

Серед об'єктивних причин, що гальмують інтеграцію, найважливішими є особливості структур національних економік держав-учасників об'єднань, зниження рівня торговельно-економічного співробітництва країн євразійського простору, відмінність реалізованих у них економічних стратегій і національних моделей економічного розвитку.

Досвід міжнародної інтеграції свідчить, що приблизно рівний рівень економічного розвитку країн-учасниць є умовою вкрай бажаною, але не обов'язковою. В іншому випадку потрібен досить тривалий період часу для того, щоб країни, що мають більш низькі економічні показники, змогли б на рівних брати участь в інтеграційних процесах. Сильніші в економічному відношенні партнери змушені при цьому частину коштів спрямовувати на підтягування слабкої економіки цих країн, а не на розвиток інтеграційних процесів. За деякими оцінками, зв'язок між рівнем економічного розвитку та інтеграцією носить U-образний характер: на ранній стадії інтеграційні утворення сприяють ефективному економічному зростанню, а після досягнення певного рівня розвитку країни в змозі добитися аналогічних переваг і без створення формальних інтеграційних структур за рахунок власної «здібності до управління».

Важливим стимулом для інтеграції, як на початковій стадії створення економічного об'єднання, так і при його розвитку є наявність ініціюючого центру. З досвіду міжнародної інтеграції, формування колективного вибору залежить, перш за все, від розподілу економічної потужності і потенціалу між країнами-партнерами в рамках угруповання. При цьому важливо, щоб найбільш сильні країни не утискали інших учасників інтеграційного процесу, а ті, у свою чергу, чітко уявляли роль провідних держав.

Основним суб'єктивним фактором, що визначає перспективність інтеграційного об'єднання, є політична воля керівництва країн-учасниць і їх здатність поступово делегувати окремі повноваження наднаціональним структурам. Для вирішення проблем, що вимагають спільних дій, необхідним є створення механізмів співпраці для узгодження національних підходів і вироблення взаємоприйнятних рішень (створення оптимального режиму прийняття рішень, загальних правил, норм та регламентів, формування дієвих інститутів для ефективного керівництва інтеграційними процесами). Певна необхідність у регулюючих наднаціональних інститутах виникає на другому етапі економічної інтеграції - при створенні митного союзу в зв'язку з переходом до єдиних митних зборів і спільного впровадження узгоджених заходів по відношенню до третіх країн, пристосуванням внутрішніх ринків до спільних інтересів.

УДК 656.61-048.32

ИНСТРУМЕНТАРИЙ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ СТРУКТУРНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ СУДОХОДНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Примачева Н. Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

При реализации национальной морской транспортной политики в соответствии с транзитным потенциалом Украины необходимо учитывать реальность конкурентного позиционирования различных транспортных проектов на маршруте Европа – Азия – Европа. Особенно активность в этом процессе проявляется китайской стороной. Развитие Транскитайской железнодорожной магистрали в обход России влияет и на грузопотоки, проходящие через порты Черного моря. На этом основании повышается целесообразность использования концессионного принципа наращивания пропускной способности портов Украины.

Это положение обязывает делать выбор стратегии развития морского транспортного комплекса, позволяющего реализовать потенциал страны на основе системных приоритетов и адекватного развития флота и портов. Таким образом, необходимо коренное изменение государственной политики предпринимательского подхода. При ориентации на корпоративные задачи и принципы важно сохранение общегосударственных целей.

Разрозненные проекты развития отдельных портов и периодические подходы к развитию флота не обеспечили достижение не только конкурентоспособного состояния, но нормальной транспортной безопасности страны. Тем не менее, нельзя сложную совокупность факторов и условий развития морского транспорта втиснуть в элементарную линейную функцию. Провал ряда программ, построенных на этом принципе, подтверждает необходимость реализации парадигмы комплексного итеративного решения макроэкономической и предпринимательской задачи становления Украины как морского государства.

Посткризисное восстановление мегаэкономически может быть основано на рационализации транспортных связей Восток – Запад, а, следовательно, на появлении альтернативных транспортных маршрутов. Эта проблема с учетом заинтересованности стран Азиатского континента, не имеющих выхода к морю и ограниченных сложностью выхода на железнодорожные магистрали России, формирует новые задачи развития морского транспорта черноморских государств. Необходимо учитывать появление нового типа ренты «транзитной»,

которая предопределяет экономические преимущества государств, через территорию которых проходят грузопотоки третьих стран.

Необходимо различать макроэкономическую устойчивость национальной морской индустрии и конкурентоспособную устойчивость отдельных предпринимательских структур. В основе первой составляющей лежит стратегия и механизм государственной поддержки в соответствии с общемировыми принципами.

Во-первых, не следует замыкать систему только на национальные масштабы, но использовать принцип кросс-трейда. Это касается не только провозной способности, но и портового комплекса. Во-вторых, важна институциональная справедливость по отношению к льготному кредитованию, налогообложению и таможенным сборам. Главным становится адекватность использования этого механизма иностранными морскими транспортными компаниями.

Основным противоречием в системе адекватного развития морского транспорта Украины является то факт, что вопреки глобальной реальности формируются локальные подходы к решению экономических задач.

УДК 658.7:656.073

ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ В СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Савченко К. А., заступник директора
Департаменту розвитку та координації систем
транспортів та зв'язку Міністерства
інфраструктури*

Глобалізація та посилення конкуренції на світовому транспортному ринку призвели до необхідності застосування принципово нових підходів до формування міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, розвиток її економічних зв'язків із зарубіжними країнами, ставлять перед транспортно-логістичним комплексом країни складні задачі щодо адаптації в нових умовах господарювання в ринковому середовищі та інтеграції в Європейську і світову транспортні системи. Більшості реально функціуючим на практиці логістичним центрам притаманні основні властивості складних (великих) стохастичних систем, а саме: складність, ієрархічність, емерджентність, структурованість та ін. Крім того, складність і стохастичність цих систем виявляється в інтегральній взаємодії ряду комплексних чинників і причинних відносин. Все це зумовлює необхідність використання одного з

основоположних методологічних принципів – системного підходу. Необхідність застосування системного підходу обумовлена також тим, що ЛЦ відноситься до складних систем, структура якого визначається його цілісними властивостями із структурою, визначеною внутрішніми властивостями системи із застосуванням принципів управління.

Ефективне функціонування будь-якого підприємства, в тому числі логістичного центру, неможливо без налагодженої та ефективної системи управління. Управління будь-яким підприємством – складний комплексний процес. Адаже потрібно постійно боротися за частку ринку, забезпечувати точні терміни виконання робіт, виробляти продукцію все більш високої якості, призначати ціни з урахуванням умов конкуренції та всіляко піклуватися про підтримку репутації центру у споживачів. Важливим завданням управління є об'єднання, інтеграція всіх сторін і аспектів діяльності підприємства та її складових для досягнення загальної мети.

Логістика управління перевезеннями вантажів передбачає: формування оптимальної системи управління, вдосконалення взаємодії різних видів транспорту та розмежування прав і відповідальності між державними органами управління і суб'єктами господарської діяльності, стимулювання високої якості і ефективності перевезення вантажів.

Глобалізація світової економіки та інтенсивне формування міжнародних транспортних коридорів визначають тенденції розвитку транспортно-логістичного обслуговування в Україні, що проявляється в централізації та кооперації транспортно-експедиційних компаній, посиленні їх взаємодії із різними видами транспорту, диверсифікації діяльності транспортних фірм. Таким чином, ефективне обслуговування всіх учасників транспортно-логістичного процесу може забезпечуватися за рахунок створення єдиного логістичного центру, здатного забезпечити взаємодію декількох видів транспорту.

При функціонуванні логістичного центру конкурентна боротьба транспортних підприємств, залежно від умов зовнішнього середовища, може переходити у організаційно-виробничу взаємодію різних видів транспорту.

Формування міжнародного транспортно-логістичного центру пов'язане з економічним обґрунтуванням необхідності поєднання всіх ланок транспортно-розподільчої мережі авіаперевезень і комплексним організаційно-технологічним розвитком об'єктів інфраструктури різних видів транспорту навколо базових національних аеропортів-хабів.

Тому першочерговим завданням є розробка методичного підходу до техніко-