

- зменшення можливостей більшості країн світу стосовно формування та реалізації власної незалежної економічної політики;
- посилення нерівномірності розвитку держав світу [2, с. 312].

Таким чином, формування та розвиток сучасних викликів глобалізації пов'язано, насамперед, з тим, що до нової системи глобалізованого світу різні країни і народи виявились неоднаково підготовленими, відрізняючись за своїм економічним, демографічним, політичним, виробничим, соціокультурним потенціалом. Глобальні виклики світової економіки мали суттєвий вплив на національну економіку країн і призвели до утворення наднаціональних інститутів і перехід у їх компетенцію низки політичних, економічних, соціальних функцій, які раніше виконувалися на національному рівні. Виникнення проблем економічної, екологічної, культурної безпеки вимагає погодження дій суб'єктів міжнародних відносин; виникнення політичних, економічних, соціальних «шоків»; посилення взаємозалежності національних економік та їх взаємопроникнення.

Новітні глобальні виклики та загрози для національної економіки України призвели до зростання безробіття, бідності, пригнічення внутрішнього національного ринку, наслідком чого стало усунення України з міжнародного конкурентного середовища та зростання рівня тіньової економіки. Тому для подолання негативних явищ в економіці України необхідно здійснити радикальні зміни, щодо подальшого розвитку економічного потенціалу. Як показав світовий досвід, чим потужніша економіка країни, тим більше позитивних зрушень вона отримає від процесу глобалізації.

### **Література.**

1. Сардак С. Нові глобальні виклики економічного розвитку / С. Сардак // Схід. – 2010. – № 6 (106). – С. 65 – 68.
2. Ткаченко Ю. В. Глобальні виклики в контексті формування інвестиційної привабливості національної економіки / Ю. В. Ткаченко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2012. – № 7 (178). – С. 312 -318.

## **ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

*Дехтяренко Н. І., Навіцкас В. А., Сорокіна А. В., студенти  
Науковий керівник: Алексєєва Т. І., к.е.н., доцент  
Харківський торговельно-економічний інститут КНТЕУ*

Транспортна система у зовнішньоекономічних зв'язках займає одне з основних позицій у світовій економіці. За рахунок транспортних перевезень вирішуються питання щодо надходжень у бюджет країн світового співтовариства.

Вигідне географічне положення України, розвинена транспортна мережа, наявність портів сприяли тому, що обсяги транзитних вантажопотоків через

територію нашої країни з року в рік збільшувалися. Але, починаючи з 2014 року, ситуація значно погіршилася.

Україна за своїм транзитним потенціалом займала одне з перших місць у Європі, що підкреслює особливу значимість розробки і проведення ефективної транспортної політики. Провідну роль у ній повинні грати: прискорений розвиток транспортної інфраструктури; створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів; інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів.

У 2015 році результатом нестабільної політичної, економічної та військової ситуації в країні стала повна деградація України в логістичному та транзитному секторі. Згідно з рейтингом логістичної привабливості країн світу, який щорічно присвоюється Світовим банком, Україна за підсумками 2014 зайняла 61-е місце в світі за даним показником. Доказом цього є той факт, що шостий рік поспіль Україна втрачає обсяги транзиту.

У січні-червні 2015 року Україна скоротила транзит природного газу до Європи і Молдови на 21,4% в порівнянні з аналогічним періодом 2014. Транзит газу через територію України в 2014 році знизився на 27,8% в порівнянні з 2013 роком, у першому кварталі 2015 року – на 31,4% [1].

У теперішній час транспортна мережа України підключена до формування потужних міжнародних транспортних коридорів загальноєвропейського значення, запропоновані ЄС для поліпшення зв'язків між Заходом і Сходом Європи, серед яких функціонують автомобільно-залізничні (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Москва – Одеса – Кишинів – Пловдив – Бухарест – Александрополіс і дунайського водного [2].

На сьогоднішній день в обхід України будуються все нові трубопроводи для перекачування нафти і газу, нарощується вантажо- і пасажиропотік. У результаті транзитного занепаду Україна втратила дуже перспективний проект економічного пояса Шовкового шляху з Китаю до Європи – «Один пояс - один шлях» [3].

На сучасному етапі розвитку транспорту Україні не вистачає сучасних морських суден, автомобілів міжнародного сполучення, контейнерів та рухомого складу для інтермодальних перевезень. Спроби вирішити ці питання за рахунок власної виробничої діяльності призводять тільки до «латання дірок».

Стан більшості автомобільних доріг не дозволяє реалізувати технічні можливості автотранспорту, серед яких: недостатньо організований сервіс, відсутність пунктів техдопомоги тощо. Високий ступінь зносу портових споруд та технічного обладнання також істотно зменшує швидкість і якість переробки вантажів.

Основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, криються в невлаштованості системи контролю вантажів на кордоні, в оплаті високої вартості послуг, які надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами. Чисельні бюрократичні перепони при оформленні транзитних перевезень, низька швидкість доставки вантажів,

нестача інформаційного обслуговування на шляху транзиту різко знижують ефективність використання транспортних засобів.

З метою удосконалення організації транзитних перевезень необхідно:

- 1) підвищити якість організації транзитних перевезень до рівня, який відповідає європейському стандарту якості ISO;
- 2) удосконалити систему транспортно-експедиторського обслуговування транзитних перевезень;
- 3) дослідити та підготувати пропозиції щодо перспективного розвитку комбінованих перевезень;
- 4) розробити комплексні плани розвитку морських (річкових) портів;
- 5) впровадити типовий проект автомобільного пункту пропуску модульного типу відповідно до європейських стандартів.

В теперішній час Україні треба освоювати нові регіони, диверсифікувати перевезення різними видами транспорту. Саме тому, необхідно створити сприятливі та конкурентні умови, що обумовлюють залучення інвестицій щодо підвищення обсягів перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів. Для покращення якості транспортного обслуговування необхідно поліпшити стан рухомого складу та подальший розвиток інфраструктури. Всі перелічені заходи будуть сприяти інтеграції транспортної системи України до європейського рівня та допоможуть ефективно використати транзитний потенціал нашої країни.

#### **Література.**

1. Транзитний потенціал України в контексті європейської інтеграції, / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2015/07/30/553132/>
2. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України, / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>
3. Колесников А. Перспективы для транзита [Текст] // Порты Украины – 2014 - №5. - с.17-19.

## **ІНВЕСТИЦІЙ У ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

*Дика М. Ю., студент*

*Науковий керівник: Дорошкевич К. О., к.е.н., доцент  
Національний університет «Львівська політехніка»*

Однією із нагальних соціально-економічних проблем в Україні є розвиток і ефективне використання людського капіталу. Вона спричинена переходом від адміністративно-командної до ринкової системи господарювання та супроводжується кризовими явищами, які виникають внаслідок недостатнього фінансування соціальної сфери. Це негативно впливає на сферу виробництва,