

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ ТА ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
“ _____ ” _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР
ЗІ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»

Виконавець: КАЛІНІЧЕВА Яна

Керівник: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Консультанти з розділів:

Розділ 1: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Розділ 2: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Нормоконтролер із ЄСКД (ЄСПД):

старший викладач ДИЯК Юлія

КИЇВ 2024

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Спеціальність: 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики та
цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
«___» _____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Студента: КАЛІНІЧЕВА Яна

Тема роботи «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»

затверджена наказом ректора № 2639/ст від 29.12.2023 р.

1. Термін здачі студентом закінченої роботи на кафедру: 23.02.2024 р.
2. Вихідні дані роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
3. Зміст дослідження: Вступ. Теоретичні основи глобалізаційних процесів. Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації. Висновки.
4. Перелік обов'язкових демонстраційних матеріалів: 14 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання	Позначки керівника про виконання завдань
1.	Отримання завдання на кваліфікаційну роботу	26.01.2024	<i>виконано</i>
2.	Огляд літератури за темою	27.01.2024 – 28.01.2024	<i>виконано</i>
3.	Написання розділу «Теоретичні основи розвитку глобалізаційних процесів»	29.01.2024 – 04.02.2024	<i>виконано</i>
4.	Написання розділу «Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації»	05.02.2024 – 11.02.2024	<i>виконано</i>
5.	Аналіз отриманих результатів	12.02.2024 – 13.02.2024	<i>виконано</i>
6.	Розробка слайдів та написання доповіді	14.02.2024 - 16.02.2024	<i>виконано</i>
7.	Корегування роботи за результатами попереднього захисту	17.02.2024 – 18.02.2024	<i>виконано</i>
8.	Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів	19.02.2024 - 20.02.2024	<i>виконано</i>
9.	Підписання відгуку та рецензії	21.02.2024 – 22.02.2024	<i>виконано</i>
10.	Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК	27.02.2024	<i>виконано</i>

7. Дата видачі завдання: 26.01.2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Наталія КРАВЧУК

Завдання прийняла до виконання _____ Яна КАЛІНІЧЕВА

РЕФЕРАТ

КАЛІНІЧЕВА Яна. Особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації. – Кваліфікаційна робота зі спеціальності 051 «Економіка», ОПП «Міжнародна економіка». Національний авіаційний університет Міністерства освіти і науки України, м. Київ, 2024.

Кваліфікаційна робота містить 82 сторінок, 5 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел з 61 найменувань.

Об'єктом дослідження є транспортна галузь України.

Предметом дослідження виступають особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій стосовно сучасних тенденцій розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

При написанні кваліфікаційної роботи використовувалися методи дослідження: системний підхід, також загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Ключові слова: *транспортна галузь України, транспортний комплекс, обсяг перевезень, глобалізація*

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ.....	9
1.1. Сутність поняття та основні характеристики процесів глобалізації сучасного суспільства	9
1.2. Економічна глобалізація та її вплив на національні політики розвитку	17
1.3. Переваги, недоліки та проблеми глобалізації сучасного суспільства	24
Висновок до першого розділу.....	32
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	33
2.1. Основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації.....	33
2.2. Аналіз розвитку транспортної галузі України.....	47
2.3. Перспективи розвитку транспортної галузі України.....	62
Висновок до другого розділу.....	72
ВИСНОВКИ.....	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	77

ВСТУП

Досягнення сталого розвитку в Україні до 2030 року має на меті забезпечення національних інтересів країни у сферах сталого економічного зростання, громадянського суспільства та національного розвитку. Це спрямовано на підвищення рівня та якості життя населення, забезпечення конституційних прав і свобод людини і громадянина. Для досягнення цих цілей особлива увага приділяється забезпеченню балансу між економічними, соціальними та екологічними аспектами сталого розвитку України. Важливо зазначити, що це включає в себе необхідність забезпечення належного розвитку транспортного сектору.

Розвиток транспортного сектору має вирішальне значення для соціально-економічного розвитку. Це пов'язано з тим, що транспортний сектор відповідає за перевезення вантажів і пасажирів як на внутрішніх маршрутах, так і на імпортно-експортних і транзитних маршрутах. Крім того, транспорт є необхідною складовою загальної економічної політики держави, а також має важливе значення для забезпечення обороноздатності країни. Водночас транспортний сектор є важливим індикатором екологічно орієнтованого соціально-економічного розвитку країни, оскільки впливає на якість життя населення, створює сприятливе середовище для економічного зростання та розвитку бізнесу, забезпечує охорону довкілля тощо.

Важливість удосконалення державної політики розвитку транспортного сектору в Україні визнається, оскільки сталий розвиток та забезпечення належного рівня життя є ключовими цінностями в Україні. Крім того, вирішення питань безпеки, пов'язаних з ефективним розвитком транспортного сектору, є пріоритетом та вирішальним кроком для України, яка стикається з військовими викликами, для збереження своєї держави, суверенітету та територіальної цілісності. Існуючі механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортного сектору в Україні відіграють важливу роль у виконанні

ключової функції транспортного забезпечення території, населення та суспільства в цілому, але не завжди є дієвими та ефективними, а вирішення проблем та протиріч, що існують у розвитку транспортного сектору в Україні часто гальмують їх.

Тому вкрай важливо побудувати нову, ефективну та результативну транспортну галузь в Україні, яка б відповідала сучасним викликам та ризикам, шляхом удосконалення механізмів, пов'язаних з її створенням та реалізацією.

Об'єктом дослідження є транспортна галузь України.

Предметом дослідження виступають особливості розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій стосовно сучасних тенденцій розвитку транспортної галузі України в умовах глобалізації.

Виходячи з цієї мети, в кваліфікаційній роботі були поставлені і вирішені наступні ключові завдання:

- дослідити функціонування транспортної галузі;
- виявити характеристик у різних видів транспорту та визначити особливості їх функціонування в Україні та світі;
- дослідити державну політику розвитку транспортної галузі в Україні та в інших країнах;
- дослідити особливості державної політики розвитку транспортної галузі в Україні та в інших країнах
- дослідити особливості державної політики розвитку транспортної галузі в Україні та інших країнах світу;
- дослідити національну транспортну модель та "інтелектуальну транспортну систему";
- вивчити основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації;

- дослідити особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в Україні;
- проаналізовано сучасний рівень розвитку транспортної галузі в Україні
- запропоновано пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі в Україні;
- дослідити національну транспортну стратегію України.

В процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання (індукція і дедукція, аналіз і синтез) так і спеціальні (методи порівняльного, факторного, фінансового, економічного і графічного аналізу, методи стратегічного аналізу).

Для досягнення поставленої мети у роботі застосовано системний підхід, а під час вирішення окремих завдань використані загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Інформаційною базою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних дослідників з транспортної галузі України, матеріали Держкомстату України, публікації міжнародних економічних організацій, асоціацій, рейтингових агентств, офіційні сайти Інтернету.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

1.1. Сутність поняття та основні характеристики процесів глобалізації сучасного суспільства

Важливість дослідження впливу глобалізації на функціонування національних економік визначається стрімким розвитком інтеграційних процесів. Визначення особливостей та характеристик взаємодії об'єктивних макроекономічних явищ з національними економічними процесами є основою міжнародної економічної політики. Їх вплив відображається на загальному стані розвитку національної економіки і, як наслідок, на рівні життя населення. Водночас трансформація процесу глобалізації, яка відбувається під впливом змін у сфері політичної та економічної взаємодії між державами та іншими міжнародними гравцями, вимагає переосмислення методів і моделей національних економічних дій у сфері інтегрованих суспільних відносин. Розвиток глобалізації змушує науковців шукати нові шляхи вирішення економічних проблем. Глобалізація є об'єктивним процесом світового розвитку останніх десятиліть. Формується нова система соціально-економічних відносин, в якій поглиблюються політичні, соціально-економічні та культурні зв'язки між різними країнами.

Теоретичні аспекти глобалізації розглядаються науковцями як новий рівень міжнародної економічної інтеграції та інтернаціоналізації, який характеризується новою якістю міжнародних зв'язків між національними господарствами та їх суб'єктами.

У 2015 році в монографії «Глобальна економіка: принципи становлення, функціонування, регулювання та розвитку» Куцик П.О., Ковтун О.І. та Башнянин Г.І. відзначили, що глобалізація це нове історичне явище та феномен, яка є наслідком закономірного розвитку людства та цивілізації. У теперішніх

умовах взаємозалежність регіонів та національних господарств розглядаються як найголовніша риса глобалізаційного процесу, в наслідок чого в кінці XX та на початку XXI століття сформувалась глобальна економічна система, до складу якої увійшли: регіональні утворення, національні господарства та транснаціональні корпорації. Сучасні трансформаційні перетворення надали глобалізації нових рис, що дозволив їй перерости у всеохоплюючий процес, який поєднує економічні, політичні, науково-технічні, соціальні, екологічні тощо.

Генеральний секретар ООН Анан К. у свої доповіді надав найбільш повне визначення «глобалізації», а саме, що це загальний термін, який розглядає складний комплекс транскордонних взаємодій між підприємствами, інститутами, ринками та підприємствами, що проявляється у збільшенні потоків товарів, послуг, технологій та фінансів, зростання впливу ТНК, комунікаційні та інформаційні обміни тощо.

Шевченко Л.С. зазначає, що світове господарство у своєму розвитку пройшло два основні етапи: інтернаціоналізацію і економічну інтеграцію, і зараз знаходиться на наступному етапі – економічна глобалізація. Історично концепція глобалізації виникла на початку XXI століття та використовується у всіх сферах людської діяльності: економіки, політичних відносин, правового простору, злочинності тощо. Глобалізація є наслідком економічного розвитку цивілізації від стадії індустріальної до постіндустріальної. Економічна складова глобалізації тісно пов'язана із формами та джерелами розвитку господарств, зокрема: зростання обсягів міжнародної торгівлі та інвестиційних потоків, збільшення у світовому господарстві фінансового сегменту, міграційні процеси, глобальна конкуренція, виникнення транснаціональних корпорацій та посилення їх впливу на світову економіку.

Дефініцію «globalization» у 1983 р. вперше використав професор Гарвардської школи бізнесу Теодор Левітт у своїй статті «Глобалізація ринків», де він зазначив, що потужні сили рухають світом до «звуження спільноти і цією силою є технологія», які дозволили створити нову економічну реальність, «появу

глобальних ринків стандартизованих споживчих товарів у неймовірних раніше масштабах», при цьому «зникли звичні відмінності в національних або регіональних перевагах» [64].

Термін «глобалізація» не має однозначного визначення та трактується науковцями неоднозначно, а саме розпливчатість та невизначеність поняття, тому більшість з них прийшли до висновку, що під глобалістністю будь-якої системи розуміють саме якісну характеристику, а не кількісну.

Американський фінансист Сорос Дж. в 2008 році у книзі «Про глобалізацію» визначив глобалізацію, як вільний рух капіталу та збільшення впливу глобальних ринків транснаціональних корпорацій у національній економіці. Також він зазначив, що глобалізація має однобічну характеристику: міжнародні фінансові ринки відстають від міжнародних інститутів, а економічна глобалізація випереджає політичну.

Куцик П.О., Ковтун О.І. та Башнянин Г.І. зазначали у своїй праці, що для глобальних проблем характерні такі спільні риси: мають загальносвітовий характер, який стосується людських інтересів та долі. Тому глобальні процеси та проблеми пов'язані з цим вимагають спільних зусиль всього світового співтовариства для їх вирішення.

Основи глобалістики в Україні досліджували такі науковці, як: Лук'яненко Д.Г., Пахомов Ю.М., Рокоча В.В., Білорус О.Г., Макогон Ю.В., Школа І.М., Сіденко С.В. та інші.

Глобалізацію світової економіки, за словами Кастельса М., який зазначав, що «глобалізація - це нова капіталістична економіка, яка має такі характеристики:

- інформація, інформаційні технології та знання, які є основними джерелами підвищення конкурентоспроможності та продуктивності;
- нова економіка організована за допомогою мережевої структури менеджменту, виробництва та розподілу, на відміну від раніше використаної, яка використовувалась окремими фірмами;

- є глобальною»

Він характеризував глобалізацію світової економіки як посилення взаємовпливу та взаємозалежності різних процесів та сфер світової економіки, що проявляється у створенні єдиного ринку товарів, капіталу, послуг, робочої сили та знань.

Глобалізацію до середини 1990 рр. трактували як науку про сучасні глобальні суспільні та природні проблеми, основними з них були: економічна, сировинна, енергетична, демографічна, продовольча та міжнародної безпеки, тому цьому терміну надавався глобальний масштаб або глобальний характер.

У своєму дослідженні «Підходи до визначення поняття «глобалізація» Жданова А.М. узагальнила визначення цього поняття та представила це в узагальненій таблиці еволюції поглядів зарубіжних та вітчизняних науковців за весь період.

Таблиця 1.1

Особливості та теорії глобалізації

I Період 1950–1990 рр.		
Основні автори:	Особливості визначення	Теорії глобалізації
Р. Робертсон, М. Уотерс, Г. Терборн, А. Зінов'єв, І. Валлерстайн, Д. Мейер, Н. Луман	глобалізація розглядається як історичний процес, увага на проявах глобалізації в різних сферах життя; пропонується кілька окремих ухвал, які не претендують на всебічне охоплення явища; деякі дослідники визначають глобалізацію, як результат розвитку соціальних відносин	Теорія світ-системного аналізу І. Валлерстайна (1974), теорія Д. Мейера уточнює світ-системний аналіз щодо важливості національної держави (1987 р.). І. Валлерстайн «Теорія глобалістського передувалення про сучасне суспільство» (1984 р.). Н. Луман вважає, що глобальне розуміння соціальних процесів є більш економічним способом соціологічного опису сучасності. (1970–80-ті рр). Теорія глобалізації (глобалізація + локалізація) Р. Робертсона. (1990 р.)
II. Період 1990–2000 рр.		
І. Валлерстайн, Г. Терборн, М. Арчер, Р. Робертсон, М. Фезерстоун, А. Аппадурі, Б. Тернер, А. Зінов'єв, Н. Мироненко	визначення мають більш економічний характер; глобалізація комплексно впроваджується в різні сфери суспільного життя	Це праця Г. Терборн «Хвилі глобалізації» (2000 р.), А. Зінов'єв. Теорія про глобалізацію, як грандіозний процес, який захопив усі сфери життя суспільства. (2000-ні рр.) Н. С. Мироненко пропонує глобалізаційну модель розвитку світового господарства. (1990-ті рр.)
III. Період 2000–донині		
М. Кастельс, Л.Е. Гринин, Р. Робертсон	розгляд глобалізації в комплексі взаємодії всіх сфер життєдіяльності, уніфікація, прогнозування майбутніх можливих наслідків глобалізації; процес всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції.	Р. Робертсона звертає увагу на культурні аспекти глобалізації та на важливість колективних (соціальних) уявлень про глобалізацію соціальних процесів, які створені в результаті діяльності засобів масової інформації. (2003 р.) спроби піти від поняття. А. Д. Бородаєвський у статті за 2010 р вводить термін «сіамізація»

Трофіменко М.В. в своєму дослідженні «Глобалізація: підходи, школи, визначення» дає багато трактування поняття «глобалізація», хоча більшість наукових праць належать американським, англійським та скандинавським вченим. Також від виділив такі основні фундаментально нові підходи:

- економічний, який пов'язує глобалізацію із розвитком світових ринків капіталу, послуг, товарів та праці;
- культурологічний, який досліджує глобалізацію у широкому цивілізаційному аспекті;
- екологічний, який зв'язує глобалізацію із значним погіршенням екологічної ситуації у світі;
- комплексний, який розглядає глобалізацію у контексті, як політичному, інформаційному, боротьбі із злочинністю, бідністю.

Також він узагальнив найбільш впливові школи, а саме:

- школа Робертсона Р., Валлерстайна І., Хелда Д., Хантінгтона та ін.;
- школа трансформістів (Гідденс Е., Бек В., Розенау Д., Білорус О. та ін.);
- школа гіперглобалістів (Омає К.);
- школа скептиків (Томпсон Дж. та інші).

Наявність такої кількості шкіл доводить, що було сформовано загальні основи теорії глобалістики, а саме визначено основні її напрями: економічні, політичні, соціальні, екологічні; і в той же час немає єдиного розуміння процесів глобалізації, не визначено позитивні та негативні риси.

В рамках сучасної глобалістики було сформовано відповідні наукові школи, серед яких виділялись основні, які представлено в таблиці 1.2.

Сучасними науковцями було виокремлено основні базові концепції глобалізації:

- концепція глобалізації як трансформація історичного процесу;
- концепція глобалізації як сучасний економічний феномен;
- концепція противників глобалізації;
- концепція глобалізації, яка притаманна світовому суспільству.

Основні школи сучасної глобалістики

Школа	Основні наукові положення	Засновники та популяризатори
Еколого-економічна	Наголошує на реалізації системного підходу в дослідженні суспільних проблем, на відмові від зосередження на внутрішніх закономірностях економіки, вимагаючи включення до аналізу зовнішніх, неекономічних факторів, врахування численних взаємодій і взаємозв'язків між суспільством і природою; доводить можливість поєднання екологічних і економічних інтересів у процесах глобального розвитку	П. Екінс, Х. Гендерсон, Х. Дейлі, П. Хокінс, Е. Ловінс, Р. Норгаард, Л. Браун
Універсального еволюціонізму	наголошує на тому, що глобальна природа є самоорганізованою системою, реакція якої є хоча і непрогнозованою, але неминучою в довгостроковій перспективі. Саме тому процеси глобального розвитку повинні враховувати зворотну реакцію біосфери	Н. Моїсеев
Глобальної екології	розробляє теорію глобальних рішень і компромісів; науково обґрунтовує модель глобальних наслідків ядерної війни, «ядерної зброї», «ядерної зими», а також соціологію глобального компромісу; доводить можливість реалізації світових угод кооперативного типу задля вирішення планетарних завдань; пропонує концепцію «глобальних інститутів згоди», що можуть досягати стабільних і ефективних компромісів	

Контрольованого глобального розвитку	передбачає реалізацію програми «Модельовання глобального розвитку» з метою створення системи моделей альтернативного глобального розвитку та рекомендацій з вибору оптимальних стратегій управління; глобалістиці пропонується розвиватися з позицій загальносоціологічної теорії і методології; перехід до інформаційного суспільства розглядається як магістральний шлях вирішення глобальних проблем	Д. Гвішпані
Міжнародної політичної економії	відстежує формування глобального економічного, правового та політичного простору поряд зі становленням нового світогосподарського порядку; аналіз цих процесів проводиться під кутом силових відносин і міждержавних конфліктів; констатується визначна роль політичних рішень (чи їх відсутність) у розвитку найважливіших світогосподарських тенденцій і процесів; розбираються суперечності між групами інтересів, відомствами та гілками влади, їхній вплив на формування економічної та зовнішньої політики країни, на наявність або відсутність єдності під час захисту національних інтересів	С. Стрендж, Е. Геллайнер, Р. Андерхілл, Ф. Черні, Л. Вейс, Т. Пемпел, Т. Скопол, П. Евенс, Д. Хелл, П. Катценштайн
Економічної соціології	зазначає, що економіка є тісно пов'язаною з іншими сферами суспільного життя, що економічні процеси визначаються сукупністю суспільних інститутів; до таких інститутів належать не тільки правові норми і адміністративні рішення, а й системи цінностей, пріоритети, традиції, мораль, етика, що панують в суспільстві	Ф. Бродель, М. Вебер, Т. Веблен, Е. Дюргейм, К. Поланьї, І. Шумпетер, М. Грановетер, М. Кастельс, Р. Сведберг, А. Сен, А. Турен, Р. Холлінгсворт, Ф. Шміттер, В. Штрек, А. Етціоні

За класифікацією міжнародної Організації економічного співробітництва та розвитку розрізняють три етапи процесу:

- інтернаціоналізація (середина XIX ст.) – розвиток експортних потоків;
- транснаціоналізація (початок 1945 р.);

- глобалізація (на початку 1980 рр.) – активні фаза розширення торгівельних та інвестиційних відносин внаслідок новим досягненням науки та техніки.

За визначенням Ринейської Л., при визначенні історичних кордонів глобалізації необхідно визначити основні поняття, які досить часто ототожнюються, а саме «інтернаціоналізація – регіоналізація – єдиний світ – глобалізація», які схожими, але різними поняттями. Різниця цих понять полягає в умовах та часі виникнення цих явищ, їх змісті, соціально-історичних функціях, масштабах, інтенсивності та глибини, наборі суб'єктів тощо.

Інтернаціоналізація є досить універсальною, основною функцією якої є забезпечення досить стійких міжнародних зв'язків у реально функціонуючій світовій економічній системі, та є історично-еволюційною передумовою глобалізації.

Регіоналізацію досить часто розглядають як особливу характеристику світової економіки кінця 20-го ст., сутність якої полягає у формуванні нових та більш великих інтеграцій, союзів, та є можливим, але не кінцевим результатом розвитку інтернаціоналізаційних процесів у різні історичні періоди.

Глобалізація має принципову різницю від інтернаціоналізації та передбачає часткову втрату національного суверенітету, нівелює національні кордони та лежить в основі нової глобальної спільноти.

Тому сучасні науковці вважають, що глобалізація – це розвиток стійких виробничих, господарських, культурних та політичних зв'язків між національними економіками, внаслідок чого вони стають частиною світового господарства, де є світові норми і стандарти, які признаються всіма країнами світу.

Науковці вважають, що в кінці 20-го ст. та на початку 21-го ст. сформувалась глобальна економічна система, до складу якої входять регіональні утворення та національні господарства, збільшується економічна взаємозалежність регіонів світу та національних господарств. Також деякі

вважають, що глобалізація є результатом функціонування сучасної економіки і науково-технічної революції, у контексті інтеграції сфер суспільного життя також наводять таке визначення, що глобалізація економіки є прискореною інтернаціоналізацією всіх сфер суспільного життя, а саме: економічної, соціальної, політичної, духовної тощо, більш інтенсивніший обмін капіталом, людьми, інформацією, товарами, послугами, духовними та культурними цінностями.

1.2. Економічна глобалізація та її вплив на національні політики розвитку

Основою глобалізації є процеси у сфері фінансів та економіки, які є також базою глобальних процесів в інших сферах. Тому економічну глобалізацію вважають основою глобалізаційних процесів. В основі економічної глобалізації лежить інтернаціоналізація господарств та міжнародний поділ праці, також вона є результатом функціонування міжнародної економіки та стрімкого розвитку науково-технічного прогресу. Глобалізація, як нове явище намагається охопити різні сфери та форми прояву, наслідки, процеси, механізми тощо. Найбільш поширеним є визначення економічної глобалізації, як нового рівня інтернаціоналізації та міжнародної економічної інтеграції, що дозволяє інтенсивно та якісно налагоджувати внутрішні міжнародні зв'язки у світі, при цьому трансформуючи національні господарства та їх суб'єкти у частину світового процесу відтворення.

Велика кількість науковців пов'язують економічну глобалізацію та інтернаціоналізації світового господарства і процеси інтеграції, та зазначають, що це є перетворенням світової економіки із великої кількості національних економік, які пов'язані потоками капіталу та товарів на єдиний ринок і єдину виробничу зону, де вільно можуть переміщуватись товари, послуги, капітал,

робоча сила тощо. Також передбачено уніфікацію нормативних і законодавчих актів, які регламентують міжнародні економічні відносини.

За визначенням Міжнародного валютного фонду, глобалізацію розглядають як досить швидку світову інтеграцію національних економік за допомогою торгових, фінансових потоків, передачі науково-технічних та технологічних досягнень, інформаційні мережі і культурні процеси.

Європейська комісія також дала визначення глобалізації, яке вважає це процесом, за допомогою чого ринки та виробництва у різних країнах світу стають більш залежними від обсягів торгівлі товарами, послугами, технологіями та потоками капіталу.

Шевченко Л.С. хронологічно виклала процес економічної глобалізації:

- початок 80-х років ХХ ст. відзначився переходом до посилення ринково-орієнтованої економічної політики і відповідної нормативно-законодавчої бази, і в результаті було підвищення конкурентоспроможності, зниження транскордонних бар'єрів, цінова гнучкість товарів, розвиток конкуренції;

- починаючи з 1980 р. почався перехід до нового виду економічного зростання, що в наслідку призвело до створення зовсім нових глобалізаційних елементів таких, як розвиток Інтернету, програмне забезпечення, новому якісному рівню підготовки і використання людських ресурсів;

- в результаті проведених ринкових реформ у колишніх соціалістичних країнах перетворення світового господарства на єдиний простір, який розвивається по ринковим законам;

- на етапі глобалізації зростання кількості вільних (спеціальних) економічних зон як одного із елементів процесу економічної глобалізації;

- значний вплив міжнародних та неурядових організацій, багатонаціональних корпорацій, регіональних угруповань, інституціональних інвесторів.

Також вона зазначає, що глобальній економіці притаманні такі риси:

- збільшення масштабів діяльності та кількості регіональних угруповань, в результаті більша частина обсягу міжнародної торгівлі регулюється міжрегіональними угодами;

- міжнародна співпраця, де країни одночасно можуть бути учасницями багатьох регіональних угруповань;

- посилення взаємодії між міжнародними організаціями та регіональними інтеграційними об'єднаннями.

Також вона зазначала, у зарубіжних наукових працях вчені розглядали різні підходи щодо визначення в економічній сфері сутності глобалізації та оцінка її наслідків для суспільства. Світові школи у своїх працях вирізняють такі критерії щодо визначення якісної особливості процесу економічної глобалізації, як досить особливої стадії розвитку міждержавної взаємодії:

- новий рівень розвитку науки, техніки та технологій;

- масштаб та роль міжнародного руху капіталу;

- домінуюча роль світових транснаціональних корпорацій та банків;

- особливості взаємовідносин між природою та суспільством;

- статус національних держав змінюється в процесі глобалізації;

- урахування еволюційних напрямків всіх інститутів та суспільних явищ.

Також Шевченко Л. визначила елементи структури економічного глобалізаційного процесу та зазначила, що він має комплекс сучасних міжнародних зв'язків, а саме: міжнародний рух капіталу, світову торгівлю, валютні відносини та міжнародні міграційні тенденції населення.

Суттєвою ознакою економічного глобалізаційного процесу вважається розвиток міжнародних економічних інтеграційних процесів, які виявляються в усуненні основних відмінностей між представниками різних країн. На розвиток процесів міжнародної економічної інтеграції впливає багато факторів, основними з яких є:

- нерівномірність розподілу різних ресурсів між країнами, яка має вплив на їх економічний розвиток;

- закономірності науково-технічного прогресу, які об'єднують зусилля різних країн;
- тенденції демографічного розвитку країн на яку впливають відмінності у кількості та якості населення в різних країнах;
- значне скорочення відстані між країнами завдяки сучасному розвитку транспортних та комунальних мереж;
- необхідність спільного розв'язання наявних екологічних, продовольчих, сировинних, космічних проблем та використання Світового океану.

Ці фактори мають значний вплив на процес міжнародної економічної інтеграції, який має два напрями: транснаціоналізація економічної діяльності та регіоналізація, шляхом створення міжнародних інтеграційних об'єднань, в то же час ці напрямки формують найважливішу ознаку економічної глобалізації – глобальну інтеграцію.

Також інтернаціоналізації притаманна ще одна із суттєвих рис економічної глобалізації – відкритість національних економік країн, яка дозволяє подолати перешкоди потокам товарів та капіталу. Відкритість національної економіки передбачає орієнтованість на кращі світові економічні показники та стандарти, імпорту та експорту стають альтернативою господарським рішенням всередині країни, зовнішньоекономічна діяльність суб'єктів національної економіки стає частиною економічної діяльності. Також відкритість економіки передбачає вільний доступ до внутрішнього ринку країни іноземних конкурентів; використання всіх форм світової практики у торговельній та інвестиційній співпраці; співставлення доходів та стандартів, внутрішніх та світових цін, господарського права; конвертованість національної валюти; створення та використання єдиних стандартів, цінностей та принципів функціонування для всіх національних економік. Все це обмежує регуляторну функцію держави та поступовий перехід зовнішньоекономічної діяльності до мікроекономічного рівня.

Також було запропоновано узагальнену наукову думку, що найбільш суттєвими ознаками впливу економічного глобалізму на побудову національної економіки України є:

- вихід національних економічних інтересів господарських суб'єктів за межі державного кордону;
- вихід на глобальний ринок, який створюється, національних корпорацій;
- трансформація національних корпорацій у транснаціональні корпорації, а в подальшому – корпорації глобального ринку;
- розширення сфери діяльності фінансових та транснаціональних економічних структур на глобальному ринку;
- неможливість розв'язання більшості соціальних та економічних проблем на національному рівні;
- вплив ситуації країн-лідерів на економічну ситуацію економічної ситуації більшості країн та їх залежність від цього;
- вплив доларизації на національні економіки;
- добровільно-примусова координація національних фінансових та економічних стратегій і політик на глобалізацію.

В сучасних умовах одною із характерних особливостей економічної глобалізації є різний рівень економічного розвитку країн світу, тому понад 50 країн світу маючи низький рівень економічного розвитку знаходяться поза межами глобальних змін та не включені у глобалізаційні процеси. Наша країна знаходиться у складному становищі після планово-розподільної системи господарювання, структурних деформацій, витратного механізму ціноутворення та низького рівня конкурентоспроможності, тому для кардинального реформування вітчизняної економіки та підвищення конкурентоспроможності необхідно вибрати курс на формування курсу інтеграції та відкритої економіки у світові економічні структури. Цьому дуже заважають недосконалі форми та методи державного регулювання економічного розвитку країни, недоліки у роботі податкової системи, дефіцит інвестиційних ресурсів, недостатня

інноваційна активність, невтішні результати приватизаційного процесу, адміністративних реформ та інших змін.

На думку науковців, у світовій економіці рушійною силою процесу прискорення глобалізації міжнародних економічних відносин є транснаціональні корпорації, які використовують всі форми міжнародного сучасного бізнесу.

Науковцями було сформовано ряд теорій економічної глобалізації, які визначали передумови, сутність та наслідки інтеграційних процесів на національній економіки та світове господарство в цілому, зокрема:

- концепція межі зростання, в основі якої є спроби змодельювати світову економічну динаміку при змінних показниках: населення, капіталовкладення, продовольче виробництво, використання ресурсів, які не відновлюються, забруднення навколишнього природного середовища. Результатом був висновок стосовно того, що при збереженні зростаючих існуючих тенденціях людство досить стрімко наблизиться до граничної межі економічної та демографічної експансії;

- концепція сталого розвитку, сутністю якої те, що людство споживає значну кількість ресурсів, яка не встигає відновлюватись, тому науковці пропонують зупинити глобальні демографічні тенденції в країнах, які розвиваються та критикують концепцію економічного росту західного типу;

- концепція універсального еволюціонізму яка заснована була Вернадським В. та розглядала глобальну природу як саморганізовану систему;

- концепція мітозу біосфер розглядала ноосферу як синтез біосфери і техносфери;

- концепція світ системного аналізу розглядала історію систем і цивілізації та економік;

- концепція контрольованого глобального розвитку передбачає створення системи моделей альтернативного глобального розвитку і пропозицій щодо вибору оптимальних систем управлінням ним.

Глобалізація, на думку науковців, знаходиться в стадії розвитку та є процесом поглиблення інтеграції національних економік та інтернаціоналізації світових економічних процесів. Вони виділили основні ознаки глобалізації світової економіки:

- зростання взаємозалежності та взаємозв'язків національних господарств;
- поглиблення міжнародної кооперації та поділу праці;
- усунення перешкод на шляху послуг, капіталу, товарів, робочої сили та посилення відкритості національних ринків;
- створення глобального інформаційного середовища та нівелювання традицій та національних звичаїв;
- зростання єдності світового господарства та його цілісності;
- домінування транснаціональних корпорацій та посилення міжнародної конкуренції.

Значний вплив на розвиток глобалізаційних процесів, на думку вчених, визначають новітні телекомунікаційні та інформаційні технології.

Для глобалізації світової економіки характерно залучення нових суб'єктів господарювання, тому основними є:

- країни великої сімки, на яких припадає майже 60 % ВВП світу і є домінуючими у майже всіх міжнародних економічних відносинах;
- транснаціональні корпорації та банки (більше 60 тис.), які контролюють приблизно 30% ВВП світу, також 70% обсягу міжнародної торгівлі, майже 80% прямих іноземних інвестицій, приблизно 90% технологічних трансфертів;
- універсальні та спеціальні міжнародні організації із глобальним характером діяльності (МВФ, СОТ, МБРР, ООН тощо);
- регіональні інтеграційні угруповання, серед яких приблизно 20, які працюють на всіх континентах;
- великі міста, у яких ВВП може перевищувати ВВП окремих країн, у яких сконцентровано потенціал країни: виробничий, науково-технічний, фінансовий, інтелектуальний;

- національні держави;
- відомі особистості, які мають авторитет і вплив, і не є державними діячами.

Основними формами глобалізації світової економіки вважають:

- інтенсифікацію міжнародної торгівлі послугами і товарами;
- глобалізація фінансово-кредитної сфери;
- домінування транснаціональних альянсів та ТНК у всіх формах міжнародних економічних відносин;
- регіоналізація світової економіки;
- глобальний інвестиційний бум (стрімкий ріст вивозу прямих іноземних інвестицій);
- інтенсифікація міжнародної міграції робочої сили.

У сучасних умовах процеси глобалізації відбуваються на двосторонній та регіональній основах, та передбачає разом з інтернаціональними зв'язками ще й створення глобального цілого, до складу якого входять окремі суб'єкти, тому до основних явищ глобалізації науковці відносять:

- масове створення та функціонування транснаціональних корпорацій;
- ослаблення митних бар'єрів;
- посилення ролі міжнародних неурядових організацій та фондів;
- утворення та збільшення ролі міжнародних інституцій, які регулюють, як політичні, так і економічні відносини (Світовий банк, МВФ, ВФО та інші) тощо.

1.3. Переваги, недоліки та проблеми глобалізації сучасного суспільства

Всі дослідники відзначають, що економічна глобалізація є суперечливим явищем. Глобалізація підвищує ефективність світової економіки та прискорює науково-технічний і економічний прогрес. Незважаючи на трансформаційні

кризи в багатьох країнах світу, саме в період глобалізації були зафіксовані найвищі темпи зростання світового ВВП [16].

Водночас, її сучасна модель характеризується серйозними конфліктами між акторами міжнародних відносин.

Основними перевагами економічної глобалізації є:

- зниження цін на товари та послуги (оптимізація ланцюгів поставок);
- більша доступність товарів і послуг;
- полегшення доступу до капіталу і товарів;
- посилення конкуренції;
- виробники та роздрібні торговці можуть диверсифікувати свої ринки та сприяти економічному зростанню. [17]

Економічна глобалізація має як багато переваг, так і ряд недоліків:

- складність для деяких країн конкурувати;
- агресивна поведінка деяких іноземних компаній та інвесторів по відношенню до багатих ресурсами країнах, що перешкоджає економічній диверсифікації в деяких країнах;

- сильна переговорна сила транснаціональних корпорацій над місцевими органами влади;

- проблема «соціального демпінгу».[17] [18]

Переваги та недоліки економічної глобалізації показують, що людство потребує адекватних законів для контролю та моніторингу бізнес-діяльності. З глобальної точки зору, якщо бізнес матиме більше контролю, ніж уряди, світ може кардинально змінитися. Зваживши всі ці «за» і «проти», людство може стати на правильний шлях глобалізації, який принесе користь усім.

Багатонаціональних лідерів та освічених людей вважають, що переваги глобалізації розподіляються нерівномірно і несправедливо.

Існує значний розрив між рівнем економічного розвитку Півночі та Півдня. Так, на 20 відсотків населення багатших країн припадає понад 85 відсотків

світового ВВП. Це результат не лише колоніальної системи, але й існуючого несправедливого та нерівноправного економічного та торговельного обміну. [18]

Середні показники приховують небажану тенденцію. У той час як лише Азія покращує свої показники, розрив між розвинутою «Північчю» та бідними країнами Східної Європи, Близького Сходу та Африки збільшується.

Так званий «Південь» також неоднорідний. Сьогодні на ньому домінує група відносно багатих країн, які все більше залучаються до глобальних процесів, і група «лузерів», що перебувають на узбіччі.[19]

Ситуація ускладнюється ще й тим, що розпад колоніальної системи і подальший крах соціалістичної системи збільшили кількість малих країн. Постійна втрата деяких країн може призвести до міжнародних конфліктів і політичної нестабільності. Нездатність багатьох країн наздогнати розвинені країни і зростаюча нерівність між суспільствами є постійним джерелом соціальної напруги.

Світові гроші та фінансові ринки, що виникли в результаті глобалізації, безсумнівно, приносять величезні прибутки. Знімаються обмеження на вільний рух капіталу між країнами, розпочинається процес уніфікації та стандартизації фінансового законодавства та бухгалтерського обліку. Це створило нові можливості для інвестування, формування фінансових портфелів, гарантування ризиків та отримання додаткового доходу, залучення більшої кількості інвесторів, особливо дрібних. Поглибився розвиток похідних та симбіотичних фінансових інструментів, який проявився у торгівлі ф'ючерсами та деривативами.[17]

Останніми роками явище культурної глобалізації набуває все більшого поширення. Це означає, що ідеї, погляди, смисли, цінності та культурні продукти швидко перетинають національні кордони. Особливо це стосується існування глобальної та універсальної єдиної культури, яка виходить за рамки місцевих культурних традицій і способу життя, яка зараз транслюється і посилюється завдяки Інтернету, транснаціональному розважальному маркетингу

евних брендів, міжнародному туризму тощо, яка виходить за рамки місцевих культурних традицій і способу життя, незалежно від того, в якому куточку світу живуть люди, і виражає ідею, що формує сприйняття, очікування, уподобання та повсякденну діяльність людей.

Міграція є важливим аспектом культурної глобалізації. Цей процес триває століттями. Мови, релігійні вірування та цінності поширювалися через військові завоювання, місіонерство та торгівлю. В останні три десятиліття процес культурної глобалізації значно прискорився завдяки технічному прогресу в галузі транспорту та комунікаційних технологій. [15] [20]

Одним з наслідків глобалізації є відхід від традицій. Люди ставлять під сумнів традиційні переконання щодо релігії, шлюбу та гендерних ролей.

У багатьох випадках люди зберігають традиційний спосіб життя, а не змінюють його, але той факт, що вони активно ставлять під сумнів деякі аспекти свого життя, означає, що культура стала набагато менш стабільною і передбачуваною, ніж це було до глобалізації.

Перевагами культурної глобалізації є:

- доступ до нових культурних продуктів (мистецтво, розваги, освіта);
- краще розуміння іноземних цінностей та ідей; зменшення стереотипів щодо інших людей та культур;
- миттєвий доступ до інформації з будь-якої точки світу;
- можливість комунікувати та відстоювати свої цінності та ідеали в усьому світі;
- адаптація глобальних культурних тенденцій до місцевого середовища.

Недоліками культурної глобалізації є:

- поширення товарно-споживчої культури;
- небезпека культурної гомогенізації;
- вестернізація, культурний імперіалізм або культурний колоніалізм;
- деякі малі культури можуть втратити свої відмінні риси;
- поширення культури, яка не є частиною глобалізованого світу

- небезпечні та насильницькі ідеології можуть поширюватися швидше [21]

Глобалізація призвела до посилення взаємозалежності між державами. В результаті держави об'єднуються в регіональні економічні федерації з наднаціональними структурами управління. Найочевиднішим прикладом такої федерації є створення та функціонування Європейського Союзу. Однак зі зростанням економічної взаємозалежності держави стають все більш залежними від глобальної фінансово-банківської системи, де найбільші транснаціональні корпорації (ТНК) і банки відіграють важливу роль як головні джерела капіталу.

ТНК дедалі більше впливають на міжнародні відносини та світову економіку, і характер цього впливу значною мірою визначається особливостями розвитку ТНК.

Глобалізація знижує ефективність національної макроекономічної політики та здатність держав контролювати національну економіку, інфляцію та валютні курси. Вона дестабілізує внутрішні ринки і знижує конкурентоспроможність національних виробників. [20]

Про вплив глобалізації на політику ведеться багато дискусій. Одні стверджують, що глобалізація мала драматичний і далекосяжний вплив на міжнародну політику, інші стверджують, що міжнародна система змінилася дуже мало. Ліберали, особливо так звані «гіперглобалісти», зображують глобалізацію як значну, навіть революційну зміну в міжнародній політиці.

Наслідки глобалізації найглибше позначилися на державах та їхньому суверенітеті. Традиційно міжнародна політика здійснювалася через систему суверенних і автономних держав. Однак взаємозалежність, яку стимулює глобалізація, призвела до дедалі більшого розмивання кордонів. Це означає, що держави на багато більше піддаються зовнішнім впливам, ніж раніше. [16] [19]

Занепад держави також відображається у зростаючому значенні недержавних акторів, таких як транснаціональні корпорації, неурядові організації, терористичні організації та транснаціональні злочинні угруповання. Крім того, взаємозв'язок і взаємозалежність, створені глобалізацією, змінюють

відносини між державами і створюють більший тиск на співпрацю та інтеграцію. Зростаюча взаємозалежність змістила фокус світової політики з питань війни і миру і винесла на порядок денний зовнішньої політики інші питання, такі як навколишнє середовище, бідність, розвиток і права людини. Це також змістило відповідальність за формування політики від держав до міжнародних і міжурядових організацій. Таким чином, тенденція до більшої регіональної інтеграції та глобального управління може розглядатися як очевидний наслідок глобалізації. Переваги політичної глобалізації:

- доступ до міжнародної допомоги та фінансової підтримки;
- сприяти миру в усьому світі, зменшуючи ризик агресії та обмежуючи націоналізм;
- міжнародні організації часто прагнуть просувати такі цінності, як свобода, і боротися з домашнім насильством;
- малі держави можуть працювати разом і здобувати більше впливу на міжнародному рівні;
- уряди можуть вчитися один в одного.

Недоліки політичної глобалізації:

- зменшується суверенітет держав;
- держави можуть менше співпрацювати з міжнародними організаціями та наднаціональними органами. Функціонування міжнародних та наднаціональних організацій загалом є менш «демократичним» з точки зору представництва та підзвітності;
- великі держави можуть впливати на процеси прийняття рішень наднаціональними організаціями;
- великі держави можуть накладати вето на рішення і затримувати процес прийняття рішень. [22]

Таким чином, з якої б точки зору не розглядати глобалізацію - економічної, культурної, політичної і т.д. - вона має численні переваги і недоліки. Сьогодні глобалізація поглиблює, розширює і прискорює процес всесвітнього

взаємозв'язку і взаємозалежності в усіх сферах суспільного життя. Для одних вона відкриває новий світ можливостей і надій.

Для інших - це світ, в якому люди все менше контролюють питання, що безпосередньо впливають на їхнє повсякденне життя.

Якщо порівняти теоретично визначені характеристики глобалізації з реальним світом, то можна зробити висновок, що глобалізація - це новий якісний стан світу, а її кількісні характеристики не такі вже й великі. Іншими словами, процеси, про які йдеться у визначенні глобалізації, є більш актуальними для розвинених регіонів світу, тоді як «глибоку периферію» вони значною мірою оминають.

В умовах глобалізації національна держава перестає бути єдиним суб'єктом, який лише інтегрує інтереси великих спільнот і представляє їх на міжнародній арені. Транснаціональні корпорації з багатонаціональним складом працівників, міжнародні професійні організації, неурядові організації та неформальні групи за інтересами, що виникають в Інтернеті, відіграють все більш важливу роль у світовій політиці та економіці. У різних сферах діяльності зусилля найбільш енергійних і освічених людей призвели до появи численних формальних і неформальних об'єднань «глобальних громадян», повністю або частково не підконтрольних державі.

Що стосується внутрішніх справ держав, то слід зазначити, що змінюється спосіб виконання ними своїх економічних і соціальних функцій. В умовах зростаючої взаємозалежності національних економік, інформаційної революції та лібералізації транскордонних потоків товарів, послуг, капіталів і людей зростаюча зовнішня вразливість вимагає більшого захисту державних інтересів. Уряди розвинених країн та країн, що розвиваються, звертаються до все більш складних інструментів макроекономічного регулювання, особливо щодо зовнішніх економічних чинників (наприклад, обмінних курсів, платіжного балансу, тарифної політики). Уряди розвинених країн активно захищають іноземний капітал.

З одного боку, глобалізація створює необхідність побудови нового світового порядку для вирішення спільних проблем, а з іншого - створює позитивний імпульс для відкриття нових можливостей для народів світу. Глобалізація – це процес перетворення населення світу в єдину світову спільноту, що охоплює всі сфери життя, такі як економіка, фінанси, ринки, технології, комунікації, політика, культура та ідентичність. Зі зростанням взаємозалежності між державами в умовах глобалізації зростає і потреба в міжнародному регулюванні. Новий світовий порядок покликаний в абсолютних термінах позбавити світ від війни, міжнародного тероризму та політичної боротьби. Його метою є реалізація потреб і прагнень всього людства через досягнення миру у всьому світі.

Глобальна інформаційна система гарантує глобальну комунікацію у світі, але створення єдиного глобального комунікаційного простору, в якому домінуватимуть спільні стереотипи та оцінки, знищить культурні особливості та відмінності способу життя кожної країни, посилить індивідуалізацію, ізоляцію та сегрегацію людей. Технологічною та ідеологічною основою глобалізації є інформаційне суспільство. В інформаційному суспільстві життя, робота, освіта і ринкові стандарти залежать від основного ресурсу - інформації, яка має абсолютну цінність, користується великим попитом і виступає каталізатором національного соціально-економічного розвитку. У суспільстві знань – знання високо цінуються і становлять основу разом з інформаційними технологіями та інтелектуальними навичками.

"Ахіллесовою п'ятою глобалізації є глобальна система управління та політичні структури. На нинішньому етапі глобалізації суспільні процеси потребують управління на якісно вищому рівні. Неможливо будувати майбутнє політичними інструментами минулого. Інструменти контролю, координації та управління, вироблені століттями на національному рівні, явно втрачають свою ефективність у глобалізованому світі. Їх необхідно доповнити спеціалізованими

наднаціональними системами управління для вирішення окремих питань, пов'язаних із соціальними процесами.[23].

Висновки до першого розділу

Важливість і актуальність розвитку транспортної галузі пояснюється її особливим значенням для сталого розвитку України, поліпшення якості життя населення і забезпечення національної безпеки. Залежність транспорту впливає на всі аспекти національної безпеки, такі як зовнішньоекономічна, внутрішньополітична, економічна, продовольча, екологічна, антитерористична, інформаційна, науково-технічна та інші. Тому події, які відбулися в Україні та світі протягом останніх років, такі як пандемія COVID-19 і російська військова агресія проти України, вимагають перегляду чинного законодавства щодо ролі транспортної галузі у забезпеченні національної безпеки і визнання відповідних підгалузей як суб'єктів забезпечення національної безпеки. Це потрібно враховувати при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України в контексті існуючих загроз та викликів сучасності.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Основні тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації

У сучасній динамічній глобальній економіці транспортний сектор стикається з новими, більш високими вимогами. Зокрема, він є однією з ключових передумов технологічного прогресу, заснованого на глибокій спеціалізації, кооперації та інтеграції. Транспортний сектор є не лише частиною виробничого процесу, але й необхідною умовою його ефективного функціонування. Навіть незначні перебої в роботі транспорту негайно впливають на виробничий процес, його регулярність, узгодженість і якість продукції.

Транспорт, що походить від латинського слова "transport", - це інфраструктурна галузь економіки, яка обслуговує перевезення вантажів і пасажирів, що є важливою потребою суспільства. Економічна теорія визначає роль транспорту як загального засобу праці та однієї із загальних умов виробництва. Транспорт покликаний задовольняти одну з найважливіших потреб людей і суспільства: переміщення товарів і людей.

Під транспортним сектором розуміють комплекс транспортної інфраструктури, транспортних мереж, транспортних засобів і споруд, спрямованих на забезпечення стабільних перевезень вантажів і пасажирів як на внутрішньому ринку, так і в рамках міжнародних економічних відносин [37].

Транспортний сектор функціонує як складова ринкової інфраструктури, що забезпечує фізичний обмін товарами та надання послуг населенню. З іншого боку, вони є активними учасниками ринку, купуючи транспортні засоби та

надаючи послуги, що сприяють переміщенню товарів і пасажирів у просторі. Різні види транспорту виконують ці функції різною мірою, що зумовлює різноманітність транспортного ринку.

Транспорт є важливим елементом матеріального виробництва і необхідною умовою сучасного поділу праці та високо кооперативних виробничих процесів. Ця характеристика зумовлює необхідність обміну товарами між різними економічними суб'єктами на різних рівнях: глобальному, національному та регіональному.

Адже від функціонування цієї системи залежить успіх, ефективність і швидкість інтеграції у світову економіку. Транспортні компанії та транспортні організації взаємодіють майже з усіма аспектами економічних відносин і беруть участь у реалізації різноманітних угод. Тому транспорт є одним з найважливіших елементів процесу розширеного відтворення. Це пов'язано з тим, що товари стають придатними для використання тільки тоді, коли вони доставлені до кінцевого споживача. Економічна діяльність транспорту проявляється у сфері обігу, коли товари знаходяться на проміжній стадії між виробництвом і споживанням.

Транспорт не тільки виконує функцію перевезення вантажів і пасажирів, а й бере участь у процесі виробництва транспортної продукції. Навіть якщо транспорт сам по собі не виробляє матеріальних благ, він відіграє важливу роль у взаємодії міжгалузевих і внутрішньогалузевих зв'язків у національних господарських комплексах країн. Транспорт можна розглядати як важливу складову виробничої системи, яка гарантує взаємодію всіх суб'єктів в єдиному економічному просторі. Система задовольняє потреби в перевезенні людей і вантажів та створює зв'язки між виробниками, продукцією, послугами та споживачами.

Транспортний сектор є важливою складовою економічної системи будь-якої країни та важливою складовою світової економіки. Для забезпечення економічного зростання важливо постійно вдосконалювати транспортні послуги,

щоб задовольнити зростаючий попит на перевезення товарів у міру збільшення обсягів виробництва. Загалом світовий досвід підтверджує, що збільшення промислового виробництва на 1% призводить до зростання обсягів вантажних перевезень на 15-17%.

Транспортний сектор відіграє важливу роль в економіці та має значний вплив на розвиток інших галузей, забезпечуючи взаємозв'язок і мобільність населення та робочої сили.

Взаємодія між транспортним сектором та його споживачами відбувається через два соціально-економічні інститути. Це ринок транспортних послуг, де переважно існують вільні економічні відносини, та державні (адміністративні) органи влади, які мають право регулювати тарифну політику та інвестиції у великомасштабні проекти. Як свідчить досвід розвинених країн, ці дві форми розвитку не конфліктують між собою, а доповнюють одна одну.

Важливо зазначити, що різні наукові дослідження підтверджують, що темпи зростання транспортного сектору мають бути синхронізовані з соціально-економічним зростанням країни. Згідно з цими дослідженнями, зростання валового внутрішнього продукту (ВВП) більшості країн зазвичай супроводжується пропорційним збільшенням вартості основних фондів транспортного сектору. Це свідчить про те, що з розвитком економіки країни транспортний сектор повинен йти в ногу з динамікою попиту на транспортні послуги. Оскільки транспорт впливає на соціально-економічний розвиток країни і є не лише рушієм, а й двигуном економічної активності, існує зворотній зв'язок.

Важливість транспорту не обмежується лише вирішенням економічних проблем, але й має велике соціальне значення, задовольняючи транспортні потреби населення, такі як поїздки на роботу, повернення додому, відвідування культурних та інших об'єктів. Економічне зростання країни, регіону чи населеного пункту призводить до збільшення пасажиропотоку, що вимагає розвитку пасажирського транспорту.

Таким чином, просторова мобільність стає важливим індикатором якості життя людей, їхнього добробуту та національного соціально-економічного прогресу. Пасажирський транспорт є не лише важливою сферою обслуговування суспільства, але й комунікаційною системою, яка об'єднує країни (і країни світу) в єдиний глобальний простір глобалізації.

Крім того, транспортний сектор сприяє вирішенню важливих політичних питань, таких як розвиток взаєморозуміння і дружби між країнами і народами світу, а також інтенсивний обмін досягненнями в усіх галузях науки, економіки, соціального життя, культури і духовності.

Крім того, транспортний сектор відіграє важливу роль у зміцненні обороноздатності країни. Наявність сучасних транспортних систем, таких як залізничні, автомобільні, водні та повітряні шляхи, а також транспортних засобів, таких як поїзди, автомобілі, судна та літаки, забезпечує збройні сили необхідними засобами для виконання своїх функцій, таких як захист країни та її національних інтересів, забезпечення національної безпеки, суверенітету та територіальної цілісності.

Транспортний сектор має певні характеристики, які відрізняють його від інших секторів економіки. Перелічимо п'ять основних характеристик транспортного сектору:

- однією з основних функцій транспортного сектору є переміщення товарів і людей у просторі. На відміну від інших секторів, таких як промисловість, сільське господарство та будівництво, особливістю доданої вартості транспортного сектору є те, що він не виробляє нових матеріальних продуктів і не змінює фізичні чи хімічні властивості товарів, які він перевозить. Змінюється лише їхнє положення в просторі. Іншими словами, важливо ефективно використовувати ресурси для задоволення транспортних потреб суспільства та мінімізації витрат.

- транспортний сектор є необхідною передумовою будь-якого процесу суспільного виробництва. Це зумовлює тісний взаємозв'язок між транспортом та

іншими галузями економіки, а також визначає роль транспорту в розвитку продуктивних сил суспільства.

Важливо відзначити, що обсяг перевезень і кількість перевезених вантажів залежать від рівня розвитку і потреб інших галузей, таких як промисловість, сільське господарство і будівництво, а також від географічного розташування районів виробництва і споживання. Ця характеристика транспортного сектору визначає його важливу роль у національному розподілі виробництва. При виборі районів виробництва необхідно враховувати транспортні фактори, щоб мінімізувати сукупні витрати суспільної праці на доставку сировини, палива і матеріалів, виробництво і вивезення готової продукції. Освоєння нових територій за допомогою транспорту є необхідною умовою для промислового розвитку і зростання регіону. Історично водний транспорт відіграв важливу роль в економічному розвитку окремих регіонів.

Третьою характеристикою транспортного сектору є те, що він задіяний у розподілі і для розподілу, продовжуючи при цьому виробничий процес. Транспорт доставляє продукцію до місця споживання і завершує процес суспільного відтворення. Однак транспорт бере участь у цьому процесі лише тоді, коли продукція рухається від виробництва до розподілу. Таким чином, громадський транспорт обслуговує сферу обігу і є основою для її розвитку.

Ця характеристика транспортного сектору призводить до більш швидкого переміщення продуктів у суспільному виробництві. Розвиток транспорту є важливим фактором скорочення часу обігу підприємств і має значний вплив на економіку. Певна кількість продукції перевозиться протягом певного періоду часу і не використовується для безпосереднього споживання. Для забезпечення безперебійного виробництва підприємства повинні мати запас продукції, не менший, ніж обсяг перевезених товарів і сировини. Ці запаси включають в себе оборотний капітал компаній, що займаються перевезеннями. Розмір цих оборотних коштів залежить від кількості товарів і тривалості їхнього

перебування в дорозі. Ці кошти вилучаються з обігу і не можуть бути використані в державній економіці.

Четверта особливість транспортного сектору проявляється у специфіці предмета праці у виробництві. Предметом праці є товари, що перевозяться транспортом, які змінюють свою споживчу вартість. Однак, на відміну від промисловості та сільського господарства, де в процесі виробництва використовується сировина, вантажі, що перевозяться, матеріально не входять до складу продукту, що перевозиться, і ніякої вартості на продукт, що перевозиться, не переносяться.

Ця особливість особливо помітна в структурі витрат транспортних компаній. На відміну від виробництва промислових товарів, де витрати на сировину та основні матеріали становлять близько двох третин загальних витрат, транспортні компанії не мають таких витрат. Як наслідок, інші витрати, такі як витрати на оплату праці та оновлення основних фондів, стають більш важливими.

Наприклад, витрати на оплату праці в середньому становлять близько 15% у промисловості порівняно з 30% у транспортному секторі. Витрати на амортизацію складають 5% та 25% відповідно.

Таким чином, оптимізація використання наявних основних виробничих ресурсів та підвищення продуктивності праці мають вирішальне значення для зменшення витрат на транспортування продукції. Витрати, понесені на етапі транспортування, є частиною загальних суспільних витрат і додаються до вартості товарів, що перевозяться, що призводить до підвищення вартості продукції в місці споживання.

Загалом, транспортні витрати складають в середньому 12-13% від загальних витрат на виробництво промислової продукції. Тому скорочення транспортних витрат має велике значення для зниження собівартості продукції в усіх галузях суспільного господарства та підвищення ефективності суспільного виробництва. Враховуючи, що транспортний сектор не створює нової

матеріальної вартості, збільшення обсягів транспортної продукції не повинно бути самоціллю. Навпаки, економія транспортних витрат на одиницю продукції в інших галузях народного господарства має важливе значення для підвищення ефективності економіки в цілому.

Суспільство зацікавлене в тому, щоб процеси суспільного відтворення відбувалися з найменшими транспортними витратами. Це означає, що важливо розглядати транспортні витрати як складову загальних витрат на виробництво і переміщення товарів. Збільшення обсягів транспортної діяльності призводить до значної економії коштів у виробничому секторі і навпаки.

П'ята особливість транспортного сектору полягає в тому, що споживання і продаж транспортної продукції пов'язані з процесом транспортного виробництва. На відміну від інших секторів, таких як промисловість і сільське господарство, де реалізація споживчої вартості відокремлена від виробничого процесу, в транспортному секторі реалізація споживчої вартості тісно пов'язана з транспортним процесом. Це означає, що корисні ефекти споживаються лише під час виробничого процесу і вже споживаються після завершення транспортування продукту.

Ці характеристики мають значний вплив на характер ринкових відносин у транспортному секторі, розвиток конкуренції та взаємодію між різними частинами транспортного сектору і користувачами транспортних послуг.

Вищезазначені характеристики транспортного сектору визначають роль транспорту в логістиці. Точніше кажучи, місце транспорту в логістичній системі включає в себе наступні функції:

- транспортні функції;
- технічна підтримка;
- організаційна підтримка;
- інвестиційна підтримка;
- фінансово-економічна підтримка;
- інформаційна підтримка;

- наукове та кадрове забезпечення;
- складська підтримка;
- нормативно-правова підтримка.

Таким чином, роль транспорту в логістиці можна підсумувати наступним чином. Транспорт відіграє важливу роль в основних функціональних сферах логістики, таких як закупівля, виробництво і розподіл. У той же час, транспорт є незалежним сектором економіки і є суб'єктом комерційної діяльності з власною конкуренцією та іншими ринковими характеристиками. Зрештою, транспортний сектор обслуговує ринок у вигляді транспортних послуг.

У сучасних умовах міжнародні перевезення набувають все більшого значення, а використання інтегрованих логістичних послуг з використанням різних видів транспорту зростає. Використання різних видів транспорту вимагає застосування нових форм організації перевезень.

До нових видів транспорту відносяться:

- уніmodalні перевезення - здійснюються з використанням одного транспортного засобу або декількох перевізників. У випадках, коли в транспортному процесі беруть участь кілька транспортних компаній, одна з них може видавати загальні документи на перевезення за певним маршрутом або покривати своїм транспортом лише певну частину цього маршруту;

- інтерmodalні перевезення - перевезення, в яких беруть участь кілька видів транспорту, а один з перевізників керує всім транспортним процесом від пункту відправлення до пункту призначення через усі проміжні пункти;

- мультимodalні перевезення - використовуються різні види транспорту, які належать одній особі або організації, що управляє цими видами транспорту;

- розділені - особа, відповідальна за перевезення, відповідає лише за певну частину транспортного процесу;

- комбіноване - використовуються два або більше транспортних засобів, і вантаж перевозиться в одному контейнері або транспортному засобі, один за одним різними видами транспорту.

Роль транспорту і логістичних систем в економічному розвитку стає все більш важливою, і все більше наукових досліджень присвячено цьому питанню. Зокрема, були проведені дослідження, спрямовані на вивчення ролі транспортного сектору в економічному розвитку.

Наприклад, дослідження Азімова П. зосереджується на впливі транспортно-логістичної системи на економічний розвиток на різних рівнях: мікро- та макроекономічному. Він підкреслює, що:

- транспортний сектор є одним з ключових елементів ефективного функціонування економіки країни та важливою складовою її інфраструктури для її сталого розвитку;

- транспортний сектор відіграє важливу роль у переміщенні матеріальних потоків;

- ефективний транспортний сектор є важливою умовою та способом інтеграції країн, що розвиваються, у світовий економічний контекст;

- транспортний сектор сприяє реалізації транзитного потенціалу країн, що мають вигідне географічне розташування;

- розвиток транспортно-логістичних систем є фактором розвитку підприємницького духу в країні;

- транспортний сектор сприяє інноваційному розвитку транспортного комплексу, макрологістичної системи та суміжних галузей економіки.

Беручи до уваги структурний та функціональний аспекти транспортного сектору, транспортний сектор можна представити як систему, що складається з двох основних підсистем: транспорту загального користування та спеціалізованого транспорту, як показано в таблиці 2.1.

На відміну від громадського транспорту, недержавний транспорт перевозить вантажі для виробничих цілей, тобто для конкретного підприємства, організації чи компанії. Те, що відбувається в цьому виді транспорту, є виробничим або технічним транспортом. Цей вид транспорту, що використовується промисловими компаніями, називається промисловим

транспорт. До промислового транспорту також належать спеціалізовані засоби, такі як канатні дороги, підвісні дороги та пневматичний транспорт.

Таблиця 2.1

Структурно-функціональна характеристика транспортної галузі

Транспорт загального користування	Транспорт не загального користування
Залізничний	Транспорт галузей матеріального виробництва (промисловості, будівництва, сільського господарства тощо)
Автомобільний	
Морський	Транспорт підприємств, організацій (сфер обслуговування, комунального господарства, комерційних тощо)
Внутрішній водний	
Повітряний	Транспорт населених пунктів (територіальних громад, приватних осіб тощо)
Трубопровідний	

Крім громадського та приватного транспорту, транспорт можна розділити на магістральний і немагістральний. З одного боку, магістральний транспорт є синонімом громадського транспорту, а позамагістральний - синонімом негромадського транспорту (наприклад, промисловий транспорт є позамагістральним транспортом). З іншого боку, термін «магістральний» використовується для позначення маршрутів, що з'єднують великі міста або промислові центри в країні або великому регіоні.

Залежно від призначення, громадський транспорт можна поділити на такі види:

- універсальний (залізничний, водний, автомобільний та повітряний) та спеціалізований;
- внутрішній (перевезення в межах країни) та міжнародний (транскордонні перевезення);
- цілорічний (залізничний, автомобільний тощо) та сезонний (внутрішні водні шляхи).

Громадський транспорт – це самостійна сфера матеріального виробництва, яка з'єднує сфери виробництва і споживання. Він визначається як транспорт, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів відповідно до чинного законодавства, незалежно від замовника, включаючи державні підприємства та установи, громадські організації, юридичні та фізичні особи.

Сталий розвиток транспортного сектору є важливою передумовою не лише на міжнародному та національному рівнях, але й для регіонального розвитку. Важливість транспортного сектору визначається його роллю в оптимізації транспортних витрат для регіональної та національної економіки. Тому роль транспортного сектору у формуванні регіональної економічної системи має особливе значення. У цьому контексті транспортний сектор розглядається як джерело регіонального прогресу та засіб покращення бізнес-середовища та інвестиційної привабливості регіону. Вищезазначене підтверджує важливу роль транспортного сектору в удосконаленні існуючих матеріальних і нематеріальних механізмів взаємодії між економічними суб'єктами та забезпеченні сталого розвитку.

Отже, необхідність використання концепції інтегрованої транспортної галузі в економіці обумовлена наступними факторами:

- зростаюча складність управління транспортною та логістичною інфраструктурою;
- посиленням зв'язків між організаціями на місцевому, національному та міжнародному рівнях;
- швидкий розвиток інформаційних технологій;
- дедалі більш непропорційний вплив зовнішнього середовища;
- посилення конкуренції як у транспортному секторі, так і в суміжних секторах та секторах послуг. Оптимізація транспортних витрат стає одним з факторів підвищення конкурентоспроможності країни.

Роль транспортного сектору на макроекономічному та мезоекономічному рівнях проявляється в наступних аспектах:

- інтеграція транспортно-логістичної системи у вітчизняний транспортний комплекс з метою створення ефективного економічного середовища за рахунок підвищення ефективності взаємодії внутрішнього та міжнародного транспортного сектору;

- підвищення рівня задоволення потреб споживачів транспортних послуг;

- підвищити ефективність реалізації транспортної політики шляхом раціоналізації розподілу державних і приватних інвестиційних ресурсів;

- впроваджувати гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення вантажопотоків через територію країни за рахунок оптимізації режимів вантажних і пасажирських перевезень.

Таким чином, роль і значення транспорту в соціально-економічному розвитку регіону в екологічно безпечний спосіб є величезною. Якщо його важливість буде належним чином визнана, регіон буде успішно розвиватися не тільки з соціально-економічної точки зору, але й з політичної та екологічної. І навпаки, недооцінка транспортного сектору призводить до уповільнення сталого розвитку регіону, спричиняючи стагнацію та соціально-економічне погіршення.

Соціально-економічний прогрес регіону залежить не тільки від культурних аспектів регіонального розвитку, а й безпосередньо від взаємодії транспортного сектору зі сферою послуг, промисловими підприємствами, торгівлею та споживчими ринками. Більше того, розвиток транспортного сектору має велике політичне значення, оскільки він представляє і символізує певний статус регіону в межах країни.

Окрім економічної та політичної ролі, слід підкреслити, що транспортний сектор задовольняє постійно зростаючі потреби населення. Різні види транспорту:

- наземний, водний та повітряний;

- дозволяють людям дістатися бажаних місць призначення;

- місць роботи, відпочинку, культурних, історичних, релігійних та туристичних пам'яток;

- за найкоротший час.

Транспорт створює умови для економічного розвитку, покращує якість життя населення та підвищує конкурентоспроможність регіональної економіки. Географічні особливості регіону визначають ключову роль транспорту в розвитку регіону та реалізації його транзитного потенціалу.

Транспортний сектор в Україні є важливою складовою інфраструктурного комплексу та ключовим елементом у забезпеченні суспільного виробництва. Важливість та актуальність розвитку транспортного сектору визначається його значенням для національної безпеки, особливо в сучасних умовах. Таким чином, транспорт має опосередкований вплив на всі аспекти національної безпеки, включаючи зовнішню економіку, внутрішню політику, економіку, продовольство, навколишнє середовище, боротьбу з тероризмом, розвідку, науку і технології та інші. У більш широкому сенсі національна безпека має глобальне значення в сучасному світі. Мільйони людей щорічно гинуть з неприродних причин, і транспортні аварії є основним фактором цих втрат, завдаючи величезної шкоди майну, здоров'ю та життю.

Транспортний сектор виконує важливі соціально-політичні, економічні та культурні функції в суспільстві.

Соціально-політичний вимір транспорту проявляється в тому, що він забезпечує обмін матеріальними і духовними цінностями між різними регіонами і сприяє інтеграції цих регіонів в єдину державу. Транспорт забезпечує перевезення вантажів, пасажирів і туристів, а також доступ до медичних послуг. Він також полегшує фізичну працю, включаючи переміщення великої кількості товарів в країну і з країни.

Економічна роль транспорту полягає в його основній виробничій функції – безперервному транспортуванні сировини, палива та готової продукції у великих обсягах від місця виробництва до місця споживання. Транспорт також забезпечує оптимізацію виробництва, освоєння нових територій та використання природних ресурсів.

Тому транспорт відіграє важливу роль у сприянні економічній інтеграції та міжнародній торгівлі.

Транспортний сектор є одним з основних секторів економіки. Наприклад, на транспортний сектор припадає близько 9,3% валового внутрішнього продукту України і в ньому зайнято близько 7% від загальної кількості робочої сили.

Україна має добре розвинену інфраструктуру залізничного транспорту. За розмірами залізничної мережі Україна посідає друге місце в Європі (загальна довжина залізниць 21,7000 км). Таким чином, залізничний транспорт відіграє провідну роль у суспільному виробництві України, задовольняючи всі транспортні потреби як виробничого, так і невиробничого секторів та населення. У 2020 році залізничні вантажоперевезення становитимуть понад 60% від загального обсягу вантажних перевезень.

Важливо також зазначити, що Україна має 18 портів у басейні Чорного моря і Дунаю. 13 з них розташовані на материковій частині України (Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ і Маріуполь) і п'ять в Автономній Республіці Крим, тимчасово окупованій (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія). Загальна довжина причальних фронтів українських портів становить близько 40 км, а довжина каналів (Херсонського каналу, Бузько-Дніпровського судноплавного каналу та Чорноморського глибоководного каналу)-124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

Південний, Миколаїв, Одеса та Чорноморськ наразі є найбільшими портами з перевалки вантажів в Україні. Ці порти обробляють близько 87% вантажопотоку (переважно приватних компаній) в усіх портах України.

Україна також має мережу поромних сполучень і морських контейнерних ліній, що з'єднують її з портами Чорноморського басейну, які є частиною міжнародних транспортних коридорів, таких як коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), Пан'європейський транспортний коридор 9 і маршрут ЄС до Китаю (Економічний пояс Шовкового шляху). Контейнерні маршрути наразі

обслуговуються контейнерними терміналами в портах Одеса, Чорноморськ та Південний загальною пропускною спроможністю 3,13 млн. TEU на рік.

Пасажирські та круїзні судна обслуговуються морськими вокзалами в портах Ізмаїл та Усть-Дунайськ (разом з портовими спорудами в порту Вилкове) та пасажирським комплексом в Одеському порту, що відповідає за внутрішні та міжнародні перевезення.

Україна має розгалужену транспортну інфраструктуру, включаючи 2714,5 км. внутрішніх водних шляхів, добре розвинену поромну мережу та морські контейнерні маршрути з партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування охоплює 169 652 км. Залізнична мережа є однією з найбільших в Європі - 20 951,8 км, з яких 9 926,4 км (47,4%) електрифіковані. Україна відіграє важливу роль у транзитних перевезеннях між Європою та Азією.

Україна також мала диверсифіковану повітряну мережу з прямими та стикувальними рейсами. Центральний аеропорт Бориспіль в основному використовувався для транзитних перевезень. Крім того, через територію України проходять кілька міжнародних транспортних коридорів, включаючи Пан'європейські транспортні коридори 3, 5, 7 і 9, коридори 3, 4, 5, 7, 8 і 10 Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T) і коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА).

Відповідно до Закону України "Про транспорт", транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і спрямований на задоволення потреб населення і суспільства.

2.2. Аналіз розвитку транспортної галузі України

В умовах сучасних інтеграційних процесів та глобальних трансформацій актуальними залишаються питання, пов'язані з оцінкою поточного стану транспортного сектору в Україні. Особливий інтерес викликає аналіз факторів та

причин, що впливають на функціонування транспортного сектору в сучасних умовах. Тому необхідно провести дослідження сучасного стану та основних тенденцій розвитку транспортного сектору в Україні та визначити пріоритетні напрями формування та реалізації державної політики у цій сфері. Ці питання набувають особливого значення в умовах військового конфлікту та післявоєнної відбудови і необхідності забезпечення національної та соціальної безпеки.

На жаль, наразі в Україні спостерігається криза у розвитку транспортного сектору. Однією з основних причин такої ситуації є військовий конфлікт в країні, відсутність інституційного фінансування, недостатній розвиток інфраструктури та транспортно-технологічної відсталості галузі, що загрожує не лише виконанню соціально-економічних функцій, а й національній безпеці України.

Так, у нинішніх умовах загальний рівень соціально-економічного розвитку країни суттєво знижується через російську військову агресію та глобальні епідемії. За даними Державної служби статистики, у 2020 році ВВП України скоротився на 4% до 419,4 млрд. грн. Згідно з детальними даними Державної служби статистики, транспортний сектор України також зазнав значних економічних втрат у 2020-2021 роках через пандемію COVID-19. Так, частка транспортного сектору у ВВП України становила 5,3%, порівняно з 6,6% у 2019 році. Крім того, середня кількість штатних працівників у 2021 році зменшилася на 2,3%, а 14,4% транспортних компаній зазнали збитків.

Зокрема, у першому кварталі 2020 року великий та середній бізнес в Україні, включаючи транспортні компанії, вперше з 2016 року зафіксував чистий збиток у розмірі 4,9 млрд. грн, збільшивши частку збиткових компаній у загальній кількості до 41%. Це стало однією з головних причин зниження інвестицій у 2020 році, оскільки 65% капітальних інвестицій фінансувалися за рахунок власних коштів підприємств. Окрім інвестиційних факторів, важливу роль відіграла коронакриза, яка посилила песимістичні прогнози щодо швидкого відновлення транспортного сектору України, особливо з огляду на військову агресію з боку Росії.

У 2021 році транспортний сектор продемонстрував позитивну динаміку. Операційна маржа досягла 3,0%, але цього показника все ще недостатньо для забезпечення подальшого розвитку. Капітальні інвестиції також суттєво зросли на 29,2% порівняно з аналогічним періодом 2020 року, переважно через попередній низький рівень, спричинений пандемією.

Транспортний сектор є одним із ключових секторів економіки з добре розвиненою мережею автомобільних доріг, розгалуженою залізничною системою, портами та річковими терміналами, розгалуженою мережею аеропортів та авіамаршрутів, а також терміналами для розвантаження вантажів. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та забезпечення необхідних темпів соціально-економічного розвитку в усіх галузях. За статистичними даними Державної служби статистики України за 2021 рік обсяг вантажообігу підприємств транспорту досяг 289,3 млрд. тонно-кілометрів (ткм), що становить 99,7% від обсягу вантажообігу 2020 року (рис. 2.1).

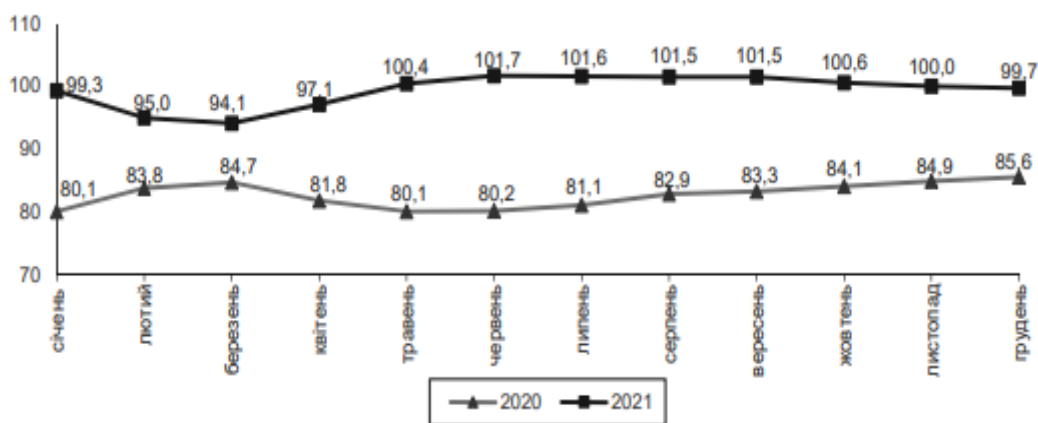


Рис. 2.1. Вантажообіг підприємств транспортної галузі України (у % до попереднього року) [25].

За даними Державної служби статистики України за 2022 рік обсяг перевезених вантажів був 318,2 млн. т., що у порівнянні з 2021 р. склав 51,2%, по

перевезенню пасажирів обсяг склав 1600,6 млн. пас., це 60,3% у порівнянні з 2021 р. (таблиця 2.2).

Таблиця 2.2

Обсяг перевезень у 2022 р. [23]

	показники	2022 р.
Обсяг перевезених вантажів	млн. т.	318,2
	у % до 2021 р.	51,2
Вантажообіг	млн. ткм.	165935,7
	у % до 2021 р.	57,3
Кількість перевезених пасажирів	млн. пас.	1600,6
	у % до 2021 р.	60,3
Пасажирообіг	млн. пас. км.	31142,8
	у % до 2021 р.	49,6

У 2021 році українські транспортні компанії перевезли 619,9 млн. т. вантажів, включно з міжнародними перевезеннями, власним або орендованим транспортом. Це 103,3% від обсягу перевезень у 2020 році (таблиця 2.3).

Таблиця 2.3

Вантажні перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [23]

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2020 р.	млн. т	у % до 2020 р.
Транспорт:	289253,6	99,7	619,9	103,3
залізничний	180361,0	102,7	314,3	102,9
автомобільний	46429,8	110,5	222,6	116,2
водний	2946,0	102,4	5,3	95,2
трубопровідний	59170,5	85,4	77,6	79,6
авіаційний	346,3	109,5	81,8	92,7

У 2021 році залізницею було перевезено 314,3 млн. т. вантажів, що на 2,9% більше, ніж у 2020 році. Також відбулися значні зміни в обсягах перевезень різних вантажів: збільшилися перевезення цементу на 12,3%, хімічних речовин і мінеральних добрив на 22,9%, металобрухту на 10,4%, будівельних матеріалів на

8,7%, коксу на 9,0%, нафти і нафтопродуктів на 7,6%, чорних металів на 5,9%, деревини на 6,9% та кам'яного вугілля на 3,3%. Водночас, залізна та марганцева руда - на 2,7%, зернові та продукти перемолю зменшилися на 4,3%.

У 2021 році обсяг вантажних автомобільних перевезень, включаючи перевезення приватних операторів, становив 46,4 млрд. ткм., що на 10,5% більше, ніж у 2020 році. Обсяг перевезених вантажів також збільшився на 16,2% порівняно з 2020 роком, досягнувши 222,6 млн. т.

У 2021 році водним транспортом (морським та внутрішнім) було перевезено 5,3 млн. т. вантажів, що на 4,8% менше, ніж у 2020 році. Слід зазначити, що загальна потужність перевалки вантажів 13 морських портів, розташованих у Чорному морі, Азовському басейні та дельті Дунаю, перевищує 230 млн. т. на рік. Морські порти України відіграють важливу роль у підтримці експорту гірничодобувної, металургійної та сільськогосподарської, продукції та імпорту таких ресурсів, як залізна руда, вугілля та контейнерні вантажі. Загалом, українські порти обслуговували понад 37% загального обсягу міжнародної торгівлі України з іншими країнами та понад 57% вітчизняного експорту.

Однак, в цілому, участь морського транспорту в структурі внутрішніх вантажних перевезень в Україні є обмеженою, а його значення в загальному обсязі оброблених вантажів зменшується. Цю тенденцію можна пояснити загальним зменшенням кількості перевізників в українському флоті та переорієнтацією регіону на морські перевезення з інших країн. Однак слід зазначити, що морський транспорт відіграє важливу роль у міжнародних вантажоперевезеннях і має значну частку у зовнішньоторговельному обороті. Тим не менш, обсяги перевезених вантажів з кожним роком зменшуються через низьку конкурентоспроможність та недостатній тоннаж українського флоту.

За останні роки обсяги транзитних вантажів в українських портах значно скоротилися (-62% за період 2013-2019 рр.), а обсяги залізничних транзитних вантажів також зменшилися (-55% за період 2013 – 2019 рр.). Це свідчить про те, що Україна не змогла повністю використати свій наявний транзитний потенціал

за три десятиліття незалежності. Це особливо важливо з огляду на те, що, за оцінками Адміністрації міжнародної торгівлі, лише 25-30% транзитного потенціалу України використовується.[1].

Що стосується пасажирських перевезень, то пасажирооборот українських транспортних компаній у 2021 році склав 62,3 млрд. пасажиро-кілометрів, що на 127,1% більше порівняно з 2020 роком. Однак таке значне зростання зумовлене початковим низьким рівнем 2020 року, коли пасажирооборот становив лише 49,4 млрд. пас. км, або 46,1% від рівня 2019 року.[33].

У 2021 році українські транспортні оператори перевезли загалом 266,9 млн. пасажирів, що становить 103,4% від загального обсягу перевезень у 2020 році (таблиці 2.2, 2.3).

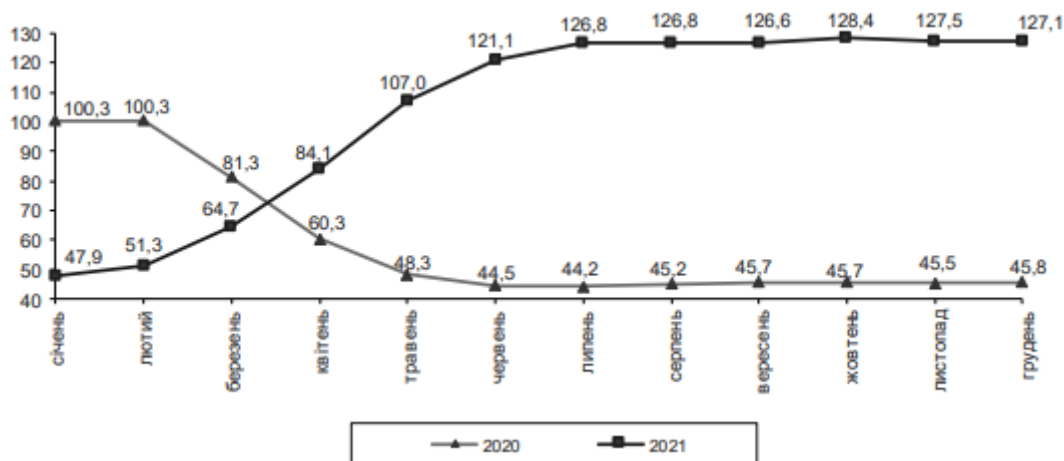


Рис. 2.2. Пасажирообіг підприємств транспорту України (у % до попереднього року) [35].

У 2021 році зросли пасажиропотоки різними видами транспорту. Наприклад, пасажирські перевезення залізничним транспортом, включаючи міську електричку, зросли на 19,0% порівняно з 2020 роком.

Послугами автомобільного транспорту скористалися 1090,9 млн. пасажирів, що на 0,6% більше, ніж у 2020 році. Водний транспорт, включаючи морський та внутрішній водний транспорт, також збільшився на 50,9% порівняно

з 2020 роком, але є менш значущим з точки зору загального пасажиропотоку, складаючи лише 0,1% від загального пасажиропотоку.

Таблиця 2.3

Пасажирські перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [35].

Вид транспорту	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
	млн. пас. км	у % до 2020 р.	млн.	у % до 2020 р.
Транспорт	62343,5	127,1	2656,9	103,4
залізничний	15654,3	146,4	81,3	119,0
автомобільний	18747,2	98,2	1090,9	100,6
водний	5,8	144,0	0,5	150,9
авіаційний	18410,0	182,2	9,2	191,7
Міський електротранспорт, в т.ч.	9526,2	104,3	1475,0	104,4
трамвайний	2387,4	94,0	398,0	94,1
тролейбусний	3467,2	100,4	594,4	102,7
метрополітен	3671,6	116,9	482,6	117,4

У 2021 році авіаційним транспортом було перевезено 9,2 млн. пасажирів, що на 91,7% більше, ніж у 2020 році. Кількість пасажирів, перевезених електротранспортом у містах, також зросла на 4,4% порівняно з 2020 роком, досягнувши 147,5 млн. пасажирів.

Важливо зазначити, що авіаційний сектор в Україні найбільше постраждав від пандемії COVID-19 у 2020-2021 роках. Внаслідок карантину були скасовані регулярні та нерегулярні пасажирські та вантажні авіаперевезення, а кордони з більшістю країн були закриті. Як наслідок, українські аеропорти, авіакомпанії та організації, що надають послуги з наземного обслуговування в аеропортах, припинили свою діяльність.

Більше того, внаслідок пандемії COVID-19 сектор повітряного транспорту став одним з найбільш постраждалих секторів світової економіки. За даними Міжнародної організації цивільної авіації, у 2020 році повітряним транспортом у світі буде перевезено лише 1,8 мільярда людей – стільки ж, скільки у 2003 році.

Для порівняння, у 2019 році було перевезено понад 4,5 мільярда пасажирів. У 2020 році загальні втрати через пандемію оцінюються в 370 мільярдів доларів США. Найбільші втрати були в Азійсько-Тихоокеанському регіоні (120 мільярдів доларів США), а найменші - в Північній Америці (88 мільярдів доларів США). [42].

Через пандемію багатьом авіакомпаніям довелося звільнити своїх працівників. У 2020 році порівняно з 2019 роком кількість рейсів державної компанії «Украерорух» скоротилася на 57,6% (всього було виконано 14047 рейсів). Наприклад, через пандемію кількість рейсів авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) скоротилася до 100 рейсів на тиждень (120 рейсів на день до пандемії) [42].

Як уже зазначалося, майже всі сектори економіки, включаючи транспорт, зазнали погіршення економічних показників. Транспортний сектор також не уникнув негативних наслідків. Більше того, додатковим негативним фактором для транспортних показників стало падіння обсягів транспортування газу, що відобразилося і на показниках роботи трубопровідної мережі. Падіння обсягів транспортування газу було спричинене погодними умовами та факторами попиту на зовнішніх ринках, тоді як прямий вплив коронавірусної кризи був більш відчутним у пасажирських перевезеннях.

Змінилася структура вантажних перевезень. Обсяг перевезень вугілля з 2013 року зменшився у 2,5 рази, тоді як обсяг перевезень зерна та продуктів борошномельно-круп'яної промисловості збільшився вдвічі. Ці зміни відбулися в основному через військову операцію на сході України та збільшення врожайності зернових. Крім того, серйозною є проблема зношеності вагонів, оскільки понад 90% залізничного парку є старими. Приватні компанії намагаються вирішити цю проблему власним коштом, і в 2019 році частка приватних вантажних вагонів встановила 58%. Приватні вагони перебувають у значно кращому стані, оскільки 41% з них було придбано в період з 2017 по 2019

рік. Однак підгалузь автомобільного транспорту також стикається зі складною фінансово-економічною ситуацією.

На жаль, серйозною проблемою є повсюдна тінізація пасажирських перевезень. За даними Українського інституту майбутнього, близько 40% міжміських та міжрегіональних перевезень є нелегальними. Ситуація у секторі вантажних перевезень дещо краща: обсяг автомобільних перевезень збільшився на 30% порівняно з 2015 роком. Це зростання було зумовлене поступовим переміщенням вантажних перевезень із залізниці на автомобільний транспорт. Однак це негативно вплинуло на якість дорожньої інфраструктури через неефективне управління розмірами та вагою транспортних засобів.

Розвиток автомобільного транспорту в Україні обмежується поганим станом дорожньої інфраструктури, особливо магістральних доріг. Багато магістральних доріг потребують капітального ремонту, кількість яких з 2011 по 2016 рік зросла більш ніж утричі. Ситуація покращується дуже повільно в останні роки. Лише 14% від загальної довжини доріг складають магістральні дороги, які охоплюють 23572 км. На жаль, понад 90% доріг загального користування перебувають у поганому стані. У період з 2013 по 2019 рік видатки з державного бюджету на ремонт і будівництво доріг зросли більш ніж удвічі, а в 2020 році на дорожнє будівництво було виділено близько 130 млрд. грн, але майже 90% українських доріг перебувають у незадовільному стані (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Видатки Укравтодору на дорожні роботи [27].

Дорожня інфраструктура України все ще стикається з багатьма проблемами і посідає 119 місце з 141 країни світу за Індексом якості дорожньої інфраструктури. Окрім доріг, модернізації потребує і мостова інфраструктура. За даними Укравтодору, лише 2% з 5631 обстежених мостів перебувають у доброму стані (35% від загальної кількості мостів, переважно державної власності). Кількість мостів, що вийшли з експлуатації, подвоїлася з 2015 року до 2,7%. Крім того, 64% мостів не відповідають сучасним стандартам за розмірами та вантажопідйомністю (рис. 2.4).

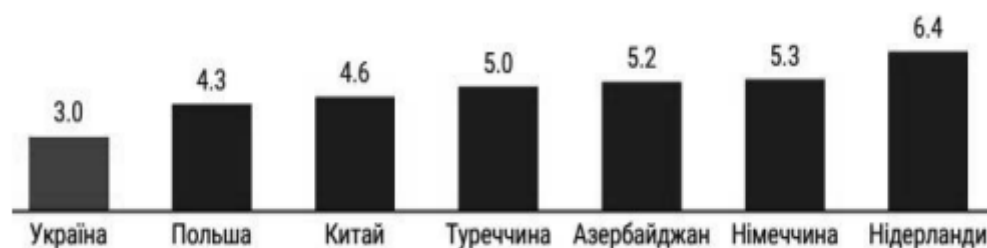


Рис. 2.4. Індекс якості дорожньої інфраструктури, 2020 [27].

Фінансово-економічна динаміка авіаційного сектору є протилежною. Історично авіаперевезення мали тенденцію до зростання з 2000 року, за винятком періодичних спадів у 2009-2010 та 2014-2016 роках, пов'язаних з економічною кризою та російською агресією проти України. Наприклад, у 2016-2019 роках міжнародні авіаперевезення в Україні пережили бум- пасажиропотік збільшився на 94%. Однак потенціал внутрішньої авіації залишається недовикористаним. У 2019 році на внутрішні рейси припадало 9,2% від загального обсягу польотів і 10,6% від загального пасажиропотоку. За останні п'ять років пасажиропотік в українських аеропортах майже подвоївся (без урахування аеропортів Донецька та Сімферополя). Однак пандемія коронавірусу негативно вплинула на відновлення авіаперевезень. За дев'ять місяців 2020 року українські аеропорти прийняли на 62,9% менше пасажирів, ніж за аналогічний період 2019 року. Більшість польотів у повітряному просторі України -це транзитні рейси, на які у 2013 році припадало 66% усіх польотів. За рахунок транзитних польотів

фінансувалася модернізація та експлуатація аеронавігаційної системи України, а 50% доходів України формувалися за рахунок транзитних польотів.

Криза 2013-2016 років призвела до значного скорочення транзитних польотів. Військові дії на сході України, анексія Криму, заборона транзитних польотів російськими авіакомпаніями та призупинення польотів до Росії та з Росії призвели до скорочення транзитних польотів на три чверті в період з 2013 по 2016 рік; у 2019 році обсяги транзитних польотів становлять 40% від докризового рівня (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Динаміка транзитних авіаційних рейсів в Україні [25].

Зношеність та моральна застарілість аеропортової авіаційної інфраструктури обмежує розвиток як внутрішніх, так і транзитних авіаперевезень. За експертними оцінками, аеропортова інфраструктура перебуває в критичному стані, 95% аеропортів мають високий ступінь зношеності. Якість авіаційної інфраструктури України є дуже низькою порівняно з іншими країнами. Згідно з Індексом авіаційної інфраструктури 2019 року, Україна посідає 103-тє місце зі 141 країни (рис. 2.6).

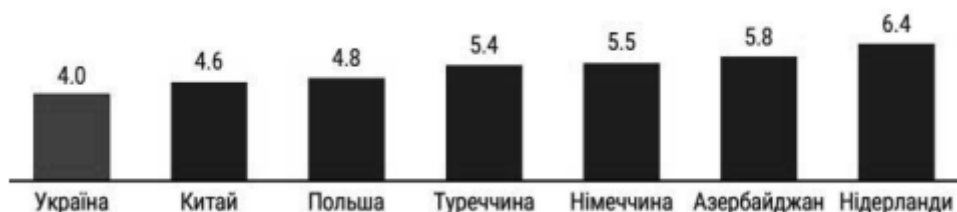


Рис. 2.6. Індекс якості авіаційної інфраструктури, 2019 р. [27].

Україна знаходиться на нижчому рівні за якістю авіаційної інфраструктури порівняно з такими країнами, як Німеччина, Нідерланди, Туреччина, Азербайджан, Китай та Польща. Наприклад, індекс якості авіаційної інфраструктури становить 4,0 порівняно з такими країнами, як Німеччина (5,5), Нідерланди (6,4), Туреччина (5,4), Азербайджан (5,8), Китай (4,6) та Польща (4,8).

Найбільш проблемними питаннями в транспортному секторі України є морський транспорт та портова інфраструктура, при чому обсяги перевалки та вантажів в портах значно скоротилися за цей період (рис. 2.7).

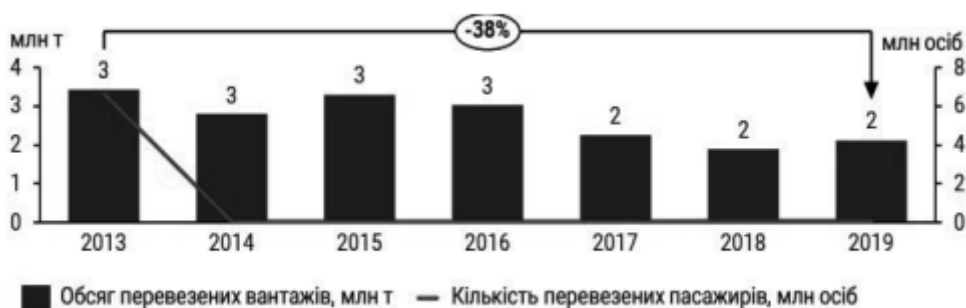


Рис. 2.7. Динаміка обсягу пасажирських та вантажних перевезень морським транспортом в Україні [25].

У період з 2013 по 2019 рік обсяг перевезень вантажів морським транспортом скоротився на 38%, а обсяг перевалки вантажів в українських портах - на 10% за той самий період (переважно через збройну агресію Росії проти України). Тим не менш, у 2019 році було зафіксовано рекордний за останнє десятиліття обсяг перевалки вантажів, який сягнув 160 мільйонів тонн.

Ситуація з пасажирськими перевезеннями ще гірша. Після вторгнення Росії до Криму вони майже припинилися. Якщо у 2013 році було перевезено понад 6,6 мільйона пасажирів, то у 2019 році – лише 79400 пасажирів.

Військова агресія Росії значно погіршила ситуацію з перевалкою вантажів, оскільки Україна здатна обробляти лише 10% від обсягу мирного часу всіх українських комерційних портів (працюють лише порти на дунайському березі

річки). Хоча були вжиті заходи для збільшення обсягів перевалки вантажів у портах на Дунаї (обсяг перевалки у лютому - квітні 2022 року збільшився приблизно в чотири рази), цього недостатньо, оскільки разом із західним кордоном, де імпорт та експорт здійснюється залізничним та автомобільним транспортом, Україна здатна обробляти лише 35% імпорту та експорту порівняно з довоєнним рівнем.

Варто зазначити, що блокада портів російськими військами коштує українській економіці близько 170 мільйонів доларів щодня. Згідно з прогнозом інвестиційної компанії Dragon Capital, зробленим у квітні 2022 року, річний ВВП України скоротиться на 25%, якщо Чорне море залишиться закритим, і на 22%, якщо порт буде знову відкритий.

Однак Олександр Нів'євський, проректор Київської школи економіки, вважає, що роль портів у цьому контексті недооцінена і оцінюється лише у 3% ВВП. На його думку, це може бути правдою за нормальних умов, коли додана вартість (включаючи вартість праці, капіталу та прибутку), створена портами, становить 3% ВВП. Однак за відсутності функціонуючого порту всі галузі, що залежать від морського транспорту та портів, стають його заручниками. Це стосується, в першу чергу, аграрного сектору та гірничо-металургійного комплексу. Для цих галузей альтернативи морському транспорту майже немає. Так, за їхніми розрахунками, роль портів для аграрного сектору України оцінюється від 20% до 22% ВВП, і ця залежність не є лінійною, роль портів і морського транспорту значно перевищує 3%.

Важливо зазначити, що до війни Україна експортувала через порти понад 70% від загального обсягу вантажів, що становило близько 47 млрд. доларів США.

Серйозною проблемою, яка потребує вирішення, є неефективне управління портовою інфраструктурою. У період 2015 – 2019 років Агентство морських портів України (АМПУ) продемонструвало високу прибутковість і рентабельність, чистий прибуток становив від 1,5 млрд. грн. до 3,9 млрд. грн.

Однак значна частина доходів АМПУ була перерахована до державного бюджету у вигляді зборів, податків та дивідендів замість того, щоб інвестувати в інфраструктуру. За останні п'ять років щорічні платежі на користь держави перевищували капітальні інвестиції у 3,5 рази. Це призвело до систематичного недовиконання планів капітальних інвестицій у портах, рівень недовиконання яких до 2019 року сягнув 50%, що спричинило невідповідність технічного рівня сучасним вимогам до послуг.

Важливо зазначити, що процес встановлення портових зборів в Україні є недосконалим і недостатньо прозорим. Порівняно з іншими портами Чорноморського регіону та їхніми світовими аналогами, вартість портових послуг в Україні є однією з найвищих. Законодавство України не встановлює конкретних цільових показників для портових зборів, а не регульоване використання цих зборів призводить до штучного завищення цін і гальмує розвиток портової інфраструктури.

Як наслідок, керівники підприємств та експерти оцінюють стан портової інфраструктури України як середній. Україна отримала 3,9 бала з 7 можливих за якістю портової інфраструктури (рис. 2.8).

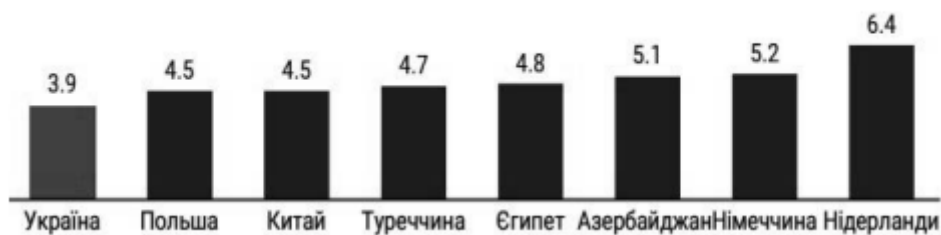


Рис. 2.8. Індекс якості портової інфраструктури, 2020 р. [27].

Всесвітній економічний форум зазначив, що показники країн-конкурентів у рейтингу значно вищі, ніж в Україні. Наприклад, коли йдеться про портову інфраструктуру, Україна відстає від таких країн, як Німеччина (5,2), Нідерланди (6,4), Азербайджан (5,1), Туреччина (4,7), Єгипет (4,8), Китай (4,5) та Польща (4,5). Середній бал якості портової інфраструктури в ЄС становить 4,8.

Важливим способом подолання кризи морського транспорту в Україні є поживлення річкових перевезень, які зупинилися через застарілу інфраструктуру та недостатнє фінансування.

За даними Державної служби статистики, у 1991 році обсяг вантажів, перевезених річками України, перевищував 60 мільйонів тонн. Однак до 2019 року ця цифра впала до 18,2 млн. тонн. В останні роки річковий транспорт поступово відновлюється – вантажообіг на річці Дніпро збільшився на 83,4% у період з 2016 по 2019 роки, досягнувши 11,79 млн. тонн у 2019 році (рис. 2.9).

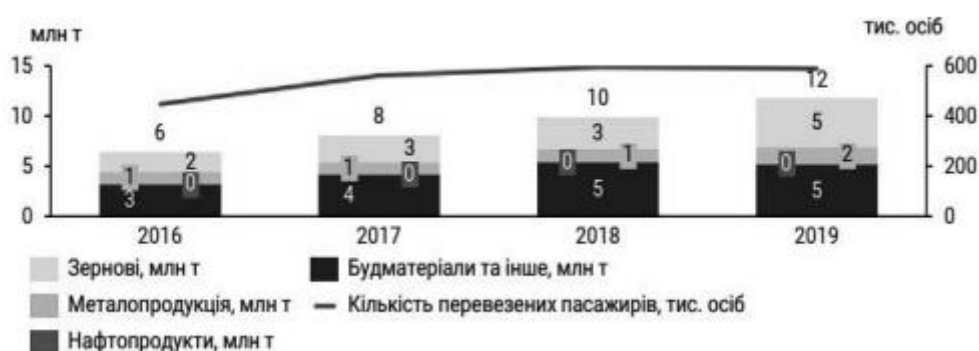


Рис. 2.9. Вантажні та пасажирські перевезення по Дніпру [25]

Зокрема, обсяги перевезень зернових зросли у 2,4 рази з 2016 року. Однак обсяги перевезень нафтопродуктів впали майже на 12%. Пасажирські перевезення річковим транспортом також залишаються на низькому рівні. У 1990 році внутрішніми водними шляхами було перевезено близько 19,1 мільйона пасажирів, тоді як у 2019 році цей показник становив менше 600000. Наразі річковим транспортом користуються переважно для того, щоб дістатися до дачних ділянок. На жаль, річкова інфраструктура застаріла і потребує нагального ремонту, капітального ремонту, модернізації та заміни. Зокрема, технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного, оскільки капітальні ремонти не проводилися тривалий час. З 2017 року кошти, виділені державою на капітальний ремонт шлюзів, витрачаються не в повному обсязі.

Наприклад, у 2019 році із запланованих 124,3 млн. грн. на ремонт було витрачено лише 22,7 млн. грн. (81,7% не використано). Крім того, більшість ремонтних робіт не були завершені вчасно.

Іншою важливою проблемою є скорочення річкових судноплавних шляхів. З 1990 року експлуатаційна довжина таких судноплавних шляхів скоротилася вдвічі (з близько 4000 км. до 1900 км. у 2018 році). Крім того, лише 57% внутрішніх водних шляхів України мають гарантовані глибини і не відповідають вимогам безпечного судноплавства.

Таким чином, незважаючи на те, що транспортна галузь визнана сферою, яка потребує підтримки та розвитку на державному рівні та є одним із пріоритетних напрямків, існує чимало проблем та протиріч, які перешкоджають її розвитку в сучасних умовах.

Тому необхідно повністю оновити транспортну інфраструктуру, створити умови для вільної конкуренції для подальшого розвитку сектору та забезпечити ефективний розвиток і координацію різних видів транспорту. Це вимагає формування та реалізації ефективної державної політики, яка забезпечить інституційні рамки для розвитку та функціонального зростання транспортного сектору України.

2.3. Перспективи розвитку транспортної галузі України

Необхідно активно працювати над підвищенням ефективності та якості транспортних послуг, що посилить конкурентоспроможність сектору. Це, в свою чергу, стимулюватиме український експорт та сприятиме розвитку внутрішнього ринку, торгівлі, туризму та інших секторів.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає основні напрямки та перспективи розвитку транспортного сектору України на середньострокову перспективу. Стратегічний документ визначає пріоритетні напрямки для досягнення стратегічних цілей:

- удосконалення державного управління в транспортному секторі;
- надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного сектору України в міжнародну транспортну мережу;
- забезпечення сталого фінансування транспортного сектору;
- підвищення рівня безпеки на транспорті;
- забезпечення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

Ці пріоритети визначені з метою сприяння розвитку транспортного сектору в Україні та досягнення стратегічних цілей, визначених на період до 2030 року. Для забезпечення сталого розвитку транспортного сектору України в довгостроковій перспективі необхідно вжити таких заходів:

- створити чітко визначені правові умови для сприяння залученню інвестицій, у тому числі іноземних, у транспортні та інфраструктурні проекти;
- підвищити інвестиційну привабливість сектору шляхом створення конкурентного середовища, сприятливого для розвитку;
- створення умов для подальшої економічної та технологічної інтеграції транспортного сектору у світовий транспортний ринок;
- забезпечення збалансованого розвитку всіх секторів та підгалузей транспортного сектору;
- удосконалення нормативно-правової бази з метою створення рівних та сприятливих умов для всіх учасників транспортно-логістичного ринку;
- будівництво та модернізація транспортної та складської інфраструктури, вантажних терміналів з метою створення сприятливих правових, організаційних та фінансово-економічних умов.

Ці заходи спрямовані на забезпечення сталого розвитку транспортного сектору та його майбутню гармонізацію з міжнародними стандартами. Таким чином, державна політика має сприяти швидкому розвитку транспортного сектору для забезпечення сталого зростання валового внутрішнього продукту та активної інтеграції у міжнародний транспортний ринок з урахуванням економічних, соціальних та екологічних аспектів.

Для підвищення ефективності транспортного сектору України необхідно реалізувати комплексну програму оновлення та модернізації транспортної системи, що включає заходи з удосконалення нормативно-правової бази, створення сприятливого інвестиційного та конкурентного середовища.

Для сталого розвитку України важливим є посилення ролі транспортного сектору, який відіграє важливу роль у забезпеченні рівня життя суспільства, соціально-економічного розвитку держави, національної безпеки та міжнародного співробітництва. Наразі транспортний сектор в Україні є недостатнім і задовольняє лише базові транспортні потреби економіки та населення. Необхідно підвищити рівень безпеки, енергоефективності, якості пасажирських і вантажних перевезень та екологічних аспектів.

Таким чином, аналіз сучасного рівня розвитку транспортного сектору в Україні свідчить про негативну тенденцію, яка не відповідає пріоритетам сталого розвитку країни, визначеним у стратегічних документах, прийнятих на національному рівні. Така ситуація зумовлює необхідність оцінки результативності та ефективності державної політики розвитку транспортного сектору в Україні. Таким чином, лише системна політика, спрямована на підтримку європейських та євроатлантичних маршрутів, розбудову відносин з новими партнерами на Близькому Сході та в Азії, створення сприятливого бізнес-середовища, заохочення підприємництва та підтримку експорту, залучення інвестицій та збільшення внутрішнього споживання, зміцнить позиції України як регіонального гравця та допоможе стримати військову агресію і стати рушійною силою економічного зростання та підвищення рівня життя населення, в тому числі й за рахунок розвитку транспорту.

Отже, низка подій, що відбулися у світі у 2020-2022 роках, мали безпосередній вплив на глобальне економічне середовище, в тому числі на транспортний сектор, як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі. Серед цих подій – зниження обсягів інвестицій. Це, разом зі значним скороченням пропозиції, свідчить про те, що конкуренція за капітал в країнах з

економікою, що розвивається, швидко посилиться в найближчі роки. Вплив коронавірусу на виробничий цикл багатьох компаній змусив їх переглянути свої ланцюги постачання, щоб зменшити залежність від постачальників. Коронавірус став каталізатором структурних змін, що відбуваються одночасно в політичній, економічній, соціальній та технологічній сферах. Військова агресія Росії проти України також мала глобальний вплив.

Сучасні виклики та загрози для України включають події, що відбулися в країні протягом останніх років, починаючи з анексії Росією Криму, тимчасової окупації частин Донецької та Луганської областей, пандемії коронавірусу та російського військового вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року. Нижче наведено деякі з найважливіших подій в Україні за останні роки. Ці події вимагають перегляду ролі та місця транспортного сектору на законодавчому рівнів забезпеченні національної безпеки.

Україна, разом з багатьма іншими країнами, прагне до реалізації глобальних Цілей сталого розвитку, враховуючи власні особливості, можливості, рівень розвитку, національні стратегії, концепції та пріоритети. Тому, з метою сприяння реалізації резолюції щодо глобальних цілей сталого розвитку до 2030 року, прийнятої Генеральною Асамблеєю ООН 25 вересня 2015 року, та забезпечення національних інтересів України у сфері сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави з метою підвищення рівня і якості життя населення, Президент України видав Указ №722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року».

Успіх або невдача України у досягненні Цілей сталого розвитку на період до 2030 року безпосередньо залежить від ефективності та результативності державної політики щодо забезпечення доступності та сталого управління водними ресурсами та санітарії, узгодженого, інклюзивного та сталого економічного зростання, повної та продуктивної зайнятості, повної та продуктивної зайнятості для всіх, розвитку транспортного сектору. Важливо сприяти забезпеченню гідної праці для всіх; забезпечити відкритість, безпеку,

життєздатність та екологічну стійкість населених пунктів; вжити невідкладних заходів щодо протидії зміні клімату та забезпечити охорону довкілля.

Ці аспекти є життєво важливими для досягнення сталого розвитку в Україні і вимагають відповідних державних заходів та стратегічного планування в транспортному секторі. Усі завдання, викладені в Цілях сталого розвитку України до 2030 року, є прогностичними та плановими документами, що мають відношення до транспортного сектору, і мають бути враховані при розробці нормативно-правових актів та проєктів. Це необхідно для забезпечення балансу між економічними, соціальними та екологічними аспектами сталого розвитку в Україні, включаючи транспортний сектор. Дуже важливо враховувати ці цілі, оскільки належне сполучення транспортної мережі та надання якісних і доступних транспортних послуг є необхідними для сталого розвитку України. Нехтування ними в нинішніх умовах загрожує не лише економічному зростанню та соціальному добробуту, але й національній безпеці. Тому існує нагальна потреба включити ці питання в усі аспекти транспортного планування та регулювання для забезпечення сталого розвитку в Україні.

Важливо зазначити, що транспортний сектор відіграє ключову роль у забезпеченні прогресивних змін в українській економіці та є важливим індикатором ефективності та результативності державної політики щодо розвитку як сектору, так і національної економіки в цілому. Транспортна та дорожня інфраструктура України є важливим елементом економічного розвитку та має значний потенціал для подальшого зростання. Розташована на перехресті транспортних шляхів між Західною Європою та Східною Азією, Україна має розгалужену мережу транспортних шляхів та різноманітний сучасний рухомий склад. Україна має високий рівень транзиту, що свідчить про потенціал транспортного сектору, але для його реалізації необхідні стратегічні реформи в цій галузі.

З метою подальшого розвитку транспортного сектору України та підвищення його конкурентоспроможності Міністерство інфраструктури

розробило Національну транспортну стратегію до 2030 року. Цей комплексний програмний документ визначає цілі та завдання розвитку транспортного сектору та передбачає його інтеграцію до європейської транспортної системи.

Стратегія визначає основні напрямки формування транспортної політики, забезпечує ефективне управління та визначає основні напрямки розвитку транспортного сектору до 2030 року. До 2030 року основними пріоритетами розвитку транспортного сектору є:

- створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи. Це включає посилення інституційної спроможності адміністративних органів у транспортному секторі та модернізацію транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;

- підтримка інноваційного розвитку транспортного сектору та реалізація глобальних інвестиційних проєктів, спрямованих на суттєву модернізацію існуючих та будівництво нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Це дозволить задовольнити потребу в якісних транспортних послугах та знизити транспортні витрати на виробництво з урахуванням ресурсних та екологічних обмежень;

- створення безпечної, екологічно чистої та енергоефективної транспортної системи для суспільства. Це передбачає вдосконалення державного управління у сфері безпеки на транспорті відповідно до міжнародних стандартів, посилення інституційної спроможності адміністративних органів для забезпечення прямого або опосередкованого регулювання ринку транспортних послуг та державного нагляду за безпекою на транспорті;

- забезпечення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції, включаючи заходи з розвитку пасажирських перевезень між регіонами країни та розширення мережі міського транспорту для забезпечення мобільності та ефективної роботи сучасного пасажирського транспорту. Вона також передбачає ефективний державний контроль за якістю послуг пасажирського транспорту.

Реалізація Транспортної стратегії дозволить суттєво підвищити ефективність роботи всієї транспортної системи, що сприятиме сталому економічному зростанню та підвищенню якості життя громадян України. Стратегія підвищить ефективність внутрішніх вантажних перевезень шляхом удосконалення відповідної інфраструктури та її інтеграції з міжнародними та транс'європейськими транспортними мережами. Це буде досягнуто шляхом створення мережі регулярних маршрутів контейнерних та інтермодальних вантажних поїздів, синхронізованих з маршрутами поїздів ЄС. Крім того, використання вільних повітряних маршрутів та навігаційних технологій підвищить ефективність використання повітряного простору України.

Крім того, згідно зі стратегією, Україна планує увійти в топ-50 до 2025 року та в топ-20 до 2030 року за індексом ефективності логістики, визначеним Світовим банком. План передбачає збільшення вантажних та пасажирських перевезень, зокрема п'ятикратне збільшення перевезень внутрішніми водними шляхами до 2030 року, а також входження України до топ-100 світових портів за обсягами перевалки контейнерів. Збільшення інвестицій у розвиток транспортного сектору передбачає оновлення до 2030 року щонайменше 90% основних фондів. Досягнення цілей Стратегії також передбачає локалізацію до 2030 року не менше 80% виробництва інноваційного транспортного обладнання на українських підприємствах. Крім того, реалізація стратегічного напрямку розвитку транспортного сектору до 2030 року передбачає досягнення таких результатів збільшення частки автомобільних доріг загального користування державного значення з твердим покриттям до 70% від загальної кількості; забезпечення регулярним автобусним сполученням 90% сіл і селищ; збільшення використання електромобілів у внутрішніх перевезеннях до 75%; збільшення використання альтернативних видів палива та електроенергії.

Таким чином, реалізація Стратегічної директиви розвитку транспортного сектору до 2030 року спрямована на створення конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та побудову ефективної національної транспортної

системи. Метою є забезпечення належної якості та безпеки перевезень, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, підвищення конкурентоспроможності на міжнародному транспортному ринку та реалізація транспортного потенціалу України.

Глобалізація світової економіки робить наші завдання більш складними, а ефективне використання транспорту в міжнародних відносинах набуває все більшого значення.

Розвиток торгівлі з іншими країнами посилює роль морського транспорту і робить портові комплекси України важливими для розвитку національної економіки та задоволення її потреб. Оскільки вимоги зростають, українські порти повинні відповідати всім стандартам і забезпечувати портову інфраструктуру, здатну конкурувати на міжнародному рівні.

З огляду на вищезазначене, необхідно розробити стратегію розвитку українських портів на національному рівні до 2038 року. Основною метою цієї стратегії є визначення концептуальних засад формування державної політики щодо планування та розвитку портової галузі. Основними завданнями стратегії є підвищення якості послуг, створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання існуючих портових потужностей. Крім того, важливими аспектами є гармонізація розвитку портової інфраструктури, підвищення пропускної здатності портів, посилення участі в міжнародних ланцюгах поставок, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та запобігання забрудненню навколишнього середовища компаніями та суднами. Крім того, важливим є дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах портових кордонів та акваторії відповідно до міжнародних стандартів.

Для досягнення цієї мети необхідно реалізувати стратегічні завдання у сферах оптимізації системи управління портовою галуззю, збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей і підвищення

якості послуг у портах України, як зазначено у Стратегії розвитку портів України до 2038 року[32].

Стратегія розвитку та транспорту портів до 2038 року передбачає збільшення обсягів вантажообробки портів країни в 1,5 рази та залучення приватного капіталу до 50 млрд. грн. Ці цифри є основними показниками, що використовуються при визначенні завдань для досягнення зазначених цілей. Основною стратегічною метою розвитку транспортного сектору в сучасних умовах є задоволення потреб української економіки за рахунок покращення та модернізації транспорту та інфраструктури. Для досягнення цієї мети планується реалізація відповідних стратегічних завдань у різних секторах:

У сфері наземного транспорту до 2030 року планується відремонтувати та реконструювати 10 000 км. доріг, знизити ступінь зносу локомотивів до 45%, побудувати нові цементобетонні дороги з використанням цементно-шлакових продуктів. Проект реалізовано.

У сфері водного транспорту планується підвищити мінімальний рівень ефективності роботи портів до 70% за рахунок збільшення пропускної спроможності до 200 млн. тонн на рік; збільшити обсяг вантажоперевезень річками до 20 млн. тонн до 2025 року; збільшити кількість великоглибинних (глибше 19 метрів) морських причалів в Україні що найменше до п'яти. План передбачає наступне.

У сфері повітряного транспорту планується збільшити загальну кількість пасажирів в українських аеропортах до понад 70 мільйонів на рік та збільшити кількість стикувальних рейсів.

Крім того, реалізація Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), Карти вантажопотоків Європа – Центральна Азія -Китай, Ініціативи транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), розвиток в Україні частини Балтійського та Чорноморського транспортних коридорів, включаючи річки Дніпро та Прип'ять, збільшення обсягів контейнерних перевезень до 2 млн. тонн.

Для досягнення вищезазначеної стратегічної мети – задоволення потреб української економіки через покращення та модернізацію транспорту та інфраструктури – необхідно реалізувати так і пріоритетні тактичні заходи у відповідних сферах

Сектор наземного транспорту: оновлення транспортної стратегії; модернізація та розвиток дорожньої інфраструктури, включаючи модернізацію залізничної інфраструктури; розвиток швидкісного пасажирського залізничного транспорту; будівництво бетонних доріг.

Сектор водного транспорту: розробка стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту та оновлення стратегії морського транспорту; модернізація портової інфраструктури, у тому числі шляхом державно-приватного партнерства; усунення вузьких місць на ділянках порт-залізниця; ремонт та розвиток річкової інфраструктури; забезпечення належних параметрів руху суден на водних шляхах сполучення; забезпечення сприятливих умов для будівництва транспортно-логістичних комплексів на річках країни.

У сфері авіаційного транспорту - розробка стратегії розвитку внутрішніх авіап перевезень; модернізація та будівництво нових регіональних аеропортів, у тому числі на основі державно-приватного партнерства; створення інтермодальних логістичних центрів у Києві, Харкові, Одесі, Дніпрі та Львові; а також у повітряному просторі України після відновлення повного контролю над тимчасово окупованими Росією територіями. Це включає підтримку транзитних польотів. Державна політика у сфері транспорту та логістики спрямована на три основні напрями: створення сприятливих умов для розвитку інтермодальних перевезень; сприяння інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів; розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, у тому числі створення системи логістичних хабів, та забезпечення конкурентоспроможної вартості залізничних перевезень. Таким чином, реалізація зазначених напрямів державної політики у сфері транспорту дозволить Україні стати розвиненим

логістичним та виробничим центром, що забезпечить потреби економіки та реалізує експортний і транзитний потенціал країни.

Таким чином, аналізуючи останні події в Україні та світі, можна зробити висновок, що національна безпека вимагає переосмислення та перегляду державної політики щодо ролі транспортного сектору в Україні. Важливо також визнати, що транспортний сектор та його складові є життєво важливими для національної безпеки. Ці аспекти мають бути враховані при подальшій трансформації державної політики щодо розвитку транспортного сектору в Україні, особливо у зв'язку із загрозами та викликами на сучасному етапі.

Висновок до другого розділу

У нинішніх умовах можна констатувати, транспортний сектор задовольняє потреби населення та економіки з точки зору обсягів перевезень, але не з точки зору якості перевезень. Це свідчить про неефективність та недостатню результативність державної політики у цій сфері. Так, у 2021 році на транспортний сектор в Україні припадало лише 5,3% валової доданої вартості у структурі ВВП (6,6% у 2019 році), кількість постійних працівників скоротилася на 2,3% порівняно з попереднім роком, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків. Останні тенденції розвитку транспортного сектору в Україні є суперечливими і пов'язані зі стабільними обсягами пасажирських і вантажних перевезень, зниженням прибутковості, скороченням фінансування у наукові досліджень і розробки, зниженням інвестиційної та інноваційної активності, зростанням заборгованості перед бюджетом і кредиторами, недостатністю обігових коштів та високими викидами вуглецю. Проблеми та суперечності у формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортного сектору в Україні полягають у незавершеності нормативно-правового забезпечення транспортно держсектору, яке не відповідає кращим зарубіжним практикам, використанні адміністративно-примусових методів управління, що обмежують

ефективність функціонування транспортного сектору, залучення інновацій та інвестицій у транспортний сектор з боку вітчизняних та іноземних інвесторів та відсутності прав нових стимулів; недостатньому прогресі в імplementації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

ВИСНОВКИ

Важливість та актуальність розвитку транспортного сектору пояснюється його особливим значенням для сталого розвитку України, підвищення якості життя її громадян та забезпечення національної безпеки. Транспортна залежність впливає на всі аспекти національної безпеки, включаючи зовнішню економіку, внутрішню політику, економіку, продовольство, навколишнє середовище, боротьбу з тероризмом, розвідку, науку і технології. Тому останні події в Україні та світі, такі як пандемія COVID-19 та військова агресія Росії проти України, вимагають перегляду чинного законодавства щодо ролі транспортного сектору в забезпеченні національної безпеки та визнання відповідних підгалузей об'єктами національної безпеки. Це має бути враховано при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортного сектору в Україні в контексті сучасних загроз і викликів.

В інших країнах постійно відбуваються активні адміністративні реформи в транспортному секторі, держава бере активну участь у впровадженні стратегічних змін та надає значну підтримку в трансформації сектору. Одним з ключових елементів формування та реалізації національної політики розвитку транспортного сектору в провідних країнах світу є створення та належне функціонування національних транспортних моделей, які є основним інструментом цифрового прогнозування та планування транспортних процесів. Крім того, різні країни впроваджують інтелектуальні транспортні системи та елементи, які інтегрують новітні інформаційно-комунікаційні технології в транспортну інфраструктуру, транспортні засоби та користувачів з метою підвищення безпеки та ефективності транспортних процесів. Загалом, розвинені країни впроваджують спільну національну політику, яка об'єднує зусилля держави та інших суб'єктів (наприклад, бізнесу на всіх рівнях, місцевих громад та мешканців) для досягнення національних цілей у транспортному секторі, при

цьому держава виконує стратегічні та інноваційні функції, підтримуючи ключові технологічні та економічні інновації та прискорюючи розвиток транспортного сектору. Широке використання державно-приватного партнерства, особливо у сфері екологізації транспорту, є ще одним важливим напрямом у формуванні та реалізації національної політики розвитку транспортного сектору за кордоном.

Сучасна трансформація транспортного сектору характеризується важливими світовими тенденціями, такими як глобалізація міжконтинентальних авіап перевезень, використання альтернативних видів палива, широка контейнеризація транспорту, скорочення використання автомобілів у містах за рахунок розвитку громадського транспорту, а також тенденція до «озеленення» транспорту.

У нинішніх умовах транспортний сектор задовольняє потреби населення та економіки з точки зору обсягів перевезень, але не з точки зору якості перевезень. Це є свідченням неефективної та недієвої державної політики у цій сфері. Так, у 2021 році на транспортний сектор в Україні припадало лише 5,3% валової доданої вартості у структурі ВВП (6,6% у 2019 році), кількість штатних працівників скоротилася на 2,3% порівняно з попереднім роком, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків. Як наслідок, останні тенденції розвитку транспортного сектору в Україні є суперечливими і пов'язані зі стабільними обсягами пасажирських та вантажних перевезень, зниженням прибутковості, зменшенням фінансування наукових досліджень та розробок, зниженням інвестиційної та інноваційної активності, зростанням заборгованості перед бюджетом та кредиторами, недостатністю обігових коштів та високим рівнем викидів вуглецю в атмосферу. Тому державна політика розвитку транспортного сектору в Україні потребує суттєвого вдосконалення з точки зору ефективності та результативності.

До проблем та протиріч у формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортного сектору в Україні в її нинішньому вигляді можна віднести наступні: недостатнє нормативно-правове забезпечення транспортного

сектору, яке не відповідає кращим зарубіжним практикам; адміністративно-примусові методи управління, які обмежують ефективність функціонування сектору; відсутність стимулів для залучення інновацій та інвестицій у транспортний сектор з боку вітчизняних та іноземних інвесторів, які не закріплені в законодавстві та не діють; недостатній прогрес у реалізації національної політики щодо розвитку транспортного сектору. Всі ці фактори підкреслюють необхідність удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики щодо розвитку транспортного сектору.

Важливим елементом стратегії подальшої модернізації та сталого розвитку транспортного сектору України в сучасних умовах є активна участь у міжнародному співробітництві та подальша інтеграція транспортного сектору і транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему. Цілями є збільшення обсягів перевезень та валютних надходжень, зниження транспортних витрат, дотримання міжнародних стандартів пасажирських та вантажних перевезень, покращення енергетичних та екологічних показників транспорту, збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг. Це буде досягнуто шляхом суттєвого підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній та забезпечення оперативної готовності транспортної системи України до використання для зміцнення обороноздатності країни.

Таким чином, активне міжнародне співробітництво у транспортній сфері та гармонізація з європейським законодавством у контексті є у європейської інтеграції України сприятиме перетворенню транспортного сектору на одну з ключових галузей економіки. Це забезпечить стабільне та ефективне функціонування галузі, збільшить надходження до державного та місцевих бюджетів України, підвищить рівень життя населення, забезпечить національну безпеку та територіальну цілісність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Артёмов І.В., Бакуменко В.Д., Бондаренко В.Д. та ін. Пріоритетні напрями європейської інтеграції України та механізми їх регулювання. Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. Ужгород: Ліра, 2009. С.139-161.
2. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf>.
3. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/21469/5175.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
4. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336с.
5. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European Strategy and Policy Analysis System: URL: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPAS Report.pdf>.
6. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В. Прядко. Чернівці, 2009. С.238–239.
7. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL.: <https://ua.news/ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyayah-koronakryzysa-otsenka-negativnogo-vozdjstviya-y-prognoz/>.
8. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>.
9. Дохідність Укрзалізниці URL: <https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial-statements/>.
10. Експорт за видами продукції, Міжнародний торговий центр (ITC). URL: <https://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-product-country/>.

11. З 2035 року в ЄС можна зареєструвати лише електромобілі. URL: <https://sundries.com.ua/z-2035-roku-v-ies-mozhna-zareiestruvaty-lyshe-elektromobili/>.
12. Закон України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
13. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.
14. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
15. Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 51, ст.548). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.
16. Закон України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
17. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>.
18. Закон України «Про транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
19. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>.
20. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015-2020. URL. : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>.

21. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF Global Risk Report 2020.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF%20Global%20Risk%20Report%202020.pdf).
22. Інформація Державного комітету статистики України. <http://www.ukrstat.gov.ua>.
23. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи: проблема термінології та формування системи класифікації. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1679/0>.
24. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6719>.
25. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. <http://mtu.gov.ua>.
26. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. X. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435.
27. Макроекономічний аналіз на 2 квітня 2021 року. URL.: <https://nabu.ua/ru/makroekonomichniy-analiz-na-2-kvitnya.html>.
28. Малиш Н.А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту. Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту. 2015. Вип. 2. С. 104-109.
29. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf).
30. Міністерство інфраструктури. Стратегія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html>.
31. Національна політика розвитку інтелектуального капіталу з позиції глобалізації економіки та механізм її правового забезпечення: монографія. За наук. Ред. д.е.н., проф. Бутнік-Сіверського О.Б. НДІ ІВ НАПрНУ. К.: Інтерсервіс. 2017. 382 с.

32. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

33. Підсумки роботи транспорту у 2020 році. URL.: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

34. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

35. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

36. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#n2>.

37. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>.

38. Про Стратегію сталого розвитку “Україна - 2020” : Указ Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

39. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/60705175>.

40. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

41. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку : монографія. За ред. З.С.Варналія. К.: Знання України, 2005. 498 с.

42. Рибчук А.В. Транспортні системи світу - важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.
43. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2020. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf>.
44. Річний звіт Антимонопольного Комітету України - 2021. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/627/ccb/c10/627ccbc10ef3d640199715.pdf>.
45. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року» № 526-р від 10.07.2019 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80>.
46. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку інформаційного суспільства в Україні» № 386-р від 15.05.2013 р.. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/386-2013-%D1%80>.
47. Садловська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. Ефективна економіка. URL.: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1495>.
48. Садова У.Я. Соціальна політика в Україні: регіональні дослідження і перспективи розвитку : Монографія. Львів : IPД НАН України, 2005. 408 с.
49. Самойдюк М. Укрзалізниця у 2020 році скоротила обсяг капітального ремонту залізничних колій на 60%. URL.: <https://www.railinsider.com.ua/uz-u-2020-roczni-skorotyla-obsyag-kapremontu-zaliznychnyh-kolij-na-60/>.
50. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.
51. Соціально-економічне становище України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
52. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/spivrobitnictvo-z-mizhnarodni-organizacii-v-sferi-transportu.html>.

53. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
54. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за січень 2021 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
55. Статут ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=248512552>.
56. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.
57. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» № 722/2019 від 30.09.2019 р. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.
58. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.
59. Через пандемію обсяг авіап перевезень у 2020 р. впав на 60% – ІКАО. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerez-pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vpav-na-60-ikao.html>.
60. Черніхова О. С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>.
61. Якименко Н.В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. № 45. С. 259–262.