраструктурних об'єктів, головною ланкою яких є міжнародні господарські логістичні комплекси, роль яких постійно зростає. Це пов'язано з підвищенням їхнього впливу на розвиток міжнародних господарських зв'язків, поживаленням економічного стану країн та окремих регіонів, процесами розвитку, інтеграції світових транспортно-логістичних систем, вдосконалення механізмів управління об'єктів комерційної діяльності. У зв'язку з зазначеним посилюється науковий інтерес до дослідження розвитку міжнародних інфраструктурних об'єктів і в нашій країні. Для України первинне геополітичне і соціально-економічне значення набуває створення єдиної системи міжнародних інфраструктурних об'єктів, здатної забезпечити надійні економічні зв'язки між усіма регіонами нашої країни.

Ключові слова: міжнародні інфраструктурні об'єкти, міжнародні господарські логістичні комплекси, модернізація, розвиток, будівництво.

P. P. YAREMOVICH

Kyiv Economic Institute of Management

THE MODERNISATION'S PROBLEMS OF UKRAINE'S INFRA STRUCTURE FACILITIES IN THE EUROPEAN INTEGRATION PROCESS

Against a backdrop of global economic internationalization of services takes priority, which is primarily manifested in the intensification of world market and diversification of its components. One of the most important, fastest-growing areas within its structure, is to develop international infrastructure projects. The main point of which is international business logistic systems, whose role is growing constantly. This is due to the increase of their influence on the development of international economic relations, recovery and economic situation of individual regions, development, integration of global transportation and logistic systems, improving governance arrangements of commercial activity. In connection to the enhanced scientific interest in the development of international infrastructure facilities in our country. National transport corridors, which are placed in the band communication of national transport networks are joined with international transport corridors of European and Asian transport networks. The global economic crisis, whose consequences are still reflected for a long period of time the economies of all countries, has been steadily improving technology that stimulates transportation related to the concentration of traffic flow and the growth in intermodal freight transport corridors that should be the basis of a single global transport and logistic network of XXI century. According to competitive environment of market, deregulation and decentralization of the economy, solution of the problem of ensuring coordination and cooperation in various modes of transport, multimodal transport of goods in international transport corridor (ITC) in an integrated freight forwarding goods movement, topical application of innovative approaches, based which should lay the principles of logistics and logistics management, priority formation and development of integrated transport and logistic distribution system (TLDS) at regional, interregional, and international levels. Therefore, in Ukraine the primary geopolitical and socio-economic importance of creating a single system of international infrastructure projects, capable of providing reliable economic relations between all regions of our country.

Keywords: international infrastructure projects, international business logistic systems, modernisation's, development, and construction.

Актуальність теми дослідження. Сьогодні актуальною проблемою є пошук ефективних механізмів модернізації міжнародних інфраструктурних об'єктів в нашій країні. Поряд з цим відсутність єдиної державної стратегії модернізації таких об'єктів, надмірне втручання державних органів влади у процеси видачі дозвільної документації для будівництва об'єктів інфраструктури знижують ефективність реагування на потреби часу, стримують надходження іноземних інвестицій у транспортно-логістичну галузь України.

Метою статті є визначення концептуальних підходів для модернізації міжнародних інфраструктурних об'єктів в Україні в умовах глобалізації, аналіз передумов та механізму їх розвитку в нашій країні, обґрунтування пріоритетних напрямів реалізації цих процесів у вітчизняній економіці.

Аналіз останніх публікацій. Питання формування та функціонування міжнародних інфраструктурних об'єктів ще не повною мірою досліджені. Зокрема, в економічній літературі недостатньо аналізуються проблеми системного розвитку міжнародних інфраструктурних об'єктів України в умовах глобалізації. До них можна зарахувати і питання розробки механізмів розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів, окремі аспекти організаційно-економічного забезпечення їх функціонування, роль вартісних важелів у підвищенні кон'юнктури ринку міжнародних транспортно-логістичних, девелоперських послуг, формування системи механізму реалізації розвитку міжнародних інфраструктурних об'єктів в Україні. Узагальнюючи праці провідних учених, можна зробити висновок, що, незважаючи на наявність ґрунтовних наукових праць з наведених питань, проблеми розробки механізмів розвитку міжнародних

інфраструктурних об'єктів в нашій країні потребують проведення додаткових досліджень.

Виклад основного матеріалу. Розвиток міжнародних інфраструктурних об'єктів є важливим чинником соціально-економічного зростання України. Їх функціонування забезпечить єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктових сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу країни, розвиток підприємництва і розширення міжнародної співпраці, входження України у світову економіку як рівноправного партнера. Розвиток міжнародних інфраструктурних об'єктів передбачає подальшу їх інтеграцією, через вітчизняну мережу міжнародних транспортних коридорів, у світову транспортно-логістичну систему.

Цьому повинно сприяти гео економічне положення нашої країни, територією якої завжди проходили торгові шляхи, які завжди мали трансконтинентальний характер. Саме в ті часи, коли вони, проходячи по території України, інтенсивно працювали, наша країна розвивалась і набувала високого економічного розвитку, часто випереджаючи інші країни.

Необхідно визначити, що сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України достатньо низький. Це добре помітно на прикладі вертикальної складової «великого хреста», якою є історична транспортна артерія Дніпро, яка зараз майже завмерла. Горизонтальна складова «великого хреста» йде із Європи через Україну та Росію, у східному напрямку до Японії, Китаю та країн Південно-Східної Азії, які мають великі темпи економічного зростання.

Сьогодні першочерговим геополітичним і соціально-економічним значенням для України, на нашу думку, має стати завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приток працездатного населення й інвестицій, підйом економіки і збільшення валового національного продукту, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни. В умовах глобалізації, інтеграції транспортно-логістичних систем окремих держав у світову, сприяє інтенсивному процесу розвитку МГЛК, що забезпечує прискорене пересування великих вантажопотоків між різними країнами і континентами через мережу МТК. У 1996 році Концепцією створення в Україні міжнародних транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи запропоновано створити 46 логістичних комплексів і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний [2]. Доцільність створення в Україні мережі МГЛК, з визначенням зони обслуговування кожного опорного вузла, обумовлена сучасними тенденціями розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє середовище. Таким чином, до ключових завдань, що формують стратегію розвитку транспортно-логістичної системи України та входження її до міжнародних транспортних коридорів, можна віднести, по-перше, доведення механізмів переміщення вантажів та пасажирів по сухопутних транспортних мережах, до європейських стандартів. По-друге, вдосконалення механізмів обробки вантажопотоків, які рухаються по МТК, для чого необхідно розбудувати сучасну мережу міжнародних господарських логістичних комплексів регіонального рівня. По-третє, зниження часу виконання контролю та наглядових функцій до рівня, який відповідає мінімуму втрат прибутку транспортом та вантажовласниками.

Високий рівень монополізму в економіці України, необхідність протекціоністської політики і захисту вітчизняних товаровиробників, торгових, транспортних і експедиторських фірм-посередників, проведення єдиної фінансової, тарифної, податкової, митної політики, завдання ліцензування та сертифікації логістичних фірм вимагають державного регулювання як на федеральному, так і на місцевому, муніципальному рівнях. При цьому, створювані макрологістичні системи, завжди будуть важливим засобом реалізації міжнародних, федеральних і регіональних цільових програм. Резюмуючи вищевикладені передумови, вочевидь можна зауважити, що висока ресурсна та енергетична незалежність нашої країни, потужний науково-технічний потенціал, наявність геополітичних переваг в системі міжнародних господарських зв'язків можуть і повинні бути більш ефективно використані, у тому числі за рахунок формування макрологістичних систем різних типів і моделей.

Розвиток транспортно-логістичної системи країни повинен сприяти основному пріоритетному напрямку розвитку України – курсу на євроінтеграцію. Складовою частиною даного питання є співпраця уряду України із міжнародними транспортно-логістичними компаніями, та участь у світових проектах розвитку міжнародних інфраструктурних об'єктів, а курс на європейську інтеграцію, на нашу думку, вимагає відповідної гармонізації транспортної політики з ЄС. Для цього необхідно, по-перше, приймати активну участь у всіх заходах під егідою світових транспортних організацій. Це дасть можливість володіти нагальними аспектами розвитку світової ТЛС на міждержавному рівні. По-друге, розробити технічні регламенти для транспорту, змінивши вимоги його технічних характеристик. По-третє, гармонізувати законодавство в транспортній галузі й сфері послуг. Це дасть можливість вітчизняним учасникам ЗЕД надавати логістичні послуги використовуючи розвинену інфраструктуру. По-четверте, приймати активну

участь у світових економічних форумах. Це сприяє залученню інвестицій в економіку країни, що є однією із умов ефективного розвитку МГЛК в Україні.

Виходячи із зазначеного, вважаємо за доцільне виділити найбільш привабливі проекти розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. По-перше, модернізація автомобільних доріг Київ – Чоп, Київ – Луганськ, Київ – Ковель – Ягодин, Львів – Кіровоград – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, доведення до рівня європейського автобану автомобільної дороги Одеса – Київ – Чернігів – Нові Яриловичі. Це дасть можливість суттєво скоротити терміни руху автотранспорту, стимулює розвиток придорожньої інфраструктури, і саме головне та актуальне для нас – модернізація автошляхів дозволить збільшити транзитний потенціал України, що, в свою чергу, стимулює розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів. По-друге, будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у морських портах Іллічівськ, Рені, Одеса, Херсон, Миколаїв, Брянськ. По-третє, будівництво нових міжнародних господарських логістичних комплексів на прикордонній території, які можна назвати «вхідні» МГЛК, оскільки, на нашу думку, вони мають бути розташовані біля митних переходів на основних міжнародних транспортних коридорах, які проходять по Україні. Таке розташування МГЛК дасть можливість міжнародним транспортно-логістичним компаніям проводити митне очищення свого товару безпосередньо при в'їзді на митну територію України, що сприятиме входженню нашої країни в єдину міжнародну транспортно-логістичну систему, та дозволить таким великим міжнародним логістичним операторам як DHL, Raben, FM Logistics повноцінно вийти на український ринок розвитку МГЛК.

Проте, варто зазначити, що увага нашої держави до створення національно-логістичної системи значно менша, ніж у світі. На сьогодні можна констатувати лише окремі спроби створення невеликих в національних масштабах міжнародних інфраструктурних об'єктів, і то, за рахунок приватних іноземних інвестицій. Можливо, на такий розвиток негативно впливає ряд існуючих проблем, серед яких варто виділити, по-перше, слабку інфраструктуру. На сьогодні транспортно-логістичні, дистрибуторські компанії скаржаться на недостатню інтеграцію логістичних комплексів у транспортну мережу. За винятком основних економічних центрів країни – Києва, Одеси, Донецька, Львова, сектор логістики на сьогодні достатньо низької якості і неефективний, більша частина складських об'єктів не застосовують сучасні технологічні системи.

По-друге, високі транспортні витрати, які при транспортуванні окремих товарів по Україні можуть складати до 50 відсотків від вартості самого товару. Витрати на логістичну обробку оцінюються в два-три рази вище, за аналогічні витрати у Європі [7].

По-третє, неефективне регулювання державою ринку транспортно-логістичних послуг. Немає узгодженої взаємодії між органами державної влади на національному, регіональному та місцевому рівнях, тому умови перевезень часто відрізняються від міста до міста, перешкоджаючи створенню єдиної транспортно-логістичної мережі.

По-четверте, бюрократія і корупція провладних структур. Отримання погоджень і дозвільних документів на будівництво логістичного комплексу досі сильно залежить від сили контактів в рядах української бюрократії.

По-п'яте, регіональні диспропорції. Українська економіка характеризується великою різницею в рівні економічної активності та розвитку, що впливає на ефективність перевезень. З глобального погляду ці диспропорції існують також між Україною та рештою світу, що призводить до труднощів при інтеграції до єдиної транспортної мережі.

Варто окремо виділити кілька проблем, вирішення яких, на нашу думку, є можливим лише на рівні держави. До таких можна віднести розробку Генеральної програми розвитку національної транспортно-логістичної системи з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних та соціальних чинників, вдосконалення методичного забезпечення. При цьому, слід удосконалювати і контролювати виконання норм і правил устаткування та експлуатації МГЛК.

Також потрібно зазначити, що розвиток ефективної національної системи зумовлює ряд таких макроефектів як, по-перше, зниження частки сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів у структурі валового внутрішнього продукту, чому сприяє продумана система постачання товарів у регіони. По-друге, зниження рівня інфляції за рахунок зниження транспортно-логістичних витрат. По-третє, підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництва. Таким чином, ми вважаємо, що створення національної транспортно-логістичної системи дозволяє підвищити конкурентоспроможність економіки за рахунок комплексної логістики постачання основних центрів виробництва, оптимізації складських запасів і вивільнення «заморожених» фінансових ресурсів у виробників, комплексної логістики розподілу товарів від центрів виробництва до центрів споживання.

Необхідно відмітити і позитивні фактори впливу на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України, які були виявлені в процесі дослідження. По-перше, розвиток міжнародної транспортної інфраструктури. Перш за все, автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів. По-друге, технічна та технологічна модернізація транспорту, направлена на побудову транспортної системи європейського рівня та створення сприятливих умов для залучення інвестицій в у цю галузь. По-третє, гармонізація законодавства в галузі

транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС (*Acquis communautaire*) [4]. По-четверте, активна участь держави у розбудові Пан'європейських транспортних вісей та реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів. По-п'яте, сумісний із Євросоюзом розвиток прикордонних пунктів Чоп, Ягодин, із Білорусією – Нових Яриловичів. По-шосте, підтримка урядом сучасних освітніх програм у вищих навчальних закладах, які поступово впроваджуються у навчальний процес. Це дозволить, з часом, підготувати висококваліфікованих спеціалістів у транспортній та будівельній галузях, логістиці, менеджерів-управлінців.

Подальша інтеграція транспортних мереж України у світову стримується через повільне вирішення питань уніфікації норм національного законодавства у сфері транспорту, узгодження його із загальноєвропейськими нормами міжнародного права і технічними стандартами. Основою для подальшої інтеграції транспорту України до світових транспортно-логістичних мереж є розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Особливо важливим є взаємовигідне співробітництво і дотримання інтересів усіх учасників процесу переміщення вантажів. Також варто відмітити, що розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів стимулює соціально-економічну консолідацію будь-якого регіону нашої країни.

Отже, як показує світовий досвід, створення мережі міжнародних інфраструктурних об'єктів, практично неможливе без підтримки держави, зокрема взаємодії з державними структурами, враховуючи митницю, організації партнерства з транспортно-логістичними компаніями та іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. Розвиток мережі міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні має стати одним з пріоритетних у державній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну транспортно-логістичну систему, що сприятиме виходу на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищенню ролі в процесах глобальної і регіональної інтеграції. Разом із тим, зважаючи на всі передумови створення міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні, доцільно звернути увагу на механізми державного регулювання їх розвитку в нашій країні.

Висновки. Сьогодні розвиток вітчизняних міжнародних інфраструктурних об'єктів стає однією з найбільш значимих та перспективних складових світової транспортно-логістичної системи. Ця галузь постійно розвивається, приносить значні прибутки і створює робочі місця. Вітчизняний ринок комерційної нерухомості також має всі передумови для ефективного функціонування й подальшого розвитку, зокрема, за рахунок збільшення об'ємів зовнішньої торгівлі, розвитку промисловості у регіонах, інтеграції транспортної системи країни у світову. З точки зору розвитку транспортно-логістичної системи наша країна володіє великим активом – транзитним потенціалом. Через Україну проходить ряд транспортних коридорів, що сприяє ефективному розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів.

Ефективна модернізація міжнародних інфраструктурних об'єктів у нашій країні практично неможлива без підтримки держави, зокрема взаємодії з державними структурами, враховуючи митницю, організації партнерства з транспортно-логістичними компаніями та іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. Розвиток мережі міжнародних господарських логістичних комплексів й міжнародних транспортних коридорів країни має бути одним з пріоритетних у державній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну транспортно-логістичну систему.

Література

1. Закон України «Про транскордонне співробітництво» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>.
2. Організаційно-економічний механізм розвитку регіону: трансформаційні процеси та їх інституційне забезпечення : монографія / за ред. А. Ф.Мельник. – Тернопіль : Економічна думка, 2003. – 608 с.
3. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів [Електронний ресурс] / Комітет з питань науки і освіти. – 2013. – Режим доступу : http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/publish/article?art_id=47920.
4. Угода про асоціацію між Україною та європейським союзом і його державами-членами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246581344
5. Журба І. Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики) : монографія / І. Є. Журба. – Хмельницький : ХНУ, 2008. – 311 с.
6. Філіпенко А. С. Політекономія світового господарства / А. С. Філіпенко // Журнал європейської економіки. – 2012. – № 1. – С. 3–13.
7. Шнирков О. І. Політика Європейського союзу у сфері міжнародної торгівлі: особливості сучасного етапу / О. І. Шнирков // Економічний часопис ХХІ. – 2010. – № 5. – С. 9–16.

References

1. Zakon Ukrainy «Pro transkordonne spivrobotnytstvo» [Electronic resource]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>.

2. Melnyk, A. F. (2003), Organizatsiino ekonomichniy mekhanizm rozvytku regionu: transformatsiini protsesy ta jikh instytutsiine zabezpechennia [Organization and economic mechanism of the region's development: transformational processes and their institutional support], textbook, Ekonomichna dumka TNEU, Ternopil, Ukraine, 608 p.
3. Strategy of Ukraine innovation development in 2010-2020 years in the condition of globalization calls. [Electronic resource]. // Komitet z pytan' nauki ta osvity. – 2013. – Rezhym dostupu: http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/publish/article?art_id=47920.
4. Association Agreement between Ukraine and the European Union and its Member States / [Electronic resource]. Mode of access: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246581344
5. Zhyrba I. Transkordonne spivrobitytstvo krayin Tsentralnoyi ta Shidnoyi Yevropy v umovach rozshyrennoho YS (pytannya teorii ta praktyky): monohrafiya / I. Zhyrba. – Kxmel'nyts'kyi: KHNU, 2008. – 311s.
6. Filipenko A. S. Politekonomiya svitovoho hospodarstva / A. S. Filipenko // Zhurnal yevropeis'koyi ekonomiky. – 2012. – № 1. – S. 3-13.
7. Shnyrkov O. I. Polityka Yevropeis'kogo soiuзу u sferi mizhnarodnoi torhivli: osoblyvosti suchasnoho etapu / O. I. Shnyrkov // Ekonomichnyi chasopys XXI. – 2010. – № 5. – S. 9-16.

Надійшла 07.11.2014; рецензент: д. е. н. Журба І. Є.