

течій, якщо це можливо; зберегти паливо і за можливістю скоротити тривалість перебування в морі; регулювати швидкість в залежності від глибини.

Саме можливості зниження енергоспоживання та підвищення енергетичної ефективності є ключовим об'єктом управлінського впливу при реалізації заходів зі створення цінових конкурентних переваг та підвищення економічної ефективності діяльності підприємств через високу чутливість показників виробничих витрат до змін цін та обсягів споживання паливно-мастильних матеріалів.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про енергозбереження» від 01.07.1994 р. № 74/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994 р. – № 30. – Ст. 283.
2. Nordhaus W. D. The Allocation of Energy Resources / W. D. Nordhaus. // Brookings Papers on Economic Activity. –1973. – № 3. – P. 529–576.

Бурмака Л.О.

ст. викладач кафедри менеджменту

та економіки морського транспорту

Національного університету «Одеська морська академія»

ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

Основна тенденція розвитку світової економіки в даний час є глобалізація. У сучасному світі, глобалізація дуже швидко розвивається, досягає реального потенціалу світової економічної системи, одна з найбільш впливових сил, визначаючи подальший рух виробництва товарів. Для сучасної глобалізації, світова спільнота, як естетичний, закономірний історичний процес, який весь час неоднозначний і суперечливий у своїх проявах.

Глобалізація – це інтегрований та безперервний вільний рух товарів, послуг та людей по всьому світу. Глобалізацію можна вважати результатом відкриття світової економіки та сукупного збільшення торгівлі між країнами. Іншими словами, коли країни, які до цього часу були закриті для торгівлі та іноземних інвестицій, відкривають свою економіку та стають глобальними. Результатом цього є зростаючий взаємозв'язок та інтеграція економік світу .

Крім того, глобалізація може також означати, що країни лібералізують свої імпорتنі протоколи та залучають іноземні інвестиції в свої основні економічні сектори. Це означає, що країни стають магнітами для залучення світового капіталу, відкриваючи свою економіку багатонаціональним корпораціям [1].

Глобалізація також означає, що країни лібералізують свої візові правила та процедури, щоб дозволити вільний потік людей з країни в країну.

Глобалізація – це процес взаємодії та інтеграції між людьми, компаніями та урядами різних країн, процес, що керується міжнародною торгівлею та інвестиціями та сприяє інформаційним технологіям. Цей процес впливає на навколишнє середовище, на культуру, на політичні системи, на економічний розвиток та процвітання, на фізичне благополуччя людини в суспільствах по всьому світу [2]. Більш того, глобалізація спричиняє звільнення непродуктивних секторів від інвестицій, а виробничих секторів – для експорту, що призводить до безпрограшної ситуації для економіки світу.

Політика та технологічний розвиток за останні кілька десятиліть спричинили збільшення транскордонної торгівлі, інвестицій та міграції настільки великими, що багато спостерігачів вважають, що світ увійшов у якісно нову фазу свого економічного розвитку.

Висловлюючи свою думку, автор Томас Фрідман сказав, що сьогодні глобалізація «далі, швидше, дешевше і глибше».

Технологія є іншим головним рушієм глобалізації. Зокрема, прогрес інформаційних технологій різко перетворив економічне життя. Інформаційні технології дають всілякі індивідуальні економічні суб'єкти – споживачі, інвестори, бізнес – цінні нові інструменти для виявлення та використання економічних можливостей, включаючи більш швидкий та обґрунтований аналіз економічних тенденцій у всьому світі .

Однак глобалізація глибоко суперечлива. Прихильники глобалізації стверджують, що це дозволяє бідним країнам та їх громадянам економічно розвиватися та підвищувати рівень їх життя, тоді як противники глобалізації стверджують, що створення безперервного міжнародного вільного ринку отримало користь багатонаціональним корпораціям західного світу за рахунок місцевих підприємств, місцевих культур та звичайних людей. Отже, опір глобалізації склався як на популярному, так і на урядовому рівні, коли люди та уряди намагаються керувати потоком капіталу, робочої сили, товарів та ідей, що становлять поточну хвилю глобалізації [3].

Глобалізація світової економіки та інтеграція країн у міжнародний економічний простір обумовлюють підвищення ролі морського транспорту у забезпеченні ефективного позиціонування національної економіки у світовому розподілі праці.

Важливу роль у транспортній системі України посідають морські порти, які й забезпечують ефективність інтеграції національної економіки у європейський та світовий економічний простір.

У глобальному рейтингу конкурентоспроможності за 2019 р. (The Global Competitiveness Report від World Economic Forum, WEF) наша країна за ефективністю роботи морських портів посіла 78 місце зі 141.

Конкурентоспроможність є важливим показником. У більш конкурентоздатних країнах громадяни можуть отримувати більший середній дохід. За методикою WEF, продуктивність праці впливає на повернення інвестицій, а отже, і на оцінку інвестиційних проектів. Тож чим кращі ці показники, тим більше шансів у цієї держави залучити інвестиції, що надасть можливості для розвитку країни в довгостроковій перспективі [4].

Глобалізація має глибокий вплив на транспорт. Існує два способи пояснення того, як глобалізація активно впливає на транспортний сектор, перший ефект - вона змінюється в умовах транспортних потреб; другий ефект - це змінює стратегії суб'єктів, а надалі і транспортні послуги.

Транспортування товарів це відображення економіки у спостереженні за змінами обсягу виробництва, його просторовим розподілом, а також зміною матеріальної структури такого виробництва.

Ефективне перевезення відіграє важливу роль у сприянні міжнародній торгівлі. Тому усунення бар'єрів у торгівлі в транспортному секторі є вдвічі важливішим. По-перше, транспортний сектор сам по собі є важливою сферою економічної діяльності, тому лібералізація на транспорті зробить важливий внесок у лібералізацію торгівлі послугами. По-друге, шляхом підвищення ефективності та зменшення витрат на торгівлю товарами усунення бар'єрів у транспортному секторі, в свою чергу, призведе до вільніших та відкритих ринків торгівлі фізичними товарами. Безпека та стійкість - лише мінімальні вимоги до перевезень у 21 столітті.

Список використаної літератури:

1. Бондар В. В. Рівень розвитку транспортної інфраструктури України: національний та глобальний вимір / В.В.Бондар // Вісник Миколаївського національного університету ім.. О. В. Сухомлинського. – 2014. – Вип. 2. – С. 168-171.
2. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні : стат. бюл. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <http://ukrstat.gov.ua>
3. Комчатних О. В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Комчатних, Н. О. Редько // Економіка та управління на транспорті. - 2016. - Вип. 3. - С. 148–153.
4. Сидоренко Д. «Морський» інвестор для України, або як інтегрувати країну в транс'європейську транспортну мережу // Южна газета.- №43-44 (697-698).- 2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <https://yur->

gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morskiy-investor-dlya-ukrayini-abo-yak-integruvati-krayinu-v-transevropeysku-transportnu-merezh

Голубкова І.А.

д.е.н., професор,

завідувач кафедри економічної теорії

та підприємництва на морському транспорті

Національного університету «Одеська морська академія»

ПЕРСПЕКТИВИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ОРЕНДНИХ ВІДНОСИН У КОНЦЕСІЙНІ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Сьогодні в українських портах нестратегічна інфраструктура (термінали, трансферне обладнання, склади тощо) поділяється на державні та приватні об'єкти. Там, де приватний сектор успішно переміг та закріпив свої позиції, справи йдуть набагато краще. Тому абсолютно ясно, що лише приватизація портової економіки може забезпечити її ефективне функціонування. Звичайно, в Україні існує багато правових механізмів організації процесу приватних інвестицій: концесії, спільна діяльність, спільні підприємства, корпоратизація та багато інших планів приватизації майна та діяльності українського економічного портового сектору є прийнятними.

Мета прийняття Закону України «Про оренду державного та комунального майна»: підвищення ефективності орендних відносин, спрощення та осучаснення процедури оренди державного та комунального майна, яка не оновлювалась ще з 1992 року.

Також, важливим завданням стояло забезпечити конкурентоспроможність державного та комунального майна у відносинах оренди та спрямований на пожвавлення економічного розвитку процесів, залучення додаткових інвестицій, посилення захисту прав орендарів. Новим Законом впроваджуються принципово нові механізми передачі майна орендарю шляхом використання електронних сервісів, проведення електронного аукціону. Встановлюються засоби запобігання зловживання при передачі такого майна в оренду.

Відтак, ера сумнівних конкурсів залишається в минулому. Натомість починається новий етап – публічних онлайн аукціонів з рівними можливостями для усіх потенційних орендарів. На рис. 1 можна побачити наглядно поясненням нової процедури передачі в оренду державного майна.