

УДК 656

*Алла Остапенко  
Олена Харчук*

## ДІЯЛЬНІСТЬ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ТРАНСПОРТНІЙ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ГАЛУЗІ

*Розглянута глобалізація як важливий аспект сучасної світової системи, що є результатом функціонування сучасної міжнародної економіки та розвитку науково-технічного прогресу. Розкриті Міжнародні транспортні спеціалізовані організації та участь України в міжнародних транспортних організаціях: ЄЕКООН, ВМО, ЄКМТ, ІКАО, ЄКЦА, Євроконтроль, ПІАРК, ОСЗ, АсМАП України, ММО.*

*Ключові слова:* глобалізація, спеціалізовані міжнародні організації, інтернаціоналізація.

*Рассмотрено глобализацию как важный аспект современной мировой системы, которая является результатом функционирования современной международной экономики и развития научно-технического прогресса. Раскрыты Международные транспортные специализированные организации и участие Украины в международных транспортных организациях: ЕЕКООН, ВМО, ЕКМТ, ИКАО, ЕКГА, Евроконтроль, ПИАРК, ОСЗ, АсМАП Украины, ММО.*

*Ключевые слова:* глобализация, специализированные международные организации, интернационализация.

*Globalization is considered as an important aspect of the modern world system, resulting from the functioning of the current international economic and scientific and technological progress. Disclosed specialized international transport organizations and the participation of Ukraine in international transport organizations such as UNECE, WCO, ECMT, ICAO, ECAC, Eurocontrol, PIARK, ORC, AsMAP Ukraine, IMO.*

*Keywords:* globalization, specialized international organizations, internationalization.

**Постановка проблеми.** Глобалізація світогосподарських відносин охоплює усі сфери функціонування міжнародної економіки і тому значне місце відводиться транспортним системам світу: національним регіональним, континентальним та міжконтинентальним.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Даній проблемі присвячена велика кількість досліджень та публікацій. Наприклад, А.А. Чухно стверджує, що глобалізація є формою вираження процесу становлення постіндустріального способу виробництва, за якого постіндустріальна революція, поширення інформаційно-інтелектуальних технологій піднесли індустріалізацію на більш високий рівень, перетворивши її на вищу форму – глобалізацію економіки й суспільства в цілому.

© Остапенко А. С., Харчук О. Г., 2013

---

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

І.М. Могилевкин підкреслює, що «ретроспективний аналіз світових транспортних систем дозволяє повніше розкрити довготривалі тенденції глобального розвитку» .

А.С. Гальчинський стверджує, що глобальною є навіть не так економіка, як безпосередньо постіндустріальне, інформаційне суспільство, що поступово утверджується. Таке суспільство функціонує за принципами складних динамічних систем і в багатьох своїх визначеннях набуває трансеконімічних ознак.

В.Є. Новицький зазначає, що «транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів».

Гайдай Ю.В. висвітлює еволюцію економічної глобалізації та її рушійні сили та ін.

**Метою даної статті є:** розкриття сутності глобалізації, її основних чинників, а також процесів міжнародної інтеграції України.

**Виклад основного матеріалу.** Світ на межі другого та третього тисячоліття стрімко змінюється. Новим змістом наповнюються усі сфери суспільного життя. Людство перебуває на порозі нової історичної епохи, найважливішою ознакою якої є стрімке наростання процесів світової глобалізації, що є об'єктивними і здійснюються незалежно від волі чи бажання окремих країн. За таких умов важливим є розуміння нових явищ, щоб визначити раціональну і ефективну стратегію поведінки. Це важливо для всіх країн світу, а особливо для тих, в яких відбувається перехід від однієї соціально-економічної системи до іншої. До таких держав належить і Україна.

Глобалізація стала важливим реальним аспектом сучасної світової системи, однією з найвпливовіших сил, що визначають подальший хід розвитку нашої планети. Глобалізм – науковий напрям, що оформився на початку 90-х років у «доктрину ТФН» (Toffler, Fukuyama, Huntington) – йдеться про трьох відомих дослідників: Олівіа Тофлера, Френсіса Фукуяму і Семюеля Хантінгтона, які незалежно один від одного, в різні часи спробували системно дослідити майбутнє людства. Сутність нового вчення пов'язана з апологетикою так званого «золотого мільярда». Інколи кажуть про «принцип 20/80», згідно якого 20% населення земної кулі використовують 80% її ресурсів.

Глобалізація містить як позитивні, так і негативні аспекти. Її позитивний вплив пов'язаний з ефектом конкуренції, до якої вона неминуче веде, а негативний – з потенціальними конфліктами, які вона може викликати, хоча їх можна уникнути шляхом розвитку глобального співробітництва на основі політичних угод або створення нових міжнародних інститутів. Під глобалізацією тут розуміється величезне збільшення масштабів світової торгівлі та інших процесів міжнародного обміну в умовах дедалі відкритішої, інтегрованої світової економіки, яка не визнає кордонів.

Неоднозначно трактується поняття глобалізації. Критики вказують на його розпливчастість і невизначеність як індикатора тих бурхливих подій, що відбуваються у сучасному світі. Більшість дослідників вважають, що глобальність будь-якої системи слід розуміти насамперед у якісному, а не кількісному вимірі.

Система є глобальною тоді, коли відсутня реальна система вищого таксономічного рівня. Глобальність будь-якої проблеми, за визначенням одного із відомих дослідників глобалізації Н. Ремерса, визначається не стільки її роллю в житті тієї частини населення, яка реально від неї постраждала, скільки значенням цієї проблеми для долі всіх народів планети.

Попри багатоманітність глобальних проблем, вони характеризуються деякими спільними ознаками: мають загальносвітовий характер, тобто торкаються інтересів

---

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

та долі всього людства, або принаймні його більшості. Нарешті, глобальні проблеми взаємопов'язані, а тому для свого розв'язання вимагають спільних дій усього світового співтовариства.

Протягом останніх десятиріч проявився і діє ряд чинників глобалізації. Перший – це технологічний прогрес, що призвів до різкого скорочення транспортних і комунікаційних витрат, значного зниження витрат на опрацювання, зберігання і використання інформації. Інформаційне обслуговування безпосередньо пов'язане з успіхами в інформатиці – створенням електронної пошти, Інтернету.

Другий чинник глобалізації – лібералізація торгівлі та інші форми економічної лібералізації, що викликали обмеження політики протекціонізму і зробили світову торгівлю більш вільною. У результаті були істотно знижені тарифи, усунуто багато інших бар'єрів у торгівлі товарами і послугами. Інші лібералізаційні заходи спричинили посилення руху капіталів та інших факторів виробництва.

Третім чинником глобалізації можна вважати значне розширення сфери діяльності компаній, що стало можливим у результаті як технологічного прогресу, так і більш широких горизонтів управління на основі нових засобів комунікації. Багато компаній, що орієнтувалися раніше виключно на місцеві ринки, розширили свої виробничі та збутові можливості, вийшовши на весь національний та міжнародний ринки.

Подібні структурні зміни зміцнюють позиції компаній, збільшують прибуток, підвищують продуктивність, що дозволяє їм обирати джерела постачання сировини, відкривати виробництво й опанувати ринки в інших країнах, швидко пристосовуючись до мінливих умов сьогодення. Практично всі великі підприємства мають у своєму розпорядженні мережу філій або укладають стратегічні союзи, які забезпечують їм необхідний вплив і гнучкість на ринку. В межах подібних багатонаціональних корпорацій, нині здійснюється майже третина світової торгівлі.

Четвертий фактор глобалізації – це досягнення одностайності в оцінці ринкової економіки і системи вільної торгівлі.

Глобалізація – явище багатогранне. Це комплекс, що охоплює різні сфери світового співтовариства. В основі глобалізації лежать процеси у сфері економіки та фінансів, що є фундаментом глобальних процесів в інших сферах. Економічна глобалізація є вихідною ланкою процесів глобалізації. Вона є результатом функціонування сучасної міжнародної економіки та розвитку науково-технічного прогресу. В її основі лежать міжнародний поділ праці та інтернаціоналізація господарського життя. Як якісно нове явище глобалізація включає різні процеси, механізми дії, сфери і форми прояву та наслідків. Оскільки вони надзвичайно багатоманітні, то щодо суті глобалізації, єдності думок серед її дослідників немає. В сучасній глобалістиці переважає думка, що економічна глобалізація є новою фазою прискорення розвитку світогосподарських зв'язків у кількісному та якісному відношенні. При цьому розмежовуються поняття «глобалізація господарського життя» і «глобальна економіка». Перше означає процес, у результаті якого світова економіка здійснює перехід у новий стан глобальної економіки.

Значна частина дослідників пов'язує економічну глобалізацію з процесами інтеграції та інтернаціоналізації світового господарства. Під цим терміном розуміють перетворення світової економіки із сукупності національних економік, пов'язаних потоками товарів та капіталів, в єдину виробничу зону і єдиний ринок, в яких вільно перемішуються капітал, товари, послуги та робоча сила. Ці процеси доповнюються уніфікацією законодавчих актів, що регулюють міжнародні економічні від-

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

носини та формуванням відносно єдиного культурного процесу під впливом стандартизації освіти та взаємодії широких мас населення у міжнародних контактах.

В умовах глобалізації стрімкого розвитку набуває транспортна сфера. Участь України в міжнародних транспортних організаціях здійснюється в рамках проведення розробок умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики, встановлення технічних стандартів і рекомендацій тощо. В 2011 році за підсумками «Рейтингу Глобалізації» Україна посідала 44 місце у світі за рівнем глобалізації.

Участь у міжнародних організаціях – одна з найважливіших форм співробітництва між державами, спрямованого на адаптацію національного законодавства до міжнародного законодавства та впровадження міжнародних технічних і правових норм у сфері транспорту та зв'язку України. Багатостороннє співробітництво у сфері транспорту здійснюється також у рамках транспортних форумів, які організуються на рівні регіональних міждержавних організацій.

Україна є членом кількох міжнародних транспортних організацій.

*Європейська Економічна Комісія ООН (ЄКООН)* була створена в 1947 р., в її діяльності беруть участь 55 держав Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки й Центральної Азії. Питаннями гармонізації політики держав-учасниць щодо розвитку транспорту опікується Комітет внутрішнього транспорту, який входить до структури Європейської економічної комісії.

Нині Комітет є консультативним органом, у рамках якого розробляються міжнародні договори, а також готуються рекомендації з їх найбільш ефективного застосування. У рамках Комітету створені робочі групи з окремих видів транспорту.

Вони здійснюють керівництво та контроль за діяльністю допоміжних груп експертів і доповідачів, які створюються на певний строк для вивчення наявних проблем і підготовки шляхів їх вирішення між сесіями Комітету, що проводяться один раз на рік. В організаційну структуру Комітету з внутрішнього транспорту входять підкомітети (робочі групи) з автомобільного транспорту, митного питання, статистики транспорту, з перевезень небезпечних вантажів, перевезень вантажів, що швидко псуються, з конструкції транспортних засобів, безпеки руху тощо.

Крім того, Комітет проводить значну роботу щодо збору й аналізу статистичних даних і доводить до відома ЄК ООН питання, які можуть мати безпосередній вплив на економіку Європи.

Важливою міжнародною транспортною організацією є *Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ)*. ЄКМТ є практично єдиною міжурядовою організацією, в якій на рівні міністрів транспорту приймаються рішення з питань транспортної політики. Вона створена на основі протоколу, підписаного в Брюсселі 17 жовтня 1953 р., який набув чинності 31 грудня 1953 р. та поєднує 40 повних членів, 5 асоційованих й 2 спостерігача: Австрія, Албанія, Азербайджан, Білорусія, Бельгія, Боснія й Герцеговина, Болгарія, Угорщина, Велика Британія, Німеччина, Греція, Грузія, Данія, Ірландія, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Ліхтенштейн, Люксембург, Македонія, Молдова, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Російська Федерація, Румунія, Республіка Словаччина, Словенія, Туреччина, Україна, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чеська Республіка, Швеція, Швейцарія й Естонія. Асоційованими членами Організації є Австралія, Канада, Нова Зеландія, США, Японія. Статус спостерігача мають Вірменія та Марокко. Розглядається питання про прийом Республіки Корея в ЄКМТ як асоційованого члена. Республіка Узбекистан виявила ба-

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

жання одержати статус країни-спостерігача. У 1996 р. Україна стала учасником ЄКМТ.

Вищим органом Конференції є Рада Міністрів, що приймає рішення у вигляді резолюцій і рекомендацій. Комітет Заступників, представлений заступниками міністрів, проводить підготовку роботи Ради Міністрів. Робочі групи експертів, організовані на постійній або тимчасовій основі, здійснюють діяльність у напрямках: інтеграція нових членів; транспорт і навколишнє середовище; тенденції розвитку й інвестиції в транспортну інфраструктуру; транспорт для людей з обмеженою рухливістю; економічні дослідження: автомобільний транспорт: безпека на транспорті; залізничний транспорт, комбінований транспорт; міський транспорт; боротьба зі злочинністю на транспорті; фінансові й фіскальні питання транспорту.

ЄКМТ взаємодіє більш ніж з 25 міжнародними організаціями, серед яких Європейська економічна комісія (ЄЕК ООН), Організація економічного співробітництва й розвитку (ОЕСР), Європейський союз (ЄС), фінансові та професійні організації.

Водночас Рада Міністрів Європейської конференції міністрів транспорту прийняла базову для України квоту в розмірі 208 дозволів. На час вступу України в ЄКМТ (1996 р.) квота для України становила 128 дозволів, а загальна базова квота Європейської конференції міністрів транспорту є постійною та становить 6 060 дозволів. Нова квота для України визначається строком на три роки й буде незмінною протягом цих років. Конкурсною комісією з проведення конкурсу на отримання українськими міжнародними автоперевізниками багаторазових дозволів ЄКМТ проведено перегляд затвердженого 27 грудня 2012 року розподілу таких дозволів серед українських перевізників на 2013 рік у зв'язку з технічною помилкою. Видача дозволів ЄКМТ на 2013 рік розпочалася з 02.01.2013.

Зазначені дозволи ЄКМТ дають змогу українським перевізникам безперешкодно здійснювати діяльність на території країн-членів ЄКМТ, конкурувати з європейськими перевізниками, збільшуючи тим самим товарообіг з такими країнами, як Німеччина, Італія, Польща, Угорщина й іншими країнами ЄС. Дозволи ЄКМТ розподіляються в Україні на конкурсній основі й видаються тим перевізникам, які не мають порушень у своїй діяльності та дотримуються всіх норм екологічної безпеки.

Спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй є *Міжнародна організація цивільної авіації* (ІКАО), що була створена в результаті підписання в Чикаго 7 грудня 1944 р. Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Статутними цілями ІКАО, що існує з 1947 р., є забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі й інші аспекти організації та координації міжнародного співробітництва з усіх питань діяльності цивільної авіації, зокрема міжнародних авіаперевезень.

Вищим органом є Асамблея, в якій представлені всі держави-члени. Вона збирається не рідше одного разу на три роки. Постійним органом ІКАО є Рада, якій представлені 33 держави, що обирають Асамблею. Нині Україна входить до складу Ради, якою керує президент, що обирається на три роки. Сесії Ради зазвичай проводяться три рази на рік.

Іншими органами ІКАО є Аеронавігаційна комісія, Авіатранспортний комітет, Юридичний комітет, Комітет із спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення, Фінансовий комітет, Комітет із незаконного втручання у справи цивільної авіації. У структурі ІКАО передбачені регіональні бюро: Європейське (Париж), Африканське (Дакар), Близькосхідне (Каїр), Південно-Американське (Ліма), Азіатсько-Тихоокеанське (Банкок), Північної Америки й Карибського басейну (Мехіко), Схі-

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

дно-Африканське (Найробі). Постійним обслуговувальним органом ІКАО є секретаріат на чолі з генеральним секретарем – головною виконавчою посадовою особою. Штаб-квартира ІКАО перебуває в Монреалі (Канада).

Мета й завдання Організації, викладені у ст. 44 Чиказької конвенції, полягають у розробленні принципів і методів міжнародної аеронавігації й у сприянні плануванню та розвитку міжнародного повітряного транспорту.

Із грудня 1999 р. Україна є членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) – найбільшого авіаційного форуму Європи, що поєднує 38 європейських країн і вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, виступає гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва в галузі цивільної авіації.

Статутні цілі – вивчення проблем європейського повітряного транспорту, сприяння його координації й розвитку в регіоні, взаємодія з ІКАО; функції – консультативні. Членами ЄКЦА є західноєвропейські країни, а також Туреччина. Вищий орган ЄКЦА – Пленарна комісія. Виконавчий орган – Координаційний комітет. ЄКЦА тісно співпрацює з ІКАО, штаб-квартира Регіонального бюро якої, як і штаб-квартира ЄКЦА, знаходиться в Парижі.

Спеціалізованою міжнародною транспортною організацією є *Європейська організація з безпеки аеронавігації (Євроконтроль)*, що заснована в 1960 р.

Євроконтроль є органом, що визначає політику розвитку авіації держав-членів організації. Сьогодні членами організації є 37 держав, зокрема всі держави ЄС.

Статутні цілі – забезпечення безпеки польотів цивільних і військових повітряних суден. Вищий орган – Постійна комісія із забезпечення безпеки аеронавігації. Виконавчий орган – Агентство з безпеки аеронавігації. Штаб-квартира організації перебуває в Брюсселі (Бельгія).

З 1 травня 2004 р. Україна є діючим членом Європейської Організації із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль). Одержання Україною статусу члена Євроконтролю, крім упровадження міжнародної нормативно-правової бази у сфері організації повітряного руху, дає нашій державі можливість реалізовувати національні інтереси, які будуть ураховуватися Євроконтролем й іншими його членами, стати суб'єктом європейської політики створення «Єдиного Європейського неба», учасником загальноєвропейських програм щодо організації повітряного руху (ОрПР) (ЕАТМР, навчальних програм), фінансових програм ЄС, пов'язаних з ОрПР тощо.

Крім того, участь України в цій міжнародній організації сприяє адаптації нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації, до стандартів ЄС, адаптація нормативно-правової бази здійснюється в рамках інтеграції України в європейське авіаційне співтовариство.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) засновано 23 березня 1948 р. в Женеві з ініціативи автодорожніх й автотранспортних асоціацій Бельгії, Франції, Великої Британії, Норвегії, Нідерландів Швеції та Швейцарії. МСАТ є неурядовою некомерційною організацією, у теперішній час членами МСАТ є всі держави Європи, багато країн Азії, Північної та Південної Америки – всього понад 120 національних союзів автоперевізників. Згідно зі ст. 2 Статуту МСАТ головна мета його діяльності – захист, розвиток і процвітання в усіх країнах національного й автомобільного міжнародного транспорту, інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці. Вищим органом МСАТ є загальні збори його членів. У Президію входять президент і вісім її членів. Поточна діяльність з управління роботою

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

здійснюється генеральним секретаріатом. МСАТ складається з трьох секцій, які очолюють бюро пасажирських перевезень; вантажних перевезень; перевезень за особистий рахунок.

Головною функцією МСАТ є організація перевезень згідно з Митною конвенцією про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок МДП, забезпечення національних асоціацій перевізників необхідною документацією. Отже, МСАТ є виразником інтересів автотранспортних підприємств на міжнародному рівні.

*Міжнародна морська організація (ММО)* заснована в 1958 р. відповідно до Конвенції, розробленої у 1948 р. на Морській конференції ООН у Женеві. До 1982 р. називалася Міжурядовою морською консультативною організацією. Членами ММО є 150 держав. Цілями ММО є заохочення співробітництва з усіх технічних питань міжнародного торговельного судноплавства, сприяння прийняттю найкращих стандартів в області безпеки на морі, морській навігації, запобігання й боротьба із забрудненням моря суднами.

Вищий орган ММО – Асамблея, що складається із представників держав-членів і збирається раз на два роки. Вона приймає програму й бюджет ММО. Виконавчий орган – Рада, яка складається з 40 членів, координує діяльність органів ММО, зокрема діяльність її комітетів: комітету з безпеки на морі, комітету із правових питань, комітету із захисту морського середовища, комітету з технічного співробітництва. Штаб-квартира ММО розташована в Лондоні.

ММО прийняло понад 40 конвенцій, що регулюють різні аспекти морського судноплавства.

*Організація співробітництва залізниць (ОСЗ)* є міжнародною організацією, яка заснована 28 червня 1956 р. в м. Софія (Республіка Болгарія) на Нараді Міністрів, що відають залізничним транспортом. Членами ОСЗ є транспортні міністерства або центральні державні органи, що відають залізничним транспортом, 27 країн, зокрема: Азербайджанська Республіка, Республіка Білорусь, Республіка Болгарія, Угорська Республіка, Соціалістична Республіка В'єтнам, Грузія, Ісламська Республіка Іран, Республіка Казахстан, Китайська Народна Республіка, Корейська Народно-Демократична Республіка, Киргизька Республіка, Латвійська Республіка, Литовська Республіка, Республіка Молдова, Монголія, Республіка Польща, Російська Федерація, Румунія, Словацька Республіка, Республіка Таджикистан, Туркменистан, Республіка Узбекистан, Україна, Чеська Республіка, Естонська Республіка.

Вищим керівним органом ОСЗ є Нарада Міністрів. Керівним органом на рівні залізниць (залізничних підприємств) є Конференція. Виконавчим органом ОСЗ є Комітет. Фінансування діяльності ОСЗ здійснюється її членами. Робочими мовами ОСЗ є китайська і російська мови.

Рішення XX сесії Наради Міністрів (Улан-Батор, Монголія, 1992 р.) і зміна Положення про Організацію співробітництва залізниць на XXI сесії Наради Міністрів (Варшава, 1993 р.) визначили створення Конференції Генеральних директорів залізниць ОСЗ, що забезпечує діяльність ОСЗ на рівні залізничних підприємств, а також передбачили інші форми участі в ОСЗ, а саме: як асоційований член і як спостерігач. При цьому фірми й організації, безпосередньо пов'язані з діяльністю залізниць, можуть брати участь у роботі ОСЗ як приєднане підприємство.

*Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України)* створена наприкінці 1991 р. та є договірним об'єднанням, завдання якого – постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи,

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

зокрема в системі МДП. Вона сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, зокрема в міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю. Діє на підставі та відповідно до ЦК України, ГК України, Конвенції МДП і Посібника МСАТ для асоціацій, інших нормативних актів, а також Статуту. АсМАП України на сьогодні об'єднує понад 200 організацій, які надають послуги з перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні. З 1992 р. Асоціація є дійсним членом Міжнародного Союзу автомобільного транспорту (МСАТ, Женева) та визнана 160 об'єднаннями міжнародних автоперевізників – учасниками Конвенції МДП у 70 країнах світу. Ця Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП 1975 р.), до якої приєдналася й Україна в 1994 р., передбачає наявність у країні Гарантійного об'єднання.

При Асоціації Міжнародних Автомобільних перевізників України діє Навчально-консультаційний центр (НКЦ), який має відповідний сертифікат та акредитований при Академії МСАТ (МСАТ, Женева). НКЦ проводить навчання водіїв, керівників та менеджерів підприємств, які здійснюють міжнародні перевезення вантажів та пасажирів. Після курсу навчання видаються відповідні документи європейського зразка.

Головними перевагами участі в АсМАП України є можливість користуватися грошовою гарантією у встановленому розмірі при доставці товарів до митниць призначення без необхідності складення жодних додаткових документів для кожної окремої поїздки; зменшення кількості вимог митних органів, зокрема й необхідності проведення митного огляду у разі перетину кордонів, товарів, що перевозяться із застосуванням процедури МДП; першочергове у спрощеному порядку (ст. 79 МК України) митне оформлення переміщення через митний кордон України товарів, що слідує за процедурою МДП, можливість отримання консультацій із питань перевезення вантажів у міжнародному сполученні, візова підтримка, можливість отримання додаткової освіти або підвищення рівня своїх професійних знань у Навчально-консультаційному центрі, створеному при АсМАП України.

Учасниками Асоціації можуть бути суб'єкти підприємницької діяльності всіх форм власності, які мають зареєстровані на них транспортні засоби, ліцензію на право здійснення міжнародних перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, визнають Статут Асоціації, сплачують членські внески й інші платежі, а також суб'єкти підприємницької діяльності усіх форм власності, які не мають транспортних засобів, але мета їх діяльності та інтересів збігаються зі статутною діяльністю АсМАП України.

*Крім розглянутих, Україна є учасницею таких міжнародних організацій:*

- 1) Координаційна транспортна рада міністрів транспорту держав – учасниць СНД (КТР СНД);
- 2) Об'єднані авіаційні влади (ОАВ);
- 3) Міжнародна гідрографічна організація (МГО);
- 4) Рада державних адміністрацій морського транспорту країн СНД;
- 5) Міжнародна організація залізничних перевезень (ОПІФ);
- 6) Рада із залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності тощо.

Глобалізацію можна визначити як вищу стадію інтернаціоналізації. У більш широкому уявленні під нею потрібно розуміти сукупність таких процесів і явищ, як транскордонні потоки товарів, послуг, капіталу, технологій, інформації та міждер-

---



## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

жавне переміщення людей; переважання орієнтації на світовий ринок у торгівлі, інвестуванні та інших трансакціях (на рівні фірм); територіальній та інституціональній інтеграції ринків.

Основною сферою глобалізації є міжнародна економічна, фінансова та транспортна системи (світова економіка), тобто глобальні виробництво, обмін і споживання, що здійснюються підприємствами як на національному, так і світовому рівнях. Напевно, прибічники глобалізації та їх опоненти ще довго сперечатимуться. Але вже сьогодні всі погоджуються з тим, що глобалізація – це об'єктивний процес й іншої альтернативи просто не існує. Спроби обмежити чи відтягнути на більш пізні строки ефект глобалізації призведуть лише до зменшення вигод від неї та збільшення втрат.

Надзвичайно важко прогнозувати майбутнє і шляхи вирішення основних проблем, що стоять перед суспільством в цілому або будь-якою конкретною державою. Сьогодні, коли світове співтовариство перебуває на етапі глобалізації та процесів регіоналізації, що її супроводжують, ще складніше передбачити хід подій у майбутньому.

**Висновки:** З розвитком глобалізації практично в усіх країнах відбувалось помітне покращення умов життя. Проте при цьому найбільш вражаючих успіхів досягли країни з розвинутою економікою і лише невелика кількість країн, що розвиваються.

Логіка життя в умовах глобалізації неминуче вимагатиме розширення та посилення міждержавного регулювання міжнародної економіки, узгодження правових норм, правил поведінки та, що найважливіше, реального дотримання цих норм і правил. Участь України в міжнародних організаціях представляє національну транспортну галузь у всіх міжнародних органах, рішення яких впливають на її діяльність і процвітання. У результаті такого співробітництва з відповідними міжнародними урядовими організаціями Україна отримала статус невід'ємного й авторитетного партнера цієї сфери завдяки своїй здатності представляти інтереси транспорту найбільш дієвим й ефективним чином, сприяючи перетворенню в життя законодавчої ролі урядів як на національному, так і на міжнародному рівні.

Ця життєво важлива роль у майбутньому набуде ще більшого значення у зв'язку із численними економічними, соціальними й екологічними проблемами, з якими зіштовхуються уряди та транспортна сфера господарювання. Участь України в міжнародних організаціях надасть перевізникам можливість працювати більш ефективно й мати однакові ринкові можливості здійснення своєї діяльності, а також важливим кроком на шляху розвитку національної транспортної системи.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Могилевкин И. М.* Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет // Под. ред. И. С. Королева. – М.: Экономистъ, 2003. – С. 332.
2. *Шишков Ю. В.* Мировоззятийственный механизм: движение к глобалистике // Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / Под. ред. И. С. Королева. – М.: Экономистъ, 2003. С. 35.
3. *Новицький В.Є.* Міжнародна економічна діяльність України: Підручник. – К.: КНЕУ, 2003. – С. 304.
4. *Україна і світове господарство взаємодія на межі тисячоліть / А. С. Філіпенко, В. С. Будкін, А. С. Гальчинський та ін.* – К.: Либідь, 2002.
5. <http://office.rupr.org/rejting-globalizacii>
6. <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/30964.html>