

УДК 339.944

ВПЛИВ ВІТЧИЗНЯНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОТОКІВ

Яремович П. П.

Кандидат економічних наук, старший викладач кафедри «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» Київського економічного інституту менеджменту.

Анотація. З підписанням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у нашій країні з'явилась реальна можливість забезпечити ефективний рух міжнародних торговельних потоків, використавши транзитний потенціал вітчизняної інфраструктури, інтегрувавши її у європейську транспортну систему. Така інтеграція може відіграти вагомую роль для руху міжнародних торговельних потоків, зважаючи на те, що на території України знаходиться розгалужена мережа міжнародних транспортних коридорів, враховуючи таку водну артерію як Дніпро, та прямий вихід до Чорного моря.

Сприятливе гео економічне положення нашої країни, територією якої завжди проходили трансконтинентальні торгові шляхи, стимулює інтенсивний рух міжнародних торговельних потоків, позитивно впливає на розвиток вітчизняної економіки. Тому сьогодні велике геополітичне і соціально-економічне значення для України має завершення процедури приєднання до європейської спільноти, вирішення проблеми безперешкодного інтенсивного руху міжнародних торговельних потоків як до нашої країни так і до країн ЄС.

Розвиток інфраструктурних об'єктів став відповіддю світового співтовариства на виклик фундаментальних явищ і процесів у сфері виробництва й торгівлі на різних континентах. Ці процеси мають об'єктивний, глобальний характер. Вони породжують новий стан системи світової торгівлі і міжнародного поділу праці, впливають на створення і функціонування глобальної фінансової системи. У продовж останніх 30 років концептуально визрівав проект створення єдиної планетарної транспортно-логістичної системи на підставі інтеграції континентальних транспортно-логістичних комунікацій, що мають стратегічне значення у забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Європою й Африкою. В центрі уваги виявився напрямок Європа-Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західноєвропейського й Азіатсько-Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з понад 3 млрд. населенням, на якому сьогодні розгортаються головні події в міжнародній торгівлі.

Ключові слова: міжнародні торговельні потоки, інфраструктурне забезпечення, рух, євроінтеграція.

Постановка проблеми. Однією з серйозних проблем сьогодення вітчизняної економіки є залучення України до світогосподарських процесів. Мінлива зміна кон'юнктури на світових товарних ринках і, як наслідок, зміна відносин цін на продукцію, що імпортується, так і на ту, що експортується потребують виваженої політики держави у питаннях розроблення та впровадження ефективних механізмів розвитку своєї економіки. Одним із таких механізмів може стати забезпечення інтенсивного руху міжнародних торговельних потоків територією нашої країни через розбудову інфраструктурних об'єктів. Розвинена інфраструктура надає додаткового стимулу для міжнародної співпраці, сприяє

процесам інтеграції, а аналіз наявності їх передумов є складовою в процесі прогнозування ймовірних сценаріїв розвитку подій. Країни Європейського Союзу є надзвичайно важливими партнерами для України, зважаючи на географічну близькість, тісноту економічних та політичних зв'язків.

Мета статті – дослідження проводиться з метою визначення можливостей вітчизняної інфраструктури забезпечити ефективний рух міжнародних торговельних потоків по території нашої країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В науковій літературі розглядаються тенденції розвитку та структура міжнародних торговельних зв'язків, залежність їх ефективності від інтеграційних процесів. Багато уваги приділяється питанням руху міжнародних торговельних потоків мережею міжнародних транспортних коридорів. Ці проблеми в тому числі розглядають українські вчені-економісти В. Будкін, М. Григорак, А. Румянцев, А. Рибчук, А. Філіпенко.

Ряд вчених, зокрема С. І. Гриценко, вважають, що світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів, що передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [1]. Сучасний інтерес до кластерів виник завдяки дослідженню професора Гарвардської бізнес-школи Майкла Портера, викладені в книзі «Конкурентні переваги націй», який ввів в економічну літературу визначення «кластер». За М. Портером «кластер – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації, торговельних об'єднань) у визначених областях (регіонах), що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу» [2]. Однак, ряд питань їх практичного впровадження в умовах реалій сьогодення залишаються невирішеними.

Основні результати дослідження. Очевидно, що сучасний стан зростання вітчизняної економіки, зовнішньоекономічної діяльності, інтеграційних процесів не сприяють Україні в реалізації мети до європейської інтеграції. Серед основних проблем низької конкурентоспроможності України в геоекономічному просторі варто відмітити неефективне державне управління, значний рівень корупції на всіх рівнях прийняття управлінських рішень, практично відсутня можливість використання недорогих джерел іноземних інвестицій. Держава повинна системно виконувати свої функції, а саме контролювати виконання функцій усіх державних інституцій. При цьому варто зауважити, що підприємці усіх форм власності, досить часто самі не проти віднестись з зневагою до своїх зобов'язань. На думку Нобелівського лауреата Джозефа Ю. Стігліца «індивідууми і фірми будуть краще планувати і реалізовувати свою діяльність, якщо вони зможуть точно передбачити, що збирається зробити держава» [3, с. 639].

Особливе місце сьогодні посідає відсутність бажання у іноземних інвесторів вкласти кошти в інфраструктуру нашої країни. Наслідком цього небажання є те, що світові транспортно-логістичні компанії направляють свої міжнародні торговельні потоки в обхід нашої держави, незважаючи на те, що у світовій практиці сьогодні простежується неухильна тенденція вдосконалення технології вантажних перевезень, яка пов'язана із концентрацією транспортних потоків і зростанням контейнерних перевезень по інтермодаль-

них транспортних коридорах, які повинні стати основою єдиної глобальної транспортної мережі XXI століття, створення й функціонування якої є одним із головних завдань євразійської транспортної політики [10].

В епоху глобальної інтеграції можна виділити три основні тенденції, які мають відношення до транспортно-логістичної інфраструктури, це по-перше, наукоємна економіка веде до концептуальних змін функціонально-компетентної та організаційно-економічної структур інфраструктури. Інтегральні комунікаційні технології все більше використовуються на різних видах транспорту, енергетиці, будівництві для того, щоб досягти більшої ефективності як фізичних, так й інформаційних і транзакційних потоків. По-друге, відбувається помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів, що пов'язано із міжнародною орієнтацією бізнесу. Концептуальні положення сталого розвитку інфраструктури, засновані на паритетності відносин «господарство – населення – навколишнє середовище», ставлять нові вимоги до організації перевезень. По-третє, світова економіка веде до потреби кращої координації між управлінням потоками міжнародного транспорту та управлінням міжнародними виробничими мережами. Поступово управління транспортними потоками стає незалежним видом діяльності, широко починає застосовуватись логістика в якості теоретико-прикладної дисципліни по оптимізації управління різними потоками, в тому числі транспортними [9].

Включення України в процеси глобалізації світової економіки характеризується структурною перебудовою світового господарства, зміною балансу між її економічними центрами, зростанням ролі регіональних економік, розвитком нових технологій. Для української економіки ця перебудова, з одного боку, створить нові можливості в розвитку зовнішньоекономічної інтеграції, розширення позицій на світових товарних ринках, з іншого – підсилить вимоги до її конкурентоспроможності, здатності до інноваційного оновлення і масштабного залучення інвестицій.

Враховуючи те, що транспорт і логістика є найбільш конкурентоспроможними секторами вітчизняної економіки варто визначити пріоритетними для розвитку такі об'єкти як водна артерія Дніпро, Дунай. Потрібно поставити масштабні завдання в сфері судноплавства, серед яких ключовими є питання усунення вузьких місць для судноплавства, розвиток морських портів [4].

Перспективи попиту на інфраструктурні об'єкти та транспортно-логістичні послуги в Україні, з метою забезпечення ефективного транзиту міжнародних торговельних потоків. дозволяють сформулювати проблематику їх розвитку. Це, по-перше, відсутність автошляхів європейського рівня, яка не дозволяє товарним потокам рухатись із максимальною швидкістю. Погані дороги, відсутність можливості у водіїв своєчасно перепочити під час свого маршруту, створюють на дорогах небезпеку руху. По-друге, дефіцит сучасних міжнародних господарських логістичних комплексів і потужностей термінально-складського господарства для перевалки та оброблення міжнародних товарних потоків. По-третє, недосконалість законодавчої і нормативної правової бази для створення конкурентних умов функціонування вітчизняних автоперевізників на ринку міжнародних вантажних перевезень. По-четверте, дефіцит кваліфікованих кадрів в усіх сферах діяльності, що негативно впливає як на розвиток вітчизняної інфраструктури в цілому, так і на інтенсивність руху міжнародних торговельних потоків зокрема.

Наявність зазначених проблем криється у неузгодженості дій всіх учасників транспортно-логістичного процесу. Відсутність державної програми по створенню робочих місць сприяє відтоку кваліфікованих кадрів за кордон. Тому доцільно, щоб профільні державні структури розробили довгострокову стратегію розвитку інфраструктури в Україні,

яка має носити багатоцільовий комплексний характер. В ній повинні реалізуватися три взаємозв'язані підходи: державний, галузевий і регіональний. Виходячи із зазначеного, варто зауважити, що пріоритетом формування стратегії має бути державний підхід, який ґрунтується на принципах забезпечення концентрації ресурсів і зусиль для рішення ключових задач по переходу до інноваційного і соціально-орієнтованого шляху розвитку інфраструктури в Україні, з метою забезпечення ефективного руху міжнародних торговельних потоків.

В епоху глобальної інтеграції можна виділити три основні тенденції, які мають відношення до транспортно-логістичної інфраструктури, це по-перше: наукоємна економіка, яка веде до концептуальних змін функціонально-компетентної та організаційно-економічної структур інфраструктури. Інтегральні комунікаційні технології все більше використовуються на різних видах транспорту, енергетиці, будівництві для того, щоб досягти більшої ефективності як фізичних, так й інформаційних і транзакційних потоків. По-друге: відбувається помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів, що пов'язано із міжнародною орієнтацією бізнесу. Концептуальні положення сталого розвитку інфраструктури, засновані на паритетності відносин «господарство – населення – навколишнє середовище», ставлять нові вимоги до організації перевезень. По-третє: світова економіка веде до потреби кращої координації між управлінням потоками міжнародного транспорту та управлінням міжнародними виробничими мережами. Поступово управління транспортними потоками стає незалежним видом діяльності, широко починає застосовуватись логістика в якості теоретико-прикладної дисципліни по оптимізації управління різними потоками, в тому числі транспортними.

Підвищена увага до транспортно-логістичної інфраструктури обумовлена сьогодні низкою причин. Основними серед яких є, по-перше: світова економічна криза, що призвела до зниження державного фінансування такої важливої для всього суспільства галузі як транспортно-логістична інфраструктура. По-друге: важливість її розвитку, оскільки, від неї залежить розвиток економіки країни в цілому. По-третє: пошук інноваційних шляхів розвитку виробництва з формуванням нових моделей економіки. По-четверте: процеси глобалізації економіки різних країн. По-п'яте: необхідність залучення приватного сектору до формування нових моделей економіки, фінансування розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Отже, сьогодні ми можемо впевнено стверджувати, що інфраструктура виступає ефективним інструментом управління підприємством і забезпечує організаційну єдність та ефективне функціонування всіх матеріальних потоків.

Як показує досвід, укрупнення через злиття і поглинання змінює і покращує кадровий потенціал, збільшує балансову вартість компанії, приводить інвестиції у розвиток сфери інформаційних технологій і систем передачі даних, що суттєво впливає на якість надання компаніями логістичних послуг. Процеси інтеграції змушують логістичні компанії розширювати перелік своїх послуг. Вони починають відходити від політики надання спеціалізованих послуг. Все більше компаній надають не профільні для них супутні послуги. Наприклад, транспортно-логістична компанія може не тільки забрати наш вантаж, скажімо у Берліні, а й розмитнити його в Україні, сплативши до бюджету всі необхідні платежі, після цього виставити нам рахунок з урахуванням усіх витрат.

Необхідно також зазначити, що для підвищення своєї конкурентоспроможності компанії відкривають свої філії в багатьох країнах світу, що дає їм переваги у боротьбі за клієнта. Знаходження представництва компанії за кордоном, будь це виробництво чи сфера послуг, сприяє інтеграції компанії в економіку, суспільно-політичне життя країни в якій

вона розташована. Персоналу компанії легше співпрацювати із своїми іноземними партнерами-клієнтами находячись в їхній країні. Спілкуючись безпосередньо із представниками бізнесу, політики, представники компаній створюють позитивний імідж своєї компанії й країни в цілому. Відомо, що позитивний імідж може суттєво впливати на ефективну діяльність компанії. Такий підхід компаній до свого розвитку є перспективним, оскільки, тільки знаходячись у країні безпосередньої діяльності можливо вивчити ментальність та мислення людей в ній проживаючих.

Процеси глобалізації, світова економічна криза змушують наш уряд шукати шляхи розвитку економіки у співпраці з країнами світу. Цьому сприяє активна участь нашої держави у світових програмах розвитку транспортно-логістичних систем. Це дає можливість бути активними учасниками цих програм, залучати інвестиції у розвиток своєї транспортно-логістичної інфраструктури. Постійне зростання об'ємів товароруку, розробка нових маршрутів руху транспорту по міжнародних транспортних коридорах, вдосконалення процесів логістики перевезень, зберігання та перевалки вантажів, залучення нових логістичних, транспортно-логістичних, девелоперських компаній робить актуальними дії нашої держави на шляху до євроінтеграції [11].

Серед тенденцій, що зумовлюють прискорення розвитку інфраструктурних об'єктів, варто виділити наступні. По-перше: стирання кордонів, що загострює конкурентну боротьбу та змушує шукати нові більш ефективні стратегії та форми взаємодії компаній. По-друге: посилення ролі світової конкуренції та ускладнення її механізму, внаслідок чого підприємства не спроможні поодиночі ефективно проводити конкурентну боротьбу як на зовнішніх, так і на внутрішніх ринках. По-третє: глобалізація економіки, яка призводить до посилення процесів інтеграції економічних суб'єктів і є процесом всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції та уніфікації. Основними наслідками цього процесу є міжнародний поділ праці, міграція в масштабах усієї планети капіталу, людських та виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних та технічних процесів, а також зближення культур різних країн. Це об'єктивний процес, який носить системний характер, тобто охоплює всі сфери життя суспільства. В результаті глобалізації світ стає більш зв'язаним і залежним від усіх його суб'єктів. Відбувається збільшення як кількості спільних для груп держав проблем, так і кількості та типів інтегрованих суб'єктів [5].

Європа вже у 1968 р. створила в рамках ЄС Генеральний директорат по регіональній політиці, який відповідає за зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості шляхом усунення нерівностей у розвитку регіонів та держав-членів ЄС. У 1975 р. був створений Європейський фонд регіонального розвитку (ЄФРР), який підтримує розвиток інфраструктури, інвестує в створення нових робочих місць, переважно в сфері підприємництва, та підтримує проекти, що сприяють регіональному розвитку Здійснює фінансування заходів по подоланню існуючих регіональних диспропорцій в країнах ЄС шляхом участі в розвитку та структурній перебудові регіонів, що відстають у розвитку від індустріально розвинених регіонів [6].

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів логістичної інфраструктури почався на початку 80-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків. Зростаюча конкуренція між товаровиробниками змусила шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили у підсумку знизити транспортну складову в кінцевій ціні то-

вару до 8-10%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10-20% [7].

У світовій економіці розвиток інфраструктури та логістики вважається ефективним напрямком інноваційної підприємницької діяльності. Адже, саме нові тенденції надання транспортно-логістичних послуг, застосування інноваційних технологій у розвитку інфраструктури стають потужним поштовхом для підвищення конкурентоспроможності країни у процесі забезпечення ефективного руху міжнародних торговельних потоків. Тут варто зауважити, що на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг сьогодні відбувається процес якісних змін, який має кардинальний вплив на роль та масштаби діяльності учасників. Основними елементами рушійної сили, що впливають на його розвиток, є прагнення компаній до скорочення розміру логістичного ланцюга й оптимізації витрат, концентрації компаній на профільній діяльності та віддання непрофільних видів послуг на аутсорсинг, вплив процесів глобалізації на діяльність компаній-учасниць транспортно-логістичного процесу.

Наявність розвинутої мережі міжнародних господарських логістичних комплексів дозволяє реалізувати систему масштабних маршрутних перевезень, а завдяки застосуванню міжнародних методів обробки інформації для управління транснаціональних логістичних систем, що діють в рамках міжнародних транспортних коридорів, забезпечити високу якість перевезень між національними і міжнародними логістичними господарськими комплексами. За рекомендаціями ООН, світовій транспортній інфраструктурі необхідно мати 70-80 консолідуючих центрів [8]. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів також прискорює процес інноваційного розвитку економік країн, викликає підйом інновацій, зміцнює здатність підприємств країни конкурувати на світовому ринку.

Висновки. Однією із основних задач інфраструктурного забезпечення руху міжнародних торговельних потоків має бути стратегія інтеграції до формування в Європейському Союзі вузлових пунктів інтермодальних перевезень. В умовах вільного переміщення товаропотоків у межах інтегрованого ринку Європейського Союзу відбувається зменшення кількості національних терміналів і їх заміна єдиними міжнародними господарськими логістичними комплексами, що означає зменшення числа елементів інфраструктури.

Одночасно з формуванням регіональних розподільчих центрів, великими компаніями-виробниками товарів створюються інфраструктурні об'єкти, що здійснюють накопичення, переробку, обслуговування, розділення і поставку своїх товарів в різні країни світу. Спостерігається тенденція до консолідації європейських міжнародних господарських логістичних центрів, об'єднання їх у європлатформи, що сприятиме ефективному руху міжнародних торговельних потоків.

Список використаної літератури

1. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография [Текст] / С. И. Гриценко. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ. – 2009. – 218 с.
2. Портер М. «Конкуренция»: Пер. с англ.: Уч. пособие. М. : Изд. дом «Вильямс», 2000. – С. 56.
3. Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 720 с.

4. Кіщак І. Т. «Дунайський коридор»: проблеми та перспективи розвитку / І. Т. Кіщак // перші економіко-правові дискусії. Матеріали міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції. – Львів, 2014. С. 82-85.
5. Пашенко А. М., Чернюк Л. Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. – К.: Либідь, 1998. – 40 с.
6. Цветов Ю. М. Цветов М. Ю. Проблемы организации национальной сети международных транспортных коридоров в Украине. – К.: Труды ИКТП, 1998. – Вып. 6. – С. 3-24.
7. Пашенко Ю., Никифорок О. Транспортно-дорожный комплекс України в процессах міжнародної інтеграції: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво» Аспект-Поліграф», 2008. – 192 с.
8. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами / [Електронний ресурс]. – Спосіб доступу: <http://comeuoint.rada.gov.ua>.
9. Рибчук А. В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства: теорія і практика: Монографія / А. В. Рибчук – Дрогобич: Вимір, 2009. – 436 с.
10. Філіпенко А. С. Міжнародні торговельні зв'язки України: генезис і структура. [Навч. посібник] / А. С. Філіпенко. – К.: Знання України, 2008. – 223 с.
11. Шнирков О. І. Політика Європейського союзу у сфері міжнародної торгівлі: особливості сучасного етапу / О. І. Шнирков // Економічний часопис ХХІ. – 2010. – № 5. – С. 9-16.

EFFECT OF DOMESTIC INFRASTRUCTURE ON INTERNATIONAL TRADE FLOWS

Yaremovych P. P.

Ph.D, senior lecturer of «International Management» Kyiv Economics Institute of Management.

Abstract. *With the signing of the Association Agreement between Ukraine and the EU, our country has a real opportunity to ensure efficient movement of international trade flows, using the transit potential of the national infrastructure, integrating it into the European transport system. This integration can play an important role for the movement of international trade flows, given the fact that in Ukraine there is an extensive network of international transport corridors, including waterway such as the Dnieper, and direct access to the Black Sea.*

The favorable geo-economic position of our country, the territory has always held transcontinental trade routes, stimulates intense movement of international trade flows, a positive effect on the development of the national economy. That is why today the great geopolitical and socio-economic importance for Ukraine should complete the accession to the European community, the problem of heavy traffic unhindered international trade flows both in our country and the EU.

Development of infrastructure facilities become the response of the international community to the challenge fundamental phenomena and processes in the production and trade in different continents. These processes are objective and global. Its generate the new state of the world trade system and the international division of labor, affecting the establishment and functioning of the global financial system. During the last 30 years, design a unified planetary transport and logistics system based on the integration of continental transportation and logistics communications of strategic importance in providing freight and passenger traffic between Europe and Asia, Asia and America, Europe and Africa matured conceptually. The focus was at the Europe-Asia direction. This is due to the fact that between the poles of the Western European and Asia-Pacific reaches vast area of over 3 billion population which today are deployed major events in international trade.

Key words: *international trade flows, infrastructure maintenance, movement, European integration.*

References

1. Grizenko S. I. Transportno-logisticheskiye klasteru v Ukrainye: puti stanovleniya i razvitiya: Monografiya [Tekst] / S. I. Grizenko. – SPb. : Izd-vo SPbHUEF. – 2009. – 218 s.
2. Porter M. «Konkurenziya»: Per. s angl.: Uch. Posobiye. M/ : Izd. dom «Vil'yams», 2000. – S. 56.
3. Styhlyts Dzh. YU. – Ekonomyka hosudarstvennoho sektora. M., YNFRA-M, 1997. – 720 s.
4. Kishchak I. T. «Dunays'kyi koridor» : problemu ta perspektivu rozvutku / I. T. Kishchak // Perchi ekonomiko-pravovi dyskusii. Materialy mizhnarodnoyi naukovy-praktychnoyi Internet-konferentsii. – L'viv, 2014. – S. 82-85.
5. Paschenko A. M., Chernyuk L. G. Perspektivu rosvutky transportnogo kompleksy. – K. : Lubyid', 1998. – 40 s.
6. Zvyetov Y. M., Zvyetov M. Y. Problemy organizatsiyi nazional'noy seti mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v Ukrainy. – K. : Trydu IKTP, 1998. Vup. 6. S. 3-24.
7. Paschenko Y., Nukuforuk O. Transportno-dorozhniy kompleks Ukrainy v prozesakh mizhnarodnoyi integratsii: Monografiya. – Nizhun : TOV «Vudavnuztvo» Aspekt-Poligraf», 2008. – 192 s.
8. Association Agreement between Ukraine and the European Union and its Member States / [Electronic resource]. Mode of access: [http:// comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/doccatalog/document?id=56219](http://comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/doccatalog/document?id=56219).
9. Rybchuk A. Hlobal'na vurobnucha infrastruktura svitovoho hospodarstva: teoriya i praktuka: Monografiya / A. Rubchuk – Drohobuch : Vumir, 2009. – 436 s.
10. Filipenko A. Mizhnarodni torhovel'ni zvyazku Ukrainy: henezus i struktura. [Navch. posibnuk] / A. Filipenko. – K : Znannya Ukrainy, 2008. – 223 s.
11. Shnyrkov O. I. Polityka Yevropeis'kogo soiuzu u sferi mizhnarodnoi torhivli: osoblyvosti suchasnoho etapu / O. I. Shnyrkov // Ekonomichnyi chasopys XXI. – 2010. – № 5. – S. 9-16.

ВЛИЯНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ ПОТОКОВ

Яремович П. П.

Кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры «Менеджмент внешнеэкономической деятельности» Киевского экономического института менеджмента.

Аннотация. *С подписанием Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС у нашей страны появилась реальная возможность обеспечить эффективное движение международных торговых потоков, использовав транзитный потенциал отечественной инфраструктуры, интегрировав ее в европейскую транспортную систему. Такая интеграция может сыграть весомую роль в движении международных торговых потоков, учитывая то, что на территории Украины находится разветвленная сеть международных транспортных коридоров, среди которых такая водная артерия, как Днепр, и прямой выход к Черному морю. Благоприятное геоэкономическое положение нашей страны, по территории которой всегда проходили трансконтинентальные торговые пути, стимулирует интенсивное движение международных торговых потоков, положительно влияет на развитие отечественной экономики. Поэтому сегодня большое геополитическое и социально-экономическое значение для Украины имеет завершение процедуры присоединения к европейскому сообществу, решение проблемы беспрепятственного интенсивного движения международных торговых потоков, как нашей страны, так и стран ЕС.*

Развитие инфраструктурных объектов стало ответом мирового сообщества на вызов фундаментальных явлений и процессов в сфере производства и торговли на разных континентах. Эти процессы имеют объективный, глобальный характер. Они порождают новое состояние системы мировой торговли и международного разделения труда, влияющие на создание и функционирование глобальной финансовой системы. В течение

последних 30 лет концептуально вызревал проект создания единой планетарной транспортно-логистической системы на основе интеграции континентальных транспортно-логистических коммуникаций, имеющих стратегическое значение в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок между Европой и Азией, Азией и Америкой, Европой и Африкой. В центре внимания оказалось направление Европа-Азия. Связано это с тем, что между полюсами Западноевропейского и Азиатско-Тихоокеанского регионов простирается огромное пространство с более 3 млрд. населением, на котором сегодня развиваются главные события в международной торговле.

Ключевые слова: *международные торговые потоки, инфраструктурное обеспечение, движение, евроинтеграция.*