- зростання стимулювання геополітичної стабільності в світі;
- перерозподіл сфер впливу між провідними світовими економічними лідерами (особливо США, Європою та Китаєм);
- зменшення залежності від нафтогазових ресурсів;
- перехід на нові види ресурсів, енергії, застосування нових енергозберігаючих технологій та ін.;
- зменшення зайнятості серед молодшого покоління та боротьба із «старінням» світового населення;
- боротьба із тероризмом, хворобами, природними катастрофами та іншими викликами сьогодення;
- збільшення ролі бізнесових та фінансових структур у політичній владі;
- переваги окремих країн над іншими з точки розу економічного розвитку та соціального забезпечення населення;
- поступова переорієнтація на домінування нових валют, країн, моральних принципів та інші фактори, корті так чи інакше накладають свій відбиток на глобальний розвиток світу.

Звісно, що єдиного рішення для подолання національною економікою кризового стану немає, але й чекати чиєїсь допомоги нашій країні на потрібно[4,5]. Адже в часи змін будь-яка країна може самотужки або об'єднавшись з іншими країнами навіть із слабшими економіками «завоювати» частину глобального простору.

Список використаних джерел

1. История мировой экономики: учебник вузов/ Под ред. Г. Б. Поляка. А. Н. Марковой. — М.: ЮНИТИ., 2002.-727 с.

2 Мир после кризиса. Глобальные тенденции-2025: меняющийся мир. Доклад НРС США [Електронний ресурс] . - Режим доступа: htt://www.e-reading.org.ua/bookreader.php/ 145433/Mir_posle_krizisa._Global%27 nye_ endencii _-_ 2025_menyayushchiiisya_mir._ Doklad_ NRS_SShA.html

3. Дикань В.Л. Государственное управление развитием экономики Украины в условиях "третьей волны" глобализации / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. - № 43. - С. 11 - 20.

4. Дикань В.Л. Реанимирование экономики Украины / В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 45. - С. 11 - 17.

5. Каличева Н.Є. Проблеми та перспективи розвитку економіки України в сучасній світовій економічній системі [Текст] / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 4 (40). - С. 117 – 120.

УДК 338.47:656.2

ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ-ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

До складу світової транспортної системи входять: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, а також люди, які працюють на транспорті.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі - особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі - вантажний та пасажирський, за видами використання можливостей навколишнього середовища - на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний, за видами використання засобів пересування - на залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний тощо. Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі - каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Розвиток логістичної інфраструктури дає західним країнам змогу не тільки забезпечити власні потреби в транспортно-логістичних послугах, але й надавати їх іншим країнам. Світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд. дол. США. Найбільшими експортерами транспортних послуг є США - 18 %, країни Європейського союзу - 42

%, зокрема Великобританія - 7,7 %, Франція - 6,1 %, Німеччина - 5,9 %. У цих країнах продаж послуг досягає 25-33 % від загального об'єму експорту товарів. Динаміка статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг у світі складають 9,8-10,0 % при зростанні експорту товарів 7,8-8,0 %. У країнах Південно-Східної Азії темпи зростання послуг за такий же період складали 16,6 %. За експертними оцінками експорт транспортних послуг (враховуючи їх випереджаюче зростання) до 2020 року може перевищити 20 млрд дол. США [2].

Натомість транзитний потенціал України використовується лише на 60 %. Доходи від транзиту й комплексу пов'язаних з ним послуг складають біля 6 % ВВП. Через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недотримує близько 2,5 млрд дол. США [3].

На сьогоднішній день в усіх розвинутих країнах майже весь обіг зовнішньої торгівлі (імпорт і експорт), а також більша частина внутрішнього товарообігу здійснюється через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри у країну надходять значні валютні кошти. Податки, що стягуються з таких центрів, зазвичай є вагомим вкладом до бюджету.[4].

Враховуючи прагнення України посісти гідне місце в європейській спільноті та європейській транспортній системі негайного розв'язання потребує проблема створення мережітранспортно-логістичних центрів, яка б забезпечила як внутрішні так і зовнішні потреби країни в логістичному сервісі. Досвід створення таких структур у розвинутих країнах стане в нагоді при розбудові національної мережі транспортно-логістичних центрів.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлене високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

За даними Секретаріату Європейської конференції міністрів транспорту, в 42 країнах-членах цієї організації в період з 1970 по 2001 рр. вантажообіг автомобільного транспорту виріс з 513,9 млрд. т-км до 1848,3 млрд. т-км, тобто більше ніж в 3 рази, а пасажирообіг - з 2631,1 млрд. пас. км до 5507,3 млрд. пас. км, або більше ніж у два рази [4].

Враховуючи викладене, у разі пасивної позиції з боку України з даного питання та невживання активних заходів для формування відповідної інфраструктури по обслуговуванню та забезпеченню транзиту, створення логістичних парків та спеціальних митних зон для складування, перевантажування й експортної переробки транзитних товарів, наша держава ризикує втратити значну долю потенційних прибутків від розгортання нових проектів та зростання масштабів транзиту українською територією. За висновками вітчизняних фахівців, внаслідок розгортання такого сценарію, Україна втратить перспективні робочі місця, що могли б бути створені у разі будівництва логістичної мережі на своїй території, а також недоотримає значну кількість потенційних інвестицій та новітніх систем технологічного й інформаційного обслуговування вантажопотоків; можливість створення конкурентоспроможного комплексу транспортних і логістичних послуг; можливість привернення достатнього масштабу додаткових вантажопотоків на Україну, за рахунок чого вдалося б збільшити обсяг переробки вантажів.

Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань ,Н.В.Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11-16

2. Звіт Всесвітнього Банку „Україна: Оцінка сприяння торгівлі та транзиту" (Ukraine: Trade and Transit Facilitation Assessment). – Режим доступу: http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/UKRAINEEXTN/0,,contentMDK:22597656~menuPK:328539~pagePK:2865066~piPK:2865079~theSitePK:328533,00.html

3. Майорова І. М. Україна у міжнародних логістичних системах товароруху / І. М. Майорова // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: зб. наук. праць. – 2010. – № 2. – С. 69-74. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpaeiv/2010_2/15.pdf

4. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко // Науковий вісник. – 2007. – вип. 17.2. – С. 301-305