

Продовження таблиці

Показники	2005	2006	2007	2008	2009
Зміна реальної ціни на основну продукцію переробних підприємств АПК на внутрішньому ринку України	173,37	207,91	211,25	251,67	279,59
Зміна внутрішнього споживання основних продуктів переробних підприємств	0,61	0,62	1,16	1,27	0,89
Розрахунковий реальний прибуток та виручка від продажу продукції переробних підприємств АПК на внутрішньому ринку	157,54	190,07	190,84	217,00	236,55
ТОВ «Альянс – С»					
Собівартість основної продукції	3010,15	2845,19	3118,17	4604,37	6492,16
Зміна реальної ціни на основну продукцію переробних підприємств АПК на внутрішньому ринку України	151,98	173,54	206,61	280,86	271,27
Зміна внутрішнього споживання основних продуктів переробних підприємств	0,81	0,51	1,09	1,13	0,84
Розрахунковий реальний прибуток та виручка від продажу продукції переробних підприємств АПК на внутрішньому ринку	136,05	155,58	186,04	245,98	228,04

сягів споживання. Наслідками зростання ціни на закупівлю сировини виявились логічними, а саме собівартість і ціна продукції зросли, обсяги реального прибутку в гривневому виразі від продажу продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках зменшились, збитки зросли.

У той же час присутнє зростання ролі нецінових чинників конкурентоспроможності продукції, якості товару та його новизни, відсутність законодавчої бази, яка б забезпечувала умови для ефективної діяльності переробних підприємств, створення конкурентного середовища у галузі та захист споживачів від неякісної продукції, стратегічної державної програми, основою якої була б вертикальна інтеграція аграрних і переробних підприємств.

#### Висновки

Реальна фінансова ситуація для переробних підприємств АПК погіршилася, що зумовлено недостатністю власних оборотних засобів, неефективним використанням наявних фінансових ресурсів, низьким рівнем доступності кредитних ресурсів, зумовлене зростанням відсотків за кредитами банківських установ для розвитку підприємств виробництва, що обумовлює необхідність проведення фінансової реструктуризації щодо переробних підприємств АПК, зокрема, їхнього капіталу.

#### Література

1. Степаненко І.Х. Виробничо-організаційні аспекти удосконалення управління агропромисловим виробництвом України // Економіка АПК. – 2004. – №9. – С. 19–23.
2. Зубець М., Юрчишин В. Проблеми села – турбота держави // Голос України. – 2003. – 15 серпня №152. – С. 11.
3. Юрчишин В.В. Науково-методологічні та організаційні основи розвитку системи управління аграрним сектором економіки // Економіка АПК. – 2003. – №1. – С. 17–25.
4. Саблук П.Т. Основні напрями розроблення стратегії розвитку агропромислового комплексу в Україні // Економіка АПК. – 2004. – №12. – С. 3–15.
5. Кожевников Р., Дедова И. Государственная инновационная политика и ее финансовое обеспечение // Вопросы экономики. – 1998. – №12. – С. 87–94.
6. Андрощук Г. Інноваційна діяльність в Україні: економічний механізм стимулювання / Головний консультант Комітету з питань науки і освіти Верховної Ради України // Інтелект. Власність. – 2000. – №12. – С. 23–30.
7. Лопатинський Ю.М., Шкабара Т.Л. Системний підхід до розвитку аграрного сектору в умовах трансформації // Економіка АПК. – 2004. – №1. – С. 78–83.
8. Гудзинский А.Д. Развитие механизма управления сельскохозяйственным производством. – К.: Изд-во УСХА, 1992. – С. 224.

І.В. ГОРДІЄНКО,  
аспірант, Національний авіаційний університет

## Необхідність інтермодальності для ефективного функціонування транспортної системи

*Науково обґрунтовано, що успіх у створенні ефективних транспортних систем заснований на всеохоплюючій уяві і збалансованому підході, оскільки комплексна транспортна система має базуватися на ретельному*

*аналізі витрат і ефективності в національному масштабі, а також справедливому і рівному відношенні до всіх видів транспорту. Охарактеризована роль транспорту в глобалізації світової економіки, а також питання капіта-*

ловкладень у фінансову інфраструктуру, вигоди відкритих авіаційних ринків, вплив електронної комерції на транспортну систему України.

*Научно обосновано, что успех в создании эффективных транспортных систем основан на сбалансированном подходе, поскольку комплексная транспортная система должна базироваться на тщательном анализе расходов и эффективности в национальном масштабе, а также справедливом и равном отношении ко всем видам транспорта. Охарактеризована роль транспорта в глобализации мировой экономики, а также вопросы капиталовложений в финансовую инфраструктуру, выгоды открытых авиационных рынков, влияние электронной коммерции на транспортную систему Украины.*

**Постановка проблеми.** Глобалізація назавжди змінила те, як ми розвиваємося, спілкуємося і вчимося. Вона також дала підґрунтя новим викликам і можливостям, які здійснюють визначальний вплив на економічне процвітання країни. Нова дійсність потребує нового осмислення проблем транспорту, нових транспортних засобів, нових організаційних структур транспортних організацій.

Транспортна система майбутнього – це єдина безперервна мережа доріг, залізничних колій, портів і авіаційних коридорів. Транспортні системи мають сприяти глобальній торгівлі, обслуговувати міську інфраструктуру та задовольняти потреби людей. Щоб забезпечити досконалість і новачі в сфері транспорту, необхідний ефективний менеджмент на усіх рівнях управління.

Розробка та реалізація транспортних проектів покликана зробити наші поселення придатнішими для життя, надати громадянам більший вибір і мобільність, і допомогти створити справжнє глобальне співтовариство.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми** показав, що останні десятиліття ХХ ст. і початок ХХІ ст. стали свідками стрімкого розвитку міжнародних економічних відносин, майже спонтанного потоку капіталу через кордони та нових методів виробництва і розподілу, причому всі ці чинники разом прийнято називати глобалізацією.

Щоб успішно конкурувати на глобальному ринку, країни, що розвиваються і отримують користь з низької вартості робочої сили, повинні все менше покладатися на достатність природних ресурсів і все більше – на розвиток міжнародних транспорту і телекомунікацій, якість місцевої інфраструктури і сприятливий політичний клімат.

Дослідженням питань розвитку транспорту та безпосередньої взаємодії всіх його видів займалися такі іноземні та вітчизняні науковці, як Родні Е. Слейтер, Філіпп Роша, Алан П. Ларсон, Джолен Моліторіс, Келлі С. Койнер, М.А. Віноградов, М.О. Довба, А.В. Мельников, О.І. Нікіфоров, О.М. Полякова, Д.Л. Товкун, С.О. Франк, О.П. Кутах, В.Г. Коба, Є.М. Сич, Ю.М. Чичкан–Хліповка, О.К. Катерна, та багато інших. Аналіз літературних джерел свідчить, що очікуване зростання міжнародної торгівлі і транспорту неминуче приведе до виникнення

питань про сумісність національних та глобальних стандартів і правил, що відносяться до всіх видів безпеки, трудових стосунків і природоохоронного законодавства. Одним з головних аспектів у ХХІ ст. щодо вирішення цих проблем є необхідність забезпечення умов, щоб вони не стали неприйнятним тягарем для міжнародної кооперації та інтеграції.

Суспільство потребує впровадження досягнень технологічного прогресу від транспортних систем, щоб зменшити витрати, поліпшити надійність і безпеку, а також добитися сумісності та гармонії з довкіллям.

**Метою статті** є пошук шляхів ефективної взаємодії різних видів транспорту за умови інтермодальності в умовах глобалізації світової економіки.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Глобалізація різко змінила обсяги і моделі вантажних та пасажирських перевезень. Вона також збільшила вимоги як до міжнародних, так і до місцевих транспортних систем.

Як свідчать аналітики, в найближчі роки міжнародна торгівля збільшить частку загального світового економічного виробництва. Без ретельного планування міжнародні транспортні системи, що забезпечують інтермодальні перевезення (перевезення з використанням різних видів транспорту в одній транспортній системі), будуть у надзвичайно скрутному стані.

Слід зазначити, що мають бути реконструйовані не лише ці системи, які служать цілям глобальної торгівлі, а й міська інфраструктура, яка забезпечує індустріалізацію і життєвий рівень населення. Щоб залишатися конкурентоспроможними, країни мають покращувати роботу діючих транспортних систем, здійснюючи капіталовкладення в нові технології та модернізуючи регуляторні і фінансові інститути.

**Виклад основного матеріалу.** Разом із розповсюдженими мережами зв'язку компанії здатні працювати в міжнародному середовищі, перетворюючи кордони на майже невидимі. Аналогічним чином 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 передбачено, а також мати можливість перебудовуватися і розширюватися, оскільки попит на них розширюється і диверсифікується.

Міжнародна спільнота виявилася свідком безпрецедентного зростання обсягів міжнародних транспортних перевезень протягом останніх десятиліть, причому вони свідчать як про підйом глобальної економіки, так і пов'язане з цим збільшення приватних ділових і розважальних поїздок.

Економічна глобалізація істотно збільшила іноземні інвестиції в усьому світі. Такі збільшення іноземних інвестицій відображають, зокрема, інтеграцію світової промисловості, оскільки компанії стали міжнародними, з точки зору здійснення їх операцій, фінансування та маркетингу.

Фактично всі міжнародні перевезення потребують використання більше одного виду транспорту на шляху від пункту відправлення до кінцевого пункту призначення. Кожен з

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

видів перевезень вантажів і пасажирів зіграв істотну роль у забезпеченні географічної диверсифікації. Хоч транспорт не може претендувати на виняткову роль в успіху економічної глобалізації, він залишається важливим чинником, який не можна компенсувати або замінити. Компанії вкладають кошти в зарубіжні філії, сподіваючись на те, що можуть покластися на міжнародні транспортні послуги.

На думку автора, використання різних видів транспорту в одній системі перевезень є ключовим елементом у будь-якій сучасній транспортній системі. На ньому базуються міжнародна торгівля і економічне зростання, і він задовольняє вимоги стійкого розвитку. Як зазначає П. Роша, безпека, доступність, швидкість, ефективність, зайнятість, гнучкість, правильне землекористування і контроль забруднення довкілля – все це і складає головні вигоди інтермодальності [2].

Більшість поїздок, за винятком переміщення на доступну відстань пішки, на велосипеді або на машині, складаються з послідовного використання різних видів транспорту. Перевезення з використанням різних видів транспорту зазвичай характерні для аеропортів, залізничних станцій і портів.

Автомобільний транспорт і залізниці продовжують переміщувати товари з пунктів відправлення до транспортних вузлів, де вони накопичуються для далеких перевезень або розсилки в кінцеві пункти доставки. Регіональна економічна інтеграція призводить до того, що вантажівідправники все більше покладаються на міжнародні автоперевезення. В майбутньому очікується, що як міжнародні транспортні системи далекої дії, так і місцеві системи доставки зіткнуться зі зростаючим попитом. Тому, найімовірніше, посиляться проблеми заторів на автошляхах, забруднення довкілля, затримок на пограничних пунктах тощо.

У населених пунктах, число яких все збільшується, місцеві вуличні затори знижують здатність вантажівок досягти терміналів систем, що використовують різні види транспорту при перевезенні одного вантажу. Аналогічним чином на-

земні транспортні затори затримують прибуття пасажирів і перевізників повітряних вантажів.

Лінії з використанням повітряних перевезень у поєднанні з суспільним транспортом в цілому вважаються найпривабливішими інтермодальними рішеннями для здійснення безперервних поїздок. Але, оскільки ці два види транспорту розвивалися як окремі сектори економіки, на шляху до їх інтеграції, що знаходиться все ще в зародковому стані, є багато перешкод. Наприклад, при польотах на короткі відстані пасажир може проводити більше часу на землі, ніж у повітрі. Тим часом аеропорти стають усе більш перевантаженими.

Швидкісні потяги створюють сприятливі умови для переходу з повітряного транспорту на залізничний транспорт, особливо на коротких маршрутах (не більше 500 км). Що ж до авіаліній, то вони мають значні переваги, оскільки їм важко досягти отримання прибутку на цих коротких маршрутах і фактично багатьом доводиться вдаватися до перехресного субсидування за рахунок довших і тому вигідніших маршрутів.

Наприклад, для Японії та Європи характерне повне розуміння того факту, що авіалінії і залізниці не повинні конкурувати між собою. Ключовим терміном є співпраця, а не конфронтація. Автором розроблені основні шляхи подолання конфронтації між різними видами транспорту, як представлено на рисунку.

Інтермодальні транспортні перевезення стають усе більш привабливими завдяки високій мобільності і стійкості. Вони мають переваги з точки зору:

- охорони довкілля;
- економіки і торгівлі;
- пасажирів і багажу;
- транспортних компаній.

Якщо ставиться завдання контролю над витратами і підвищення рівня обслуговування будь-якого виду транспорту, відразу виникає необхідність інвестицій в нові технології. Проте технологічні рішення можуть виявитися неадекватни-



Шляхи подолання конфронтації між різними видами транспорту

ми без паралельно зростаючих стимулів для зростання обсягів перевезень і інвестицій в транспортну інфраструктуру. Експлуатаційні норми і фінансові механізми також повинні зазнати змін, аби відповідати змінним ринковим умовам.

Як красномовно відмітив Родні Слейтер? міністр транспорту США: «Майбутня система буде міжнародною за дальністю дії, інтермодальною за формою, інтелектуальною за своїми характеристиками щодо використання потужності технічного прогресу, у тому числі, відносно обслуговування, і інноваційною за змістом» [3].

Міжконтинентальні подорожі відносяться до найбільш швидко зростаючих сегментів повітряних пасажирських перевезень, причому це зростання паралельне збільшенню частини особистого доходу, що залишається після задоволення основних потреб і обсягів світової торгівлі. Добратися до великих аеропортів по завантажених транспортом шосе стає проблемою, яка може стримувати зростання обсягів перевезень міжнародною авіацією і обсягів світової торгівлі в майбутньому. У надії знайти вирішення проблеми клієнти авіаційного транспорту часто звертаються до послуг залізниць.

Залізниці вже зараз вийшли на міжконтинентальний рівень, хоч вони і зупиняються біля берегів океанів. Вони є важливими компонентами глобальної транспортної системи з використанням різних видів транспорту. Вони ефективно переміщують гігантські обсяги товарів і велику кількість пасажирів та служать доповненням, що дозволяє зв'язувати воедино перевезення по воді, на землі і в повітрі.

Більше того, сучасні технології залізниць обіцяють подальше зростання їх значення в майбутні роки, оскільки користувачам транспорту по всьому світу потрібні вищі швидкості, надійність, вантажопідйомність і ефективність.

Швидке зростання світової торгівлі робить переміщення вантажів залізницею, зокрема вантажоперевезення з використанням декількох видів транспорту, все привабливішими через більш дальні рейси, пов'язані з міжнародними перевезеннями і меншими витратами на виконання далеких рейсів залізницею, ніж при перевезеннях вантажівками.

Тим часом з точки зору пасажирських перевезень, через вражаюче зростання міжнародних авіаподорожей і одночасного збільшення дорожніх пробок, залізниці, як місцеві, так і міжміські, набувають усе більшої важливості як виконавці функцій збору і розподілу пасажирів при здійсненні міжконтинентальних авіаподорожей. У той же час високошвидкісні залізниці слід розглядати як заміну авіаперевезенням на короткі відстані, що вивільняє пропускну спроможність аеропортів для обслуговування міжконтинентальних та інших далеких рейсів.

Залізниці формують усе більше комерційних альянсів з судноплавними компаніями і компаніями по перевезенню вантажів автотранспортом з метою забезпечення своїх клієнтів найекономічнішим поєднанням видів транспорту. Уряди різних країн також визнають суспільні вигоди щодо безпеки і збереження довкілля у зв'язку з просуванням контейнерних перевезень як альтернативи перевезенням на вантажівках.

Швидкісні залізничні магістралі можуть сприяти розвитку міжнародних подорожей, навіть якщо вони сполучають міста в межах однієї країни, дозволяючи здійснювати поїздки там, де інакше доводилося б літати літаками, а це дозволяє аеропортам вивільняти пропускну спроможність для додаткових міжнародних рейсів.

Системи повітряних і морських перевезень охоплюють велику частину міжнародного транспортування вантажів. З іншого боку, автомобільний транспорт і залізниці домінують на коротких відстанях, які пов'язують магістральні транспортні лінії з місцевими пунктами відправлення або кінцевими пунктами призначення. Великим суднам потрібні розширені портові споруди і великі глибини фарватерів. У майбутньому це може спонукати країни або групи країн виробляти політику розвитку портів і правила, які забезпечуватимуть раціональний і ефективний розвиток портової інфраструктури з метою найекономічнішого використання наявних ресурсів.

Водні шляхи – це середовище, де здійснюють переважну більшість міжнародних і внутрішніх вантажоперевезень.

Ефективний транспорт може зменшити вартість товарів; він стимулює економічне зростання, що спонукає до створення нових продуктів, нових робочих місць і зростання податкових надходжень. Багато великих портів США зараз користуються причалами із залізничними коліями, що дало поштовх до збільшення обсягів виробництва і збуту.

У світовому масштабі темпи зростання авіаперевезень значно вищі, ніж інших видів транспорту. Зміни, які сталися в повітряних вантажних перевезеннях і службах експрес-доставки упакованих вантажів, що відіграють важливу роль у функціонуванні міжнародної економіки, наглядно демонструють роль і значення транспорту в глобалізації світової економіки.

Світ погано підготовлений до вирішення проблеми очікуваного стрімкого зростання попиту на повітряні перевезення протягом наступної чверті століття, яке викликane багато в чому істотним збільшенням населення в містах у всьому світі, хоч і повітряний транспорт став «системою кровообігу» глобальної економіки. Істотний вклад в зростання ролі повітряного транспорту і його інтеграцію в глобальну економіку внесла угода про відкрите небо.

Лібералізація транспортних режимів, особливо в секторі повітряного транспорту, є життєво важливим елементом в тому, що заставляє працювати електронну комерцію.

Для задоволення попиту і підвищення ефективності авіалінії почали створювати альянси і унікальні маркетингові схеми типу партнерства із загальним кодом (код-шерінгових угод, тобто угод, за якими один перевізник користується кодом іншого, щоб створити зручніші умови для двосторонніх дій або використання наземних служб) з метою створення конкурентоспроможних концентричних систем, що охоплюють весь світ.

Що стосується повітряного транспорту, польоти доцільно поєднувати з ефективною дією таких чинників:

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

– місцевим сполученням між аеропортом і сусідніми містами (на автомобілі, автобусі, катері, метро або приміському потязі);

– місцевим сполученням між аеропортом і різними частинами навколишнього регіону (в основному електричкою, швидкісним потягом або автобусом);

– додатковим або альтернативним сполученням між аеропортом і центрами сусідніх регіонів (на швидкісному потязі, шляхом перельотів на місцевих авіалініях).

Транспорт також стає інтермодальним, коли він поєднує, наприклад, виліт на літаку і повернення потягом, що полегшує наземне сполучення між двома сусідніми аеропортами або коли пакет подорожі включає доставку пасажира в порт до судна повітряним шляхом.

Наземні транспортні перевезення зазвичай конкурують один з одним та з повітряними перевезеннями, тоді як інтермодальність вимагає взаємодії з такими цілями:

– задоволення очікування споживачів шляхом вибору кращих способів перевезень;

– підтримка найвигіднішого співвідношення витрат і ефективності при використанні транспортних засобів;

– зниження пробок, затримки в роботі управління повітряним рухом і впливу на довкілля.

Таким чином, на думку автора, інтермодальність є ключовим елементом в будь-якій сучасній транспортній системі. На ньому базуються міжнародна торгівля та економічне зростання і він задовольняє вимоги стійкого розвитку. Дійсно, інтермодальний підхід є важливим інструментом для забезпечення узгодженої взаємодії примирення економічних, соціальних і природоохоронних параметрів стійкості.

Іншими словами, безпека, доступність, швидкість, ефективність, зайнятість, гнучкість, правильне землекористування і контроль забруднення довкілля складають головні переваги інтермодальності.

Економіки різних країн мають враховувати ці чинники для створення вдосконалених транспортних перевезень, які, в свою чергу, у поєднанні з відповідними засобами телекомунікацій сприяють розвитку міжнародної торгівлі і міжнародних економічних відносин.

Аналогічно повітряним транспортним мережам і альянсам авіаліній, що з'єднали населені пункти всієї земної кулі, але в значно більшій мірі – розвиток і інтеграція телекомунікацій, транспорту, митних служб і служб доставки, підтримуючи електронну комерцію, роблять революцію 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.

Протягом подальших двох десятиліть зростання світової торгівлі і туризму, як і раніше, залишиться прямим наслідком подальшої інтернаціоналізації бізнесу і промисловості. Дія економічних чинників виробництва все більше охоплює весь світ. Здатність країн робити державні і приватні інвестиції в транс-

порт визначить, які країни зможуть успішно конкурувати, а які залишаться другорядними гравцями з економіками, що приходять в занепад, з відповідним рівнем життя населення.

Адекватна інфраструктура іноземної торгівлі є лише частиною рівняння. На думку автора, неможливо досягти повного успіху, якщо не зберегти інтерес до потреб місцевих органів влади при розгляді майбутніх потреб в транспорті.

У порівнянні з країнами, що вже мали передові транспортні системи, інтенсивні програми науково-дослідних та дослідницько-конструкторських робіт і ефективні режими регулювання, цей виклик буде ще важчим, ніж для менш розвинених країн. Такі виклики виникають перед нами, якщо суспільство має намір розвивати транспортну систему комбіновану за формою, всеосяжну за природою, міжнародну за обсягами, інтелектуальну за характером і новаторську за підходами.

Сучасні інформаційні технології зробили революцію в транспортній галузі. Компанії, що історично займалися доставкою товарів, тепер пропонують набір комплексних послуг, за допомогою яких їхні клієнти можуть пройти всі етапи електронної комерційної операції.

Глобальна наукоємна мережева економіка стимулюється трьома взаємозв'язаними і такими, що взаємно посилюються, чинниками.

Перший з них – лібералізація міжнародних ринків, що відбувається в даний час. Усунення торговельних бар'єрів підсилює економічний динамізм і створює шляхи прискореного використання нових технологій в інших країнах і континентах. У результаті постійно зростає зв'язок між різними формами і видами економічної діяльності в світі. За таких умов компанії одночасно є постачальниками і клієнтами інших компаній. Виробничі ланцюги формуються із постійно зростаючого числа ланок.

Другий чинник – це наукоємний характер економіки і засоби зв'язку, що покращилися, і роблять не лише можливою, а й дійсно необхідною швидку співпрацю і зв'язок на великій відстані. Це зростаюче економічне значення знань створює необхідність зв'язку і особистих контактів через кордони, що веде до подальшого просування в напрямі «світової економіки».

Нарешті розробка дешевших і більш швидкісних транспортних засобів робить істотний вклад в нинішні зміни у міжнародній економіці.

Інвестування в транспортну інфраструктуру має суттєвий сенс для людей, оскільки прямо покращує їх повсякденне життя. Проте воно допомагає їм побічно, розвиваючи торгівлю їх країни. Середня оточена сушею країна володіє лише 30% торгового обігу середньої прибережної економіки. Але скорочення транспортних витрат удвічі збільшує цей торговий обіг у п'ять разів [3]. Такі інституційні реформи, як приватизація портів і залізниць та комерціалізація утримання шосейних доріг, також вносять істотний вклад у поліпшення стану торгівлі в деяких країнах.

Слід зазначити, що існують також важливі обмеження на розширення приватної участі. Складні зовнішні умови і труд-

ність збору плати з обмежених під'їзних доріг у відкритій дорожній мережі відштовхують приватний сектор від перейняття на себе залишкових ризиків. На наш погляд, необхідно знайти механізми для залучення приватної участі і отримання вигоди від ефективного постачання. По-перше, це ефективні регулюючі і адміністративні структури державного сектору економіки, які потрібні як для залучення приватного капіталу, так і для захисту від експлуатації з боку монопольної сили в приватному секторі. По-друге, ефективне управління, що включає покращені гарантійні інструменти для розподілу ризиків і фінансових зобов'язань між приватним і державним секторами.

Слід також згадати і забезпечення підготовленими кадрами, здатними розуміти і задовольняти швидко змінні потреби транспорту. Адже це виклик, що стоїть перед керівниками транспортної галузі всього світу.

Сьогодні попит на кваліфіковані і технічно грамотні кадри для транспорту великий, як ніколи раніше. У щільно населених міських регіонах із процвітаючою високотехнологічною економікою не вистачає службовців, здатних створювати, експлуатувати і обслуговувати інфраструктуру.

Працівники транспорту XXI століття мають володіти широким набором навиків. На робочу силу у сфері транспорту драматичним чином вплинула нинішня революція в техніці, що пов'язана з прогресом у сфері телекомунікацій. Вона суттєво впливає на конкурентоспроможність нації, а також на ефективність і професійну підготовленість її робітників.

Нові горизонти в навчанні у сфері транспорту містять в собі великі потенційно захоплюючі можливості. У індивідуальному плані вони сприяють творчому пошуку студентів на всіх академічних рівнях і спонукають до планування навчання на все життя. На національному рівні вони укріплюють навчальний процес на транспорті, встановлюють взаємодію з іншими політичними сферами. На рівні суспільства (і міжнародного співтовариства), вигоди можуть забезпечити підтримку безпечнішим і ефективнішим транспортним системам, що задовольняють вимоги високо конкурентного всесвітнього середовища XXI ст.

## Висновки

Ефективне функціонування єдиної транспортної системи можливе лише за умови інтермодальності, коли всі види транспорту не конкурують, а взаємодоповнюють один одного.

Аеропорти повинні вже зараз готуватися до прийому нового покоління великих авіалайнерів, які почнуть виробляти через кілька років. Містам-мегаполісам для забезпечення раціональних сполучень варто наслідувати приклад європейських і азійських міст, інтегруючих аеропорти з швидкісними залізницями і міськими транзитними системами для кращого доступу до міських центрів, які є кінцевими місцями призначення для більшості пасажирів.

Світове морське судноплавство повинне рухатися в напрямі створення альянсів і інших спільних підприємств, щоб забезпечити свою конкурентоспроможність.

Сучасні технології залізниць обіцяють подальше зростання їх значення в майбутні роки, оскільки користувачі транспорту по всьому світу вимагають вищої швидкості, надійності, пропускну здатності та ефективності.

## Література

1. Родні Е. Слейтер. Міжнародний транспорт: вперед до глобальної економіки // Том 5. Електронний журнал Державного департаменту США, №3 жовтня 2000 р.
2. Роша П. Використання різних видів транспорту в одній системі перевезень сприяє міжнародної торгівлі і стійкому розвитку // Том 5. Електронний журнал Державного департаменту США № 3 жовтня 2000 р.
3. Родні Э. Слейтер. Транспорт: ключ до глобалізації // Том 5. Електронний журнал Державного департаменту США № 3 жовтня 2000 р.
4. Public administration under the conditions of European and euroatlantic integration of Ukraine: history, theory, methodology (Monitoring of scientific researches and development): V. Bondarenko; Uzhgorod, 2007. – 343 p.
5. <http://www.bigpi.biysk.ru>
6. <http://www.apo.data.faa.gov>

А.В. БОДЮК,  
к.е.н., п.н.с., НДІ фінансового права

# Теоретичні обґрунтування економіки природно-ресурсного виробництва

*Розробляються теоретичні положення природно-ресурсного виробництва. Проаналізовано економічні й технологічні особливості створення ресурсів і їх вилучення з природного середовища. Поділено на види виробничі процеси з пошуку і розвідки в природному середовищі автогенезних ресурсів.*

*Разрабатываются теоретические положения естественно-ресурсного производства. Проанализированы*

*экономические и технологические особенности создания ресурсов и их изъятия из природной среды. Разделены на виды производственные процессы по поиску и разведке в природной среде автогенезных ресурсов.*

**Постановка проблеми.** У природі відповідно до її законів здійснюються багатомісячні самородні процеси створення ресурсів, зокрема надрових, ґрунтових. У таких процесах