

генеруються самостійно, а займаються з опыта фірм-лідерів (ЧП «Кримські подорожжя», ЧП «Форос-тур», ЧП «Бенефіт», ТФ «САМ»).

Сравнительний аналіз інноваційної активності кримських туроператорів і ведучих туроператорів регіонів України і дальнього зарубіжжя здійснювався з привертанням матеріалів веб-сайтів компаній і профільних міжнародних асоціацій. Було встановлено, що удільний вага туроператорів, регулярно здійснюють інноваційну діяльність в АР Крим (около 20%), відповідає аналогічному показателю в Одеській і Львівській областях, перевищує рівень інших регіонів України, але поступає показателю інноваційної активності туроператорів Києва (більше 40%). Во всіх регіонах України витрати на інноваційну діяльність складають не більше 10% щорічної прибутку туристських компаній, що свідчить про низький рівень інноваційної активності туристського сектора економіки країни в цілому. Середній рівень витрат на інновації в туроператорських компаніях Європи і Північної Америки складає не менше 25% від прибутку, а лідери міжнародного туристського ринку (транснаціональні компанії з фінансовим оборотом від 12 до 24 млрд. дол. в рік – American Express, Carlson Wagonlit Travel, Kuoni Group, TQ3 Travel Solutions, Hogg Robinson Group і др.) спрямовують на розробку нових турпродуктів і впровадження технологічних інновацій до 30-40% щорічної прибутку.

**Висновки:** дослідження зовнішньоекономічної діяльності туроператорів Криму продемонструвало низький рівень інноваційності кримського туристського продукту, недостатній для надання потужного імпульсу туристській підприємницькій активності в регіоні. В АР Крим і г. Севастополі актуально створення комплексних інноваційних програм розвитку рекреації і туризму, враховують тенденції розвитку світового ринку послуг і актуалізують ресурсний потенціал регіону.

#### Істочники і література:

1. Забалдіна Ю. Б. Економічна діагностика та прогнозування розвитку регіонального ринку туристських послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.10.01 / Ю. Б. Забалдіна; Наук.-дослід. Ін-т Міністерства економіки України. – К., 2006. – 28 с.
2. Загорюлькин А. Н. Методологические подходы к комплексной оценке эффективности инновационной стратегии устойчивого развития предприятия в индустрии туризма / А. Н. Загорюлькин // Культура народов Причерноморья. – 2005. – № 67. – С. 69-74.
3. Кузьміна Н. В. Діагностичне забезпечення управління рекреаційними підприємствами : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Н. В. Кузьміна; Таврійський нац. ун-т ім. В.І. Вернадського. – К., 2011. – 20 с.

**Яремович П.П.**

**УДК 339.923.061.1**

### **СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ**

**Постановка проблеми.** Транзитний потенціал України, привертає все більшу увагу іноземних інвесторів до будівництва міжнародних логістичних комплексів на території нашої країни. Відповідно до цього, нам необхідно чітко визначитися із соціально-економічними проблемами котрі перешкоджають залученню іноземних інвестицій, розробити чіткі механізми реалізації стратегії розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів у країні.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідженню та аналізу соціально-економічних проблем функціонування міжнародних логістичних комплексів присвятили наукові праці велика чисельність науковців – в Росії (В.В., Дібська, Т.А. Прокоф'єва), в Казахстані (У.С. Аубакіров), в Німеччині експерти - (Хунда Шуман, Юстина Ярошевська), в Чехії (Йіржі Кладіва), в Україні (О.Петрашевський).

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Незважаючи на чималу кількість наукових видань, залишається досить дискусійним та актуальним питання вирішення соціально-економічних проблем функціонування міжнародних логістичних комплексів в нашій країні, пов'язаних з нечіткою законодавчою базою, відсутністю фахівців, прозорих схем освоєння іноземних інвестицій.

**Мета статті і виклад основного матеріалу.** Метою статті являється дослідження та аналіз соціально-економічних проблем функціонування міжнародних логістичних комплексів.

Глобалізація економіки, що супроводжується процесами обміну інформацією, ресурсами, товарами і послугами, вимагає адекватного транспортно-логістичного забезпечення, впровадження нових технологій, ефективність яких оцінюється вже не стільки кількісними показниками (потужністю, пропускнуою і провільною спроможністю, іншими параметрами окремих елементів транспортно-логістичної системи), скільки системними, якісними характеристиками міжнародних логістичних комплексів, інноваційними технологіями, що дозволяють оптимізувати рух товарних, інформаційних і фінансових потоків, ефективно керувати транспортно-розподільними процесами і транспортними ресурсами, забезпечуючи конкурентно-здатний рівень логістичного комплексу на вітчизняному і світовому ринках транспортно-логістичних послуг.

Необхідність розробки планів розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів обумовлена наступними причинами: виходом української економіки на якісно новий рівень свого розвитку, заснований на макроекономічній стабільності, високих темпах зростання, розширенні інвестиційних можливостей, а

також переходом від експортного до інноваційного типу розвитку і соціально-орієнтованої моделі розвитку суспільства; процесом інтеграції національної економіки, а отже, і транспортно-логістичної інфраструктури в світову, який супроводжується посиленням внутрігалузевої і міжнародної конкуренції, вимогами, що ростуть, до всіх складових транспортного процесу; завершенням в транспортно-логістичній сфері базового етапу ринкових реформ, що охопив структурні і інституційні перетворення у всіх підгалузях транспорту, будівельній та дорожній галузях; наявністю системних проблем в розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів України, необхідністю усунення інфраструктурних обмежень довгострокового розвитку економіки країни; необхідністю прийняття на державному рівні пріоритетів національної транспортно-логістичної стратегії.

Системними причинами вказаних тенденцій є:

- низький рівень логістичного забезпечення вантажних перевезень, практична відсутність міжнародних логістичних комплексів на магістральних напрямках вантажопотоків;

- прогресуючі тенденції зносу основного капіталу транспортно-дорожнього комплексу країни;
- неефективність фінансово-економічних механізмів в інноваційному відтворенні.

До ключових проблем функціонування міжнародних логістичних комплексів України належать:

- не конкурентні транспортні технології, нераціональне використання існуючої інфраструктури (частка транспортних витрат в собівартості вітчизняної продукції досягає 30% в порівнянні з 7% в економічно розвинених країнах), є перешкодою для задоволення попиту, що росте, на якісні транспортно-логістичні послуги, зниження собівартості перевезень;

- рівень доступності і якості транспортно-логістичних послуг не відповідає платоспроможному попиту населення, мобільності трудових ресурсів;

- створювані перевантажувальні потужності не забезпечені обслуговуючою транспортно-логістичною інфраструктурою (припортовими станціями, накопичувальними терміналами, авто- і залізничними під'їздами, сучасними міжнародними логістичними комплексами);

- зберігається певна залежність зовнішньоторговельних, зокрема транзитних, перевезень вантажів від іноземних комунікацій і перевізників;

- існуюча нормативно-правова база не стимулює розвиток мережі міжнародних логістичних комплексів на основі впровадження інноваційних технологій, направлених на забезпечення сучасних вимог екологічності, безпеки, якості транспортно-логістичних послуг.

Проблемами методологічного характеру є відсутність прогнозних моделей територіального розвитку країни на довгострокову перспективу, стратегії зовнішньоекономічної діяльності, заснованих на оцінці конкурентних переваг України, інтеграції вітчизняної економіки в світову. На жаль, втрачена та, що ефективно функціонувала раніше, загальнодержавна система побудови перспективних транспортно-економічних балансів (в цілому по країні і в розрізі економічних районів), заснована на розробці балансів виробництва і споживання, ввезення і вивозу товароємкої продукції. Слабким місцем існуючих програм і великих проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, що розробляються, є недостатність комплексного підходу, ув'язки міжрегіональних і міжгалузевих розрізів вказаних програмних документів. Формування локальних стратегій розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів базується на ключових тенденціях розвитку транспортно-логістичної системи в національному масштабі і пріоритетах довгострокового розвитку кожного регіону України.

Для прикладу розглянемо соціально-економічну ефективність реалізації програми формування Київської регіональної транспортно-логістичної системи:

Найменування показників	Роки 2004-2008	Роки 2004-2015
Обсяг інвестицій, млн. дол. США	648,50	<b>2405,00</b>
Економічний ефект/ефективність	790	<b>6940</b>
Інтегральний економічний ефект (чистий прибуток накопиченим підсумком за відрахуванням інвестицій), млн. дол. США	+135,50	<b>+4635</b>
Термін окупності інвестицій, років	4,8	
Чиста поточна вартість (NPV) – чистий дисконтований дохід накопичувальним підсумком, млн. дол. США	460	<b>3665</b>
Інтегральний ефект (чистий дисконтований дохід накопиченим підсумком за відрахуванням інвестицій), млн. дол. США	-165,50	<b>+1310</b>
Термін окупності інвестицій, років		<b>6,5</b>
Бюджетна ефективність (податкові надходження до бюджетів всіх рівнів), млн. дол. США	1400	<b>3300</b>
Ефект від економії земельних ресурсів Києва за рахунок виведення частини складів на термінали, які розміщуються в Київській області, млн. дол. США	450	<b>1500</b>
Економічний ефект від зниження споживання палива за рахунок поліпшення використання рухомого складу автотранспорту, млн. дол. США	6,50	<b>35</b>
Економічний ефект від скорочення шкідливих речовин в атмосферу Києва за рахунок зменшення експлуатації великовантажних автомобілів, млн. дол. США	1,50	<b>11,50</b>
<b>Створення додаткових робочих місць, тис. чол.</b>	<b>30</b>	

Регіональна ефективність, поряд з податковими надходженнями в бюджети Києва і Київської області, що визначається екологічним ефектом, оцінюється в 11,5 млн. дол (скорочення викиду шкідливих речовин в атмосферу міста за рахунок скорочення виїзду до Києва великовантажних автомобілів), а також додатковим економічним ефектом (у розмірі 1500 млн. дол) від економії дорогих земельних ресурсів Києва,

за рахунок передислокації численних складів, розташованих у межах міста, на новостворювані в Київській області міжнародні логістичні комплекси.

Висока регіональна і народногосподарська ефективність реалізації стратегії формування Київської регіональної транспортно-логістичної системи визначається соціально-економічним ефектом у вигляді утворення додаткових робочих місць, а також значним мультиплікативним ефектом, який буде проявлятися в таких галузях економіки: будівельній, сфері оптової торгівлі та банківського і виробничо-технічного обслуговування, виробництві обладнання для міжнародних логістичних комплексів, інформаційних і телекомунікаційних систем.

Тенденції скорочення чисельності населення, що зберігаються, і зокрема зайнятих в економіці, є одним з базових обмежень економічного зростання в довгостроковій перспективі. Серйозною є проблема невідповідності професійної структури зайнятого населення потребам інноваційного розвитку економіки. Зростає число залучених в економіку України іноземних працівників, перш за все з ближнього зарубіжжя. Вишальний вплив на динаміку соціально-економічного розвитку України надаватимуть наступні чинники:

- забезпеченість і вартісні характеристики енергоресурсів, задоволення потреб в транспортно-логістичних послугах, масштаби і стійкість фінансової системи України;
- підвищення рівня територіальної мобільності населення і бізнесу, що обумовлює випереджаючий розвиток транспортно-логістичної і соціальної інфраструктури;
- розвиток транспортно-логістичної інфраструктури з орієнтацією на обслуговування транзитних потоків і стиковку внутрішньорегіонального транспортного комплексу з міжнародними транспортними коридорами;
- розвиток транзитно-портових вузлів, що передбачає спеціалізацію морських портів і створення на їх базі міжнародних логістичних комплексів, інтегрованих в єдину європейську транспортну систему.

Конкурентоспроможність галузей економіки визначатиметься якістю використовуваних у виробництві ресурсів (трудових, матеріальних, інтелектуальних, основних фондів), виробленої продукції і систем управління економікою. Ключовим чинником в підвищенні конкурентоспроможності української економіки є кардинальна модернізація технологічної бази матеріального виробництва на основі кращих світових і вітчизняних науково-технічних досягнень.

Включення України в процеси глобалізації світової економіки характеризуватиметься структурною перебудовою світового господарства, зміною балансу між її економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних союзів, розповсюдженням нових технологій. Для української економіки ця перебудова, з одного боку, створить нові можливості в розвитку зовнішньоекономічної інтеграції, розширенні позицій на світових ринках, з іншої – підсилить вимоги до її конкурентоспроможності, здатності до інноваційного оновлення і масштабного залучення інвестицій. У цих умовах транспортно-логістична система України відчуває все більший тиск конкурентів, що швидше реагують на процеси глобалізації, тому необхідний прискорений розвиток і корінна модернізація вітчизняного транспорту і будівельної галузі, побудови дорожньої інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності галузі на світових ринках транспортно-логістичних послуг і забезпечення успішної інтеграції в світову спільноту. Базовими напрямками розвитку економіки України повинно стати формування територіально-виробничих кластерів, орієнтованих на високотехнологічні виробництва в пріоритетних галузях економіки: транспортне машинобудування (включаючи суднобудування, підприємства авіапромислового і електровозобудівного комплексів), енергетика, сільське господарство і переробна промисловість, сфера логістики, транспортних і науково-освітніх послуг, будівництво.

Для забезпечення динамічного соціально-економічного розвитку нашої країни необхідне відповідне зростання базових галузей промисловості (металургія, нафтопереробка, машинобудування, хімічна і легка промисловість, виробництво будівельних матеріалів). Для розвитку пріоритетних галузей і реалізації закладеного в них потенціалу необхідне усунення інфраструктурних обмежень (енергетика, транспорт, фінансові інститути, умови для розвитку підприємництва) в рамках інноваційного сценарію розвитку економіки.

Критичною для подальшого розвитку економіки України є проблема кадрового забезпечення. При реалізації економічного потенціалу можливий дефіцит кваліфікованих кадрів, причому при збереженні поточної структури підготовки кадрів сформується значний дефіцит фахівців з середньою і початковою професійною освітою. У галузевій структурі попиту на трудові ресурси значно зростає частка туристичного, фінансового секторів, послуг для бізнесу і населення при скороченні частки оброблювальних виробництв. Для реалізації промислового, туристичного і транзитного потенціалів необхідно значно підвищити забезпеченість і якість транспортно-логістичної інфраструктури країни. Активний розвиток і ефективне функціонування міжнародних логістичних комплексів є однією з базових умов переходу української економіки до інноваційного характеру розвитку, підвищення її конкурентоспроможності. У той же час, сучасний стан транспортно-логістичної системи, і в першу чергу транспортно-логістичної інфраструктури, без зміни напрямів і темпів модернізації може стати системним обмеженням соціально-економічного розвитку країни в цілому.

Метою стратегії розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів України на довгострокову перспективу повинно бути підвищення конкурентоспроможності економіки країни, транспортне забезпечення соціально-економічного розвитку, повне задоволення попиту економіки і населення, що росте, на якісні транспортно-логістичні послуги, що пред'являються на національному і міжнародному ринках послуг на основі випереджаючого і інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи

країни. Для досягнення стратегічної мети розвитку мережі міжнародних транспортно-логістичних комплексів в перспективі до 2025 року повинні бути вирішені наступні завдання:

- формування доступної і ефективної транспортно-логістичної системи країни, що забезпечує надання якісних транспортно-логістичних послуг і зниження витрат економіки;
- підвищення технологічного рівня і конкурентоспроможності транспортно-логістичного комплексу країни, ефективна реалізація транзитного потенціалу України;
- підвищення інвестиційної привабливості будівництва і розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів України.

При терміні окупності міжнародного логістичного комплексу, що не перевищує 5 років, його техніко-економічні параметри повинні бути наступними:

- рентабельність як відношення чистого прибутку до експлуатаційних витрат на рівні 30-33%;
- середньорічний дохід на 1 дол. інвестицій – 0.9-1.0 дол.;
- відношення чистого прибутку до доходів – 20-21%;
- сумарні податкові відрахування на 1 дол. доходів (без урахування нарахувань на фонд заробітної платні) – 0,45-0,46 дол.

Однією із основних умов реалізації механізмів державної підтримки розвитку мережі міжнародних логістичних комплексів в Україні є становлення фінансової і інвестиційної інфраструктури, що включає розширення мережі регіональних інвестиційних агентств, венчурних фондів, утворення регіональних банків розвитку, розвиток механізму державно-приватного партнерства, що дозволить оптимально розподілити ресурси, ризики і вигоди при реалізації сумісних проектів між державою і приватними інвесторами.

#### **Висновок.**

Для практичного вирішення соціально-економічних проблем формування мережі міжнародних логістичних комплексів необхідно вдосконалити механізми взаємодії транспортно-логістичних компаній, наукових та проектних інститутів країни, будівельних компаній, фінансових установ, бізнесу і влади; розробити пропозиції по зниженню економічних і адміністративних бар'єрів, що перешкоджають розвитку бізнесу.

#### **Джерела та література:**

1. Логистика : журнал практической логистики. – 2008. – № 2 (15).
2. Логистика : журнал практической логистики. – 2008. – № 2 (15).
3. Эксперт : украинский деловой журнал. – 2008. – № 35 (178).
4. Румянцев А. П. Міжнародна економіка / А. П. Румянцев. – К. : Знання Прес, 2003.
5. Румянцев А. П. Міжнародна економіка / А. П. Румянцев. – К. : Знання – Прес, 2003.
6. Сеніков М. Економіка і управління / М. Сеніков // Російський науковий журнал.
7. Сенников М. Экономика и управление / М. Сенников // Российский научный журнал.

**Ясковец Ю.В.**

**УДК 339.923.061.1**

## **РОЗВИТОК ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Актуальність.** Прискорений соціально-економічний розвиток країни нерозривно пов'язаний з рівнем розвитку всіх галузей паливно-енергетичного комплексу, вдосконалення енергетичного балансу з обов'язковим врахуванням досягнень науково-технічного прогресу. Всебічна інтенсифікація виробництва ставить перед паливно-енергетичним комплексом нові завдання, збільшує його роль у прискоренні темпів економічного зростання, у підвищенні продуктивності праці завдяки значному зростанню її енерго- та електроозброєності. На сучасному етапі роль паливно-енергетичного комплексу неухильно зростає. Його розвиток значною мірою обумовлює темпи, масштаби і економічні показники зростання продуктивних сил та їх розміщення, створює необхідні умови для подальшого покращання умов праці і підвищення рівня життя людей. При цьому розвиток паливно-енергетичного комплексу необхідно підпорядкувати завданню стійкого забезпечення потреб України в усіх видах палива і енергії при планомірному проведенні в усіх галузях і сферах народного господарства цілеспрямованої енергозберігаючої політики.

**Постановка проблеми.** Зростання попиту на споживання енергоносіїв в умовах глобалізації міжнародної економіки та зменшення запасів традиційних енергоносіїв.

**Предмет дослідження.** Складові, напрями та перспективи розвитку паливно-енергетичного комплексу України в сучасних умовах.

**Об'єкт дослідження.** Паливно-енергетичний комплекс України в умовах глобалізації.

**Ціль дослідження.** З'ясувати напрями та перспективи розвитку паливно-енергетичного комплексу України в сучасних умовах.

**Задачи дослідження.** Надати характеристику основних складових паливно-енергетичного комплексу України, проаналізувати енергетичну стратегію України та здійснити порівняльний аналіз динаміки статистичних показників споживання та видобутку основних енергоносіїв.

Паливно-енергетичний комплекс – це сукупність галузей промислового виробництва, які здійснюють видобуток палива, виробництво електроенергії, їх транспортування та використання. До складу паливно-