



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет

**ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ  
ЕФЕКТИВНОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

Випуск 20

Київ 2008



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет

**ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ  
ЕФЕКТИВНОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

Випуск 20

Київ 2008

УДК 656.7

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ  
Збірник наукових праць: Випуск 20. – Київ: НАУ, 2008. – 318 с.

ISBN 966-598-074-2

Збірник присвячено актуальним проблемам управління підприємствами, реструктуризації, вдосконалення фінансово-економічної діяльності на транспорті, керування повітряним рухом з використанням сучасних новітніх технологій.

Збірник розрахований на наукових працівників, інженерів та фахівців, які займаються проблемами вдосконалення інфраструктури. Матеріали збірника будуть корисними студентам відповідного фаху навчання.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Кулась Ю.Ф. д-р екон. наук (відповідальний редактор), Гурнак В.М. д-р екон. наук, Зайончик Л.Г. д-р екон. наук, Загорулько В.М. д-р екон. наук, Стасюк О.І. д-р екон. наук, Дьомін Ю.В. д-р техн. наук, Дем'янчук В.С. д-р техн. наук, Жаворонкова Г.В. д-р екон. наук, Ложачевська О.М. д-р екон. наук, Коба В.Г. д-р екон. наук, Азарсков В.М. д-р техн. наук, Юн Г.М. д-р техн. наук, Козак В.М. д-р техн. наук, Воробйов В.М. д-р техн. наук.

Збірник входить до переліку видань, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора та кандидата з технічних та економічних наук. – Перелік № 11 (Додаток до Постанови Президії ВАК України від 09.06.1999 р. № 11-05/7) / Бюлетень ВАК України № 4, 1999 р.

Друкується за постановою Вченої ради Національного авіаційного університету.

ISBN 966-598-074-2

Колектив авторів, 2008

УДК 656.7012.34.008.8(045.3)

О.М.Ложачевська

## ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА СВРОІНТЕГРАЦІЇ

*Розглянуто тенденції процесів євроінтеграції та визначено особливості функціонування країн в глобальному просторі. Проаналізовано курс на євроінтеграцію українських підприємств задля забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах глобалізації. Визначено стратегічні орієнтири внутрішніх перетворень, логіки посилення трансформаційних процесів, політики здійснюваних реформ.*

**Постановка проблеми.** Курс на євроінтеграцію є природним наслідком здобуття Україною державної незалежності. Він викристалізується з багатовікової історії українського народу, його ментальності, етнічних коренів та демократичних традицій, з прагнення нинішнього покоління бачити свою державу в єдиній Європі. Європейський вибір України – це водночас і рух до реальної демократії, інформаційного громадянського суспільства, соціально орієнтованого ринкового господарства, що базується на засадах верховенства права й забезпечення прав та свобод людини і громадянина. По цих питаннях в Україні вже існують конкретні законодавчі акти, дослідження яких показує, що країна має визначений практичний інтерес не тільки до співпраці, але й вступу до єдиного європейського економічного простору (ЄСОП).

Стратегія економічного та соціального розвитку України до 2015 р. визначила, що кінцевою метою євроінтеграційного курсу України є набуття повноправного членства в Європейському Союзі. Йдеться про реалізацію цивілізаційного вибору України на користь європейських цінностей, трансформацію інституційної системи нашої держави в інститути європейського зразка, утвердження європейських стандартів соціально-економічного та політичного розвитку, відповідного рівня та якості життя населення.

**Аналіз останніх досліджень.** Даною проблематикою останнім часом цікавиться все більше і більше вчених-економістів [1, 2, 4,5]. Це є суспільним завданням, реалізація якого вимагає не лише концентрованої волі економістів, політиків та керівників держави, а й консолідованих зусиль громадян України, потребує наполегливої, цілеспрямованої роботи на протязі тривалого часу.

**Мета статті** полягає в усвідомленні, що курс на євроінтеграцію стосується передусім нас самих, в досягненні європейської самоідентифікації українського народу, стратегічних орієнтирів внутрішніх перетворень, логіки посилення трансформаційних процесів, політики здійснюваних реформ.

**Вклад основного матеріалу.** Для здійснення даного стратегічного завдання глибокого реформування потребує діючий інструментарій економічної політики. Сформований в умовах економічної кризи, він,

## АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*Статтю присвячено питанням пріоритетного розвитку транспортної інфраструктури України. Сформульовано основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги та наведено пропозиції для вирішення актуальних проблем. Зокрема, що особливо важливу роль у системі транспортної інфраструктури відіграє розвиток інформаційної інфраструктури. Також викладено основні проблеми, які стримують швидкий розвиток транспортної мережі України. Розглянуто тенденції основних чинників, від яких залежить структура зрушення у транспортній інфраструктурі.*

**Постановка проблеми.** Орієнтація розвитку економіки України в напрямі широкомасштабного впровадження ринкових відносин, прагнення якнайшвидшої інтеграції у світове, передусім європейське економічне співтовариство, вимагає радикальних структурних змін економічного потенціалу країни та інтегрованої політики підвищення ефективності його використання. У цьому аспекті досвід передових розвинутих країн засвідчує в якості пріоритетного чинника наявність інфраструктурного забезпечення функціонування країни, а саме її транспортної складової.

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України можна розглядати у двох напрямках: 1) як джерело зменшення витрат суб'єктів господарювання за рахунок підвищення пропускної спроможності, швидкості проходження вантажопотоків консолідації партій перевезень, 2) як джерело збільшення доходів до державного бюджету.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На сьогодні проблемами розвитку українського транспортного ринку займаються такі українські науковці, як Гришневський С.Р., Новикова А.М., Комарницький І.М., Череп В.М., Питуляк Н.С., Когут І.В. Також зарубіжні науковці, такі як Лукінський В.С., Бережної В.І., Бережна О.В., Міротин Л.Б. та інші вивчають основні питання інфраструктури транспортних процесів.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Використання інвестиційного механізму повинно сприяти не лише забезпеченню потреб національної транспортної системи, а й стимулювати розвиток економічного і конкурентоспроможного ринку для розвитку нормативно-правової бази і інвестиційного потенціалу транспортної інфраструктури. Від реалізації проєкту створення реально діючого комплексу дій керівництва держави, Україна зможе одержати дуже значний саме обсягом фінансових потоків.

**Мета статті.** Метою дослідження було з'ясування оцінки транспортної інфраструктури України шляхом аналізу основних показників діяльності транспортної системи України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна інфраструктура України характеризується пріоритетним розвитком

залізничного транспорту, переважністю автомобільних магістралей, малим обсягом авіаційних перевезень і, як наслідок, слабкою взаємозалежністю мультимодальних та інтермодальних перевезень, відсутністю ефективної координації між всіма видами транспорту.

Статистичні дані про стан транспортної інфраструктури графічно відображено на рис.1-2. З цих даних видно, що бурхливого зростання об'ємів перевезень не спостерігається. Із рис.1 видно, що залізничним видом транспорту перевозиться найбільша кількість вантажів (майже 57% від загального обсягу перевезень вантажів), а авіаційним видом транспорту – найменша (лише 0,01%). Так, станом на 2007р. Україна має темп приросту обсягів перевезень вантажів лише на 20,02% порівняно із 2001р. Із рис.2 видно, що темп приросту обсягу вантажообороту за всіма видами транспорту збільшився на 29,10% у 2007р. порівняно із 2001р.

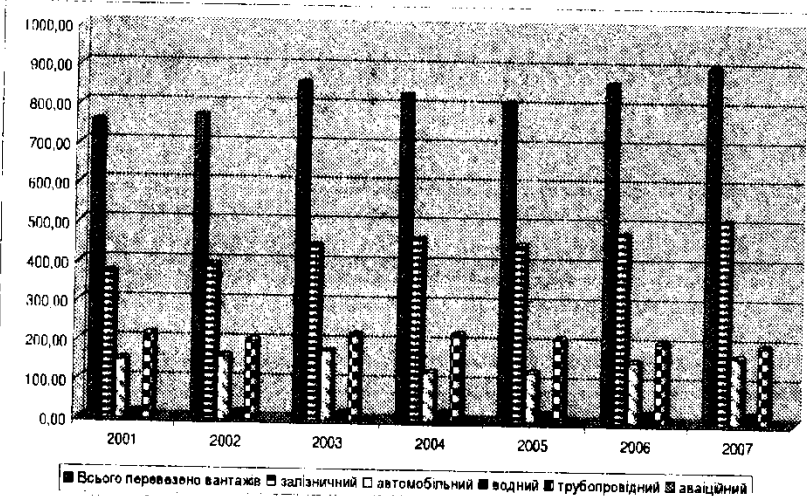


Рис.1. Обсяги перевезень вантажів українськими перевізниками за видами транспорту [20]

Із рис.1-2 бачимо, що у структурі перевезень і вантажообороту за видами транспорту найбільшу питому вагу має залізничний транспорт. За обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають 4 місце на Євроазіатському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1км) у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Із-за відставання у розвитку транспортної інфраструктури і митних складнощів, Україна несе серйозні втрати у вигляді недоотриманого прибутку на обробці, перш за все, транзитних вантажів, що

також пояснюється відсутністю розгалуженої мережі логістичних центрів. Сьогодні транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у належних обсягах.

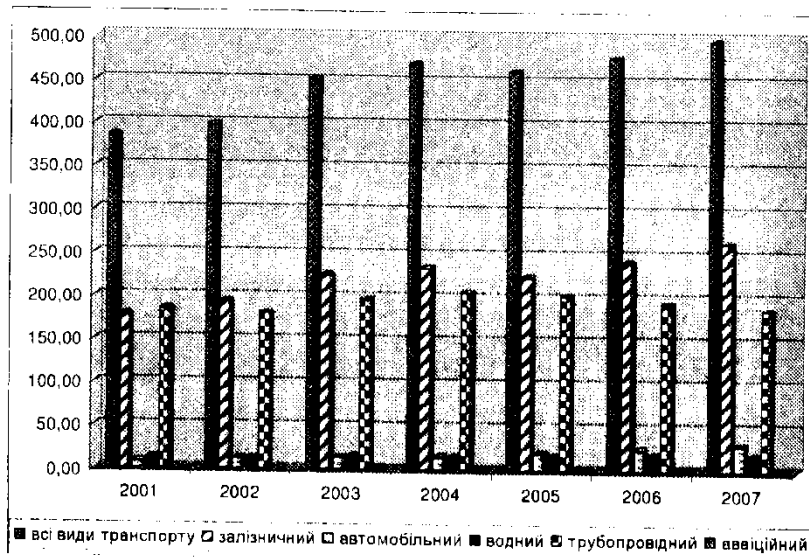


Рис.2. Обсяги вантажообороту за видами транспорту, млрд.ткм [20]

Основа транспортної логістики – це мультимодальні перевезення (перевезення від точки відправлення вантажу до точки його отримання декількома видами транспорту). Але на українському ринку транспортних послуг поки що немає оператора, який би здійснював перевезення різними видами транспорту «від дверей до дверей», по одному документу, за принципом «єдиного вікна» ще й «точно в термін». Також внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортної інфраструктури збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю пошту на транспортні послуги, можна визначити наступні:

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і

дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють падіння інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в галузі окремих видів діяльності, видів транспорту, розбудови державного кордону.

Прискорене вирішення цих проблем матиме виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому. Для вирішення вказаних проблем необхідно наступне:

- формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм;

- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів у транспортному комплексі;

- введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування;

- забезпечення безпечного функціонування транспортного сектору;
- посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;

- створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;

- формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, з'єднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з подовженням

до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпорتنих вантажів, використання переваг географічного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євразійського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі;

- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій;

- створення єдиного інформаційного простору на основі впровадження сучасних інформаційних та керуючих систем, розвитку бази інформатики;

- державне стимулювання і підтримку національних виробників транспортної техніки.

Нині в Україні існує такий сценарій розвитку подій, що передбачає наявний дефіцит державного бюджету, який позбавляє Уряд як головного власника величезних обсягів основних фондів можливості реально фінансувати державні програми відбудови водних артерій та наземних шляхів сполучення до рівня технологічно безпечного стану, розвитку транспортного сектору у мінімально необхідних вимогах і умовах. Виходом із такого становища є прискорене створення належної національної транспортної мережі, яка має стати фрагментом європейської мережі.

Сучасний бізнес вимагає застосування особливих принципів на державному рівні, оскільки підприємства стали все більше займатися реальними проектами формування систем товарообігу з мінімізацією загальних витрат і скорочення часу доставки товару споживачеві. Підприємства почали аналізувати всі сильні і слабкі сторони, загрози і можливості сучасного ринкового становища і тому приймають рішення для одержання додаткового (і в той же час швидкого) прибутку.

Хотілось би також відмітити той факт, що на розвиток транспортної інфраструктури у державному бюджеті України на 2007 рік було закладено лише 0,88%, а у державний бюджет України на 2008 рік цей показник зріс до 1,24%. Звідси випливає, що основними задачами вдосконалення управління функціонуванням потенціалу транспортної інфраструктури є оцінка та визначення основних об'єктів та напрямків, що впливають на зростання й використання потенціалу транспортної інфраструктури, внесення змін до цих елементів, їх модернізація відповідно зі стратегічними задачами, що стоять перед державою. Реалізація вищевизначених задач можлива тільки за умов якісної оцінки усієї сукупності чинників, які безпосередньо впливають на потенціал країни, а також на цій основі розробки відповідної системи дій.

Україна володіє унікальними можливостями (міжнародний транзит, географічне місцезостанування і т.п.), але реалізувати їх в повній мірі немає змоги із-за слабо розвинутої транспортної інфраструктури. Нажаль, навіть фінансування інвестиційних проектів у транспортному секторі знаходиться на низькому рівні (табл.1, рис.3).

Таблиця 1. Тенденції надходження інвестицій в Україну, тис.грн

Рік	Сума інвестицій	Тис.грн.	У % до заг.обсягу
1	2	3	4
2004	Всього	75714387,00	100,00
	Транспортна складова	15015286,00	19,80
2005	Всього	93096104,00	100,00
	Транспортна складова	16887496,00	18,10
2006	Всього	125253672,00	100,00
	Транспортна складова	20328518,00	16,20
2007	Всього	188486112,00	100,00
	Транспортна складова	31709446,00	16,80

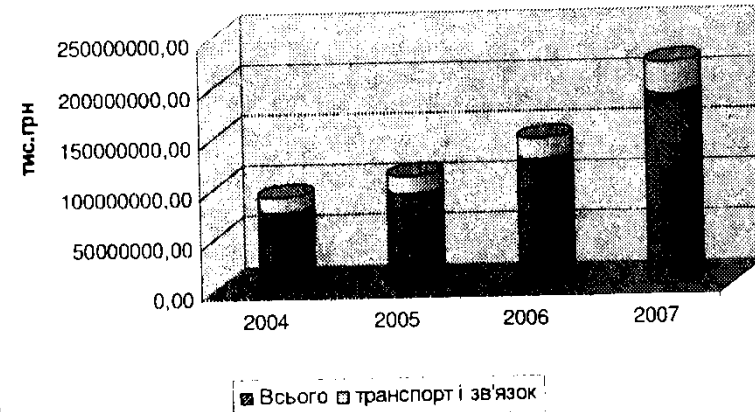


Рис.3. Динаміка надходження інвестицій в Україну, тис.грн [20]

Особливо важливу роль у системі транспортної інфраструктури відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження, оскільки умови сучасного бізнесу вимагають інтенсивного обороту і оперативного виконання замовлень. Для цього транспортна система повинна бути гнучкою.

Україна також має такий транзитний потенціал за рахунок свого географічного розташування. За результатами досліджень англійського інституту Rendall щодо коефіцієнта транзитності, Україна займає перше місце в Європі [18]. Але на сьогоднішній день використання транзитних перевезень України ще досить низький (табл.2) Показники обсягів

транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту у 2007р. збільшилися лише на 88% порівняно із 2005р.

Створення і розвиток транспортних коридорів, входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортного комплексу України, оскільки питання розвитку транзиту займає виняткове місце в європейській транспортній позиції.

Таблиця 2. Транзитні перевезення вантажів в Україні

Вид транспорту	Перевезено транзитних вантажів, тис.т.			Темп зростання, %			Темп приросту, %
	2005	2006	2007	2006р. до 2005р.	2007р. до 2006р.	2007р. до 2005р.	
Всі види транспорту	205565,20	222948,12	386956,56	108,46	173,56	188,24	+88,24
Залізничним	73221,04	75050,72	99882,37	102,50	133,09	136,41	+36,41
Автомобільним	636,10	1614,14	4494,61	253,76	278,45	706,59	+606,59
Морським	3765,54	2516,11	2693,97	66,819	107,07	71,543	-28,46
Річковим	10,11	18,50	37,43	182,99	202,32	370,23	+270,23
Авіаційним	1,40	1,17	1,28	83,571	109,40	91,429	-8,57
Трубопровідним	127921,85	143721,15	279802,36	112,35	194,68	218,73	+118,73
Інше	9,16	26,33	44,54	287,45	169,16	486,24	+386,24

Слід відмітити, що транзитний потенціал транспортної системи залежить не тільки від технічних характеристик транспортних засобів, мереж і інфраструктури, але і значною мірою від рішень за погодженням параметрів транспортних потоків, які обслуговує транспортна система, їх координації і інтеграції. Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків великі. Транзитний потенціал України і її прекрасні можливості знайти своє місце в глобальних ланцюгах постачань в напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів, між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем дозволяють зробити висновок про величезний транспортний потенціал. Оціночно обсяг транзитних перевезень через територію нашої країни може бути збільшений вже найближчим часом на 25-30%, а в перспективі – в декілька разів. Відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти декілька мільярдів доларів.

Відомо, що територію України перетинають чотири стратегічні напрямки:

- 1 – Центральна Європа – країни СНД;
- 2 – Південна Європа, Близький Схід, Африка – країни СНД;
- 3 – Скандинавія, Балтика – Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;

4 – Північна Європа – Середня Азія, Китай, Далекий Схід.

Також можна відмітити, що через територію України проходять наступні напрямки міжнародних транспортних коридорів (рис.4).

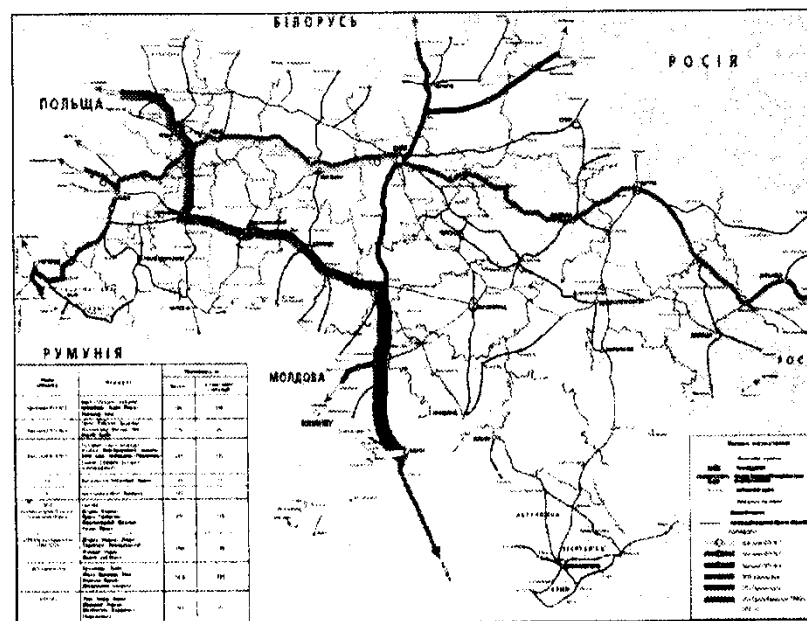


Рис.4. Автомобільні міжнародні транспортні коридори на території України [19]

За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. Зауважимо, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія [18]. Тому винятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему міжнародних транспортних коридорів.

Від реалізації проекту створення на своїй території міжнародних транспортних коридорів Україна одержить дуже значний саме транзитний вантажопотік з потенційним обсягом у десятки мільйонів тонн на рік. Звідси, зрозуміло, - і відповідні прибутки.

Стратегічні транзитні міста України потребують сьогодні розгалуженої мережі мультимодальних транспортних термінальних комплексів, які б надавали повний спектр послуг таких як експортно-імпордне обслуговування, транзитне обслуговування, обслуговування вантажів, включаючи складування, експедиційні, страхові і юридичні послуги, а також доставку вантажів з мінімальними тимчасовими і фінансовими витратами по оптимальному для кожного одержувача маршруту, забезпечуючи надійну охорону на всьому шляху проходження.

**Висновки.** Високі потенційні можливості України як транзитної держави є очевидними, але вони не використовуються повністю – лише на 70%. Щороку Україна втрачає 600 млн.грн. через недостатнє використання транзитних потужностей [8]. Доводиться констатувати той факт, що транспортні коридори, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна має технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків та отримання завдяки цьому необхідних надходжень до державного бюджету. Слід лише рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту та об'єктів (особливо автомобільний і залізничний).

Темпи розвитку транспортної інфраструктури напряду залежать не тільки від макроекономічної ситуації у країні, але й зниження інвестиційних ризиків, чітко діючої правової бази, розвитку вітчизняних та іноземних торгових мереж, розвитку інформаційних мереж, транспортного обслуговування, транспортно-експедиційного обслуговування. І якщо державою будуть враховані всі ці фактори, то за думками спеціалістів к 2010р. ємність українського ринку може отримати фінансові потоки у розмірі 35-40 млрд.дол.США.

Отже, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості і сервісу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про Комплексну програму утворення України як транзитної держави у 2002-2010 роках» від 07.02.2002 №3022-III // Відомості Верховної Ради України. - 2002. - №24. - ст.166.
2. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. - 1994. - №51. - ст.446.
3. Закон України «Про транспортно-експедиційську діяльність» від 01.07.2004 №1955-IV // Офіційний вісник України. - 2004. - №30. - ст.1996.
4. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998 №194-XIV // Відомості Верховної Ради України. - 1998. - №52. - ст.318.
5. Постанова Кабінету Міністрів України «Концепція реформування транспортного сектору економіки» від 09.11.2000 №1684 // Офіційний вісник України. - 2000. - №46. - ст.1994.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30.10.1996 №1324 // Зібрання постанов Уряду України. - 1996. - №19. - ст.543.
7. Гриньєвський С.Р. Транспортные коридоры: перспективы развития // Судоходство. - 1998. - №6-7. - С.7-11.

8. Комарницький І.М., Питуляк Н.С., Когут І.В. Механізми формування логістичних центрів // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Проблеми економіки та управління. - 2007. - №582. - С.190-196.
9. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели/ В.С.Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная и др. - М. Финансы и статистика, 2002. - 280 с.
10. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. - К.: ІПТМБ, 2003. - 494 с. - Бібліогр.: с.324.
11. Нужиий К.М., Бобкова О.Ю. Сутнісна характеристика економічного потенціалу підприємства // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Європейська наука XXI века-2007», 16-31 мая 2007г. Т.3. - Дніпропетровск: Наука и образование, 2007. - С. 727.
12. Смирнов И. Е.С. без логистики не везать // Logistics. - 2007. - №4-5 (апрель-май). - С.22-25.
13. Транспортная логистика / Под общей ред. Л.Б.Мирошни. - М.: Издательство «Экзамен» 2003. - 512 с.
14. Череп В.М. Транспортные коридоры все теснее связывают нас с Европой // Судоходство. - 1998. - №6-7. - С.4-7.
15. <http://www.customs.gov.ua> - сайт Державної митної служби України.
16. <http://www.knu.gov.ua/intunit/control/auto> - сайт Державного департаменту автомобільного транспорту.
17. <http://www.mintfuds.gov.ua> - сайт Міністерство транспорту та зв'язку України.
18. <http://www.niutr.gov.ua>.
19. <http://www.ukraytdor.gov.ua> - сайт Державної служби автомобільних доріг України «Укравтодор».
20. <http://www.ukrstat.gov.ua> - сайт Державного комітету статистики.
21. <http://zakon.rada.gov.ua> - сайт Верховної Ради України.

УДК 341.1 (043.2)

Л. В. Лавретюк

### ВИЗНАЧЕННЯ ВПЛИВУ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК КРАЇН, ЩО РОЗВИВАЮТЬСЯ

*Проведено дослідження впливу міжнародних фінансових організацій на посилення глобалізаційних процесів у світовій економіці та їх ролі у залученні національних економік до глобальної економічної системи. Проаналізовано механізми реалізації основних функцій міжнародних фінансових організацій на прикладі окремих регіонів і визначено вплив даних функцій на економічний розвиток і економічну безпеку країн, що розвиваються.*

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується посиленням глобалізаційних процесів, що проявляються у створенні глобальної економічної системи, в якій національні процеси виробництва, обміну і споживання благ втрачають свою автономність і відбуваються як єдиний процес. Роль окремих груп країн у цьому процесі визначається міжнародними фінансовими організаціями, оскільки вони виконують функції створення умов світового економічного порядку, зокрема валютного, акумулювання у світовому масштабі тимчасово вільних валютних коштів та їх розподіл між країнами-позичальниками. Реалізація визначених



## ЗМІСТ

стор.

<i>Лонсичевська О.М.</i>	Забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств в умовах глобалізації та євроінтеграції	3
<i>Новикова М.В., Решетило О.С.</i>	Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища	11
<i>Бударина Н.А.</i>	Глобализация мировых финансовых рынков: особенности, характеристика и факторы на них влияющие	15
<i>Іващук І.О.</i>	Узгодження економічних інтересів країн в процесі митної взаємодії в глобальному просторі	19
<i>Ільєнко О.В.</i>	Критичні фактори процесу інтеграції українських авіакомпаній у світову систему повітряного транспорту	30
<i>Богун Л.А.</i>	Этические нормы общества и результаты общения в альянсах	34
<i>Бугайко Д.О.</i>	Фактори виникнення комерційних та економічних ризиків українських перевізників в умовах глобалізації ринку авіатранспортних послуг	37
<i>Раскалєй М.О.</i>	Неузгодженості, що виникають при справлянні ПДВ – стримуючий фактор у процесі інтеграції України у світове господарство	43
<i>Косарев А.Н., Герасимчук Ю.С.</i>	Координация функционирования и взаимодействия авиапредприятий в глобальной сетевой экономике	49
<i>Борщевський В.В.</i>	Розвиток туристично-готельної інфраструктури в контексті підготовки України до Євро-2012	55
<i>Борисенко О.С.</i>	Взаємодія учасників рекламного процесу в просуванні транспортних послуг в сучасних умовах	64
<i>Анисимова О.Н., Харченко Т.Г.</i>	Аналіз переваг та недоліків залучення банківських кредитів та євроблігацій на міжнародних фінансових ринках	68
<i>Рева О.М., Амірсеїдова Л.М., Суворова І.М.</i>	Загальна модель проблемних ситуацій в інвестиційній діяльності	72
<i>Буикот О.В.</i>	Азійська валютна інтеграція як чинник зародження поліполярної світової валютної системи	80
<i>Курило О.В.</i>	Проблеми економічної інтеграції в умовах глобального розвитку світу	85

<i>Хваліський С.О.</i>	Використання систем раннього попередження банківських криз в Україні в умовах інтеграції до світової фінансової системи	89
<i>Урсол Л.І.</i>	Аеропорти України як суб'єкти інвестування	96
<i>Дробязко С.І.</i>	Застосування принципу LOW COST українськими авіаперевізниками як шлях до інтеграції в міжнародну економіку	99
<i>Димеденко І.В.</i>	Міжнародна торгівля послугами: тенденції та перспективи розвитку	103
<i>Фомичева Н.В.</i>	Внешнеэкономический комплекс Китая в структуре национальной экономики	108
<i>Куриляк В.Є.</i>	Тенденції розвитку міжнародного та міжкультурного менеджменту як галузей знань	116
<i>Зайченко О.О.</i>	Формування системи індикаторів сталого розвитку в рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва	127
<i>Кривченко М.С.</i>	Основные формы интеграции крупных и мелких предприятий	132
<i>Шевченко А.В.</i>	Сутність та роль малого інноваційного підприємництва	139
<i>Ванг Бо</i>	О развитии рынка авиационных услуг в Китае	144
<i>Вовк С. В.</i>	Прямі іноземні інвестиції як стратегія виходу на іноземний ринок	149
<i>Тэн Юн Ван</i>	Трансформация внешнеторгового режима Китая в контексте участия в глобальных процессах в мировой экономике	154
<i>Груцинська Н.М.</i>	Вплив європейських інтеграційних процесів на трансформаційне реформування національних економік країн Центрально-Східної Європи	164
<i>Паламарчук Ю. А., Ковтун О.І.</i>	Діагностика роботи пасажирського терміналу аеропорту за допомогою моделювання на прикладі аеропорту „Київ” (Жуляни)	172
<i>Калмыкова Н.М.</i>	Формирование эффективной стратегии интегрирования Украины в европейскую экономическую систему	179
<i>Смітюх Т.В.</i>	Визначення особливостей міжнародних корпоративних стратегій злиття та поглинання у світовій економіці	183
<i>Карпунь О.В.</i>	Логістичне обслуговування в системі обслуговування споживачів	188
<i>Катерна О.К.</i>	Узгодження інтересів взаємодіючих економічних	194

	суб'єктів, як основа успішного розвитку та модернізації аеропорту	
<i>Созинова И.В.</i>	Современные проблемы глобальных процессов в мировой экономике	199
<i>Кайцінська Л.І., Гришук А.М.</i>	Горизонтальні комунікації у сучасних організаціях, як елемент підвищення ефективності роботи працівників	205
<i>Коломицева А.О., Сизоненко О.А.</i>	Проблеми сталого розвитку металургійної галузі в умовах глобалізації світової економіки	214
<i>Комедант О.</i>	Ідентифікація категорії "зміни" в контексті перетворень на ринку праці під впливом інформаційної економіки	224
<i>Сімонова М.В.</i>	Сутність та еволюція глобалізації, як однієї з найважливіших тенденцій сучасного світового господарства	237
<i>Михайлик Г.В.</i>	Механізм впливу ціни на конкурентну позицію підприємства в умовах ринкового середовища	224
<i>Ремиза Ю.С.</i>	Аналіз тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України	250
<i>Лавренюк Л. В.</i>	Визначення впливу діяльності міжнародних фінансових організацій на економічний розвиток країн, що розвиваються	259
<i>Кончин В.І.</i>	Регіональні торговельні угоди та Україна: виклик відповідності положенням СОТ	265
<i>Федирук Є.І., Кириленко О.М.</i>	Проблема економічної безпеки банків	279
<i>Майкова Е.В.</i>	Методологічні питання оцінки якості та ефективності навчання	285
<i>Биковцев І.С., Дем'янчук В.С., Клименко В.О., Юр'єв Ю.М., Яковлев О.І.</i>	Людський фактор в організаційно-технічних системах	288
<i>Биковцев І.С., Дем'янчук В.С., Клименко В.О., Юр'єв Ю.М., Яковлев О.І.</i>	Доцільність координації процесів підготовки кадрів та науково-технічної діяльності в авіатранспортній галузі України	308

Наукове видання

## ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

ВИПУСК 20

Технічний редактор Шерепа О.М.

Опубліковано в авторській редакції  
Підписано до друку 05.11.2008. Папір офсетний.  
Офсетний друк. Ум. друк. арк. 34,97  
Обл.-вид. арк. 32,88. Тираж 100 прим. Замовлення № 2-24.  
Вид № 7/Н  
Видавництво НАУ.