

Отже, дослідження з етномузикології, як науковий напрямок в музикознавстві, можуть бути використані в геокультурних дослідженнях з мело географії як одне з інформаційних джерел.

1. Гиппиус Е.В. *Общетеоретический взгляд на проблему каталогизации народных мелодий* // Актуальные проблемы современной фольклористики. Л., 1980.
2. Гошовський В. *У истоков народной музыки славян: Очерки по музыкальному словяноведению*. – М., 1971.
3. Гошовський В. *Етногенетичні аспекти мелогеографії. Матеріали конференції пам'яті І. Панькевича* – Ужгород, 1992.
4. Україна: Географічні проблеми сталого розвитку. Збірник наукових праць в 4-х томах. – К.: ВТЛ Обрії, 2004 – том 1.
5. www.imef.basnet.by/otdeli.html - сайт інститута искусствоведения, этнографии и фольклора имени К. Крапивы Национальной академии наук Беларуси.
6. www.conservatory.ru/node/704 - сайт Санкт-Петербургской государственной консерватории имени Н. А. Римского-Корсакова, Альманах «Малоизвестные страницы истории Консерватории», выпуск XI.
7. <http://www.nezd.ru/articles/articles36/> - сайт Национального электронного звукового депозитария.

УДК 911.3

Єлісєєва К.В.

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ КРАЇН СВІТУ

У статті розглянуто кількісний та якісний характер впливу транспортного сектору на конкурентоспроможність країн світу. Розглянуто шляхи підвищення конкурентної позиції України через розвиток транспортного сектору.

Ключові слова: конкурентоспроможність, транспортна інфраструктура, транспортні послуги.

В статье рассмотрено количественный и качественный характер влияния транспортного сектора на конкурентоспособность стран мира. Рассмотрены способы повышения конкурентной позиции Украины через развитие транспортного сектора.

Ключевые слова: конкурентоспособность, транспортная инфраструктура, транспортные услуги

In the article the quantitative and qualitative influence of transport sector on country's competitiveness is analyzed. The main ways of competitive position of Ukraine increase are overviewed.

Keywords: competitiveness, transport infrastructure, transport services

Постановка проблеми та її актуальність. Конкуренція є ключовим поняттям, що виражає сутність ринкових відносин. Відповідно рівень конкурентоспроможності країни визначає рівень її добробуту та характер економічного зростання. Оскільки категорія конкурентоспроможності є динамічною, виникає необхідність її постійного дослідження.

Транспортний сектор виступає однією з основних складових, що впливають на національну конкурентоспроможність, їх взаємозалежність має багатосторонній характер, а отже, дослідження впливу транспорту на показник конкурентоспроможності є стратегічно важливим для визначення найбільш оптимальних шляхів підвищення конкурентоспроможності України.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Питаннями підвищення ефективності національної конкурентоспроможності через розгляд функціонування транспортного сектору у вітчизняній науці займаються Пшінько А.Н., Пащенко Л.О., Дейнеко В.Г. та закордоном – Ів Равалар(Yves Ravallard), Франція, Олів'є Варль(Olivier Varle), Бельгія тощо.

На світовому рівні дане питання досліджується у публікаціях Всесвітнього Економічного Форуму та Міжнародного Інституту Менеджменту в рамках розрахунків глобальних індексів конкурентоспроможності.

Метою статті є визначення якісного та кількісного впливу транспортного сектору та транспортної інфраструктури на конкурентоспроможність країн світу.

Виклад основного матеріалу. Конкурентоспроможність країни – це її здатність в умовах вільної конкуренції виробляти товари і послуги, що задовольняють вимогам світового ринку, і реалізація яких веде до зростання добробуту країни[1]. Конкуренція слугує одним з найважливіших факторів, що стимулюють зростання ефективності економіки країни та її регіонів. Показником визнання важливої ролі конкуренції для успішного функціонування ринкового господарства є той факт, що в багатьох країнах світу вже прийнято ряд законів про конкуренцію та створені національні органи, що займаються подібними питаннями.

В умовах збільшення відкритості національних економік під впливом глобалізації відбувається зростання товарного обміну між країнами, а отже, транспорт стає одним з ключових елементів при веденні економічної діяльності. З точки зору національної конкурентоспроможності вплив, що здійснює транспорт на неї, включає 3 складові:

- частка транспортних витрат у вартості готової продукції впливає на конкурентоспроможність даної продукції;
- частка ВВП, що забезпечується транспортними послугами, зокрема посередницькими(характерні для високорозвинених країн);
- кількість зайнятих у транспортному секторі та середня оплата праці у даному секторі.

Окрім вищезазначених складових, які є грошовими показниками, транспорт також впливає на такі якісні аспекти як надійність та часові витрати (на переміщення з одного пункту в інший, доставку товарів тощо)[3].

Для ефективної роботи транспортного сектору необхідною умовою є розвинена транспортна інфраструктура. Розвинена інфраструктура має вирішальне значення для забезпечення ефективного функціонування економіки, оскільки є важливим чинником, що визначає територіальну диференціацію економічної діяльності або секторів, які можуть розвинути в окреме господарство[2]. Добре розвинена інфраструктура знижує вплив відстані між регіонами, сприяючи інтеграції національного ринку і зменшуючи вартість витрат його економічних взаємовідносин з ринками інших країн і регіонів. Крім того, якість і розвиненість інфраструктурної мережі має значний вплив на економічне зростання та опосередковано на диспропорції у розподілі доходів та рівень бідності населення.

Міжнародні організації, Всесвітній Економічний Форум (ВЕФ) та Міжнародний Інститут Менеджменту, які проводять розрахунки національної конкурентоспроможності, включають рівень розвитку інфраструктури як один з базових факторів, що формують конкурентоспроможність країни. Так, згідно Всесвітнього Економічного Форуму, вага показника розвитку інфраструктурної мережі при визначенні глобального індексу конкурентоспроможності є різною в залежності від стадії зростання економіки країни[4].

Національні економіки на першій стадії зростання залежать від наявності базових факторів, для них показник рівня розвитку транспортної інфраструктури є найбільш вагомим, і дорівнює 7,5%. Така ситуація характерна майже для всіх країн Африки, більшості країн Азії(у т.ч. і Центральної), країн Центральної Америки, а також Болівії, Парагваю, Венесуели, України та Молдови. За ВЕФ, у даній групі зараз використовують конкурентну перевагу у цій сфері лише країни Близького сходу, у рейтингу за рівнем розвитку транспортної інфраструктури вони знаходяться на 30-х – 40-х місцях, у той час як решта країн даного типу посідає 90-ті – 100-ті позиції.

Для країн на другій стадії зростання господарства, що залежить від ступеня ефективності, вплив показника розвитку транспортної інфраструктури на формування інтегрального індексу складає 5%. До даного типу відносяться країни Центральної Європи(за винятком Чехії), країни Прибалтики, країни Балканського півострову, Польща, Румунія, Болгарія; ряд азіатських країн, у т.ч. Китай, Тайвань, Туреччина, Ліван, Малайзія, Таїланд; африканські та латиноамериканські країни, що не перейшли від першої стадії до другої

Для країн на третій стадії зростання економіки, ключовим фактором росту яких є інновації, вплив показника транспортної інфраструктури кількісно визначається як 2,5%. До цієї групи відносяться усі високорозвинені країни (США, Канада, країни Західної та Південної Європи, більшість НІК, Австралія, Нова Зеландія та інші)

Той факт, що для країн, економіки яких знаходяться на 2 та 3 стадіях, вплив рівня розвитку транспортної інфраструктури є менш вагомим для національної конкурентоспроможності, не зменшує ролі транспорту, оскільки під впливом розвитку глобалізаційних процесів, в цих країнах на перший план виходить конкурентоспроможність фірм, що діють у секторі транспортних послуг.

Яскравою демонстрацією цього феномену є сучасний стан галузі автомобільного транспорту країн ЄС. Ситуація є певною мірою парадоксальною для Польщі, Чехії, Словаччини та країн Прибалтики, оскільки вони мають нижчий рівень розвитку транспортної інфраструктури, і водночас перевізники даних країн мають конкурентні переваги по відношенню до західноєвропейських колег, за рахунок менших тарифів та відносно більших можливостей у виборі маршрутів транспортування. Тобто, фактично, ці країни виграють від того, що їх фірми використовують переваги розвиненої транспортної інфраструктури своїх сусідів. При чому найбільше виграє Польща. Так, частка Польщі в обслуговуванні зовнішньої торгівлі між країнами ЄС складає майже 25% від загального показника[5]. Також Польща використовує своє «периферійне» положення за рахунок здійснення перевезень між країнами ЄС та Україною та Росією. Водночас за кількістю діючих підприємств у секторі транспортних послуг, кількістю зайнятих, обсягами товарообігу та фінансових впливань провідні позиції зберігають західноєвропейські країни – Іспанія, Франція, Італія та Німеччина – що можна пояснити результатами впливу глобалізаційних процесів, оскільки фірми грають на тому, що відбувається свободний обмін інформацією про існуючі попит та пропозицію у секторі транспортних послуг на глобальному рівні (тобто у рамках та поза межами ЄС), а також безпосередньо різноманітним гравців ринку (перевізники, експедитори, інші посередницькі підприємства).

Стосовно України, то згідно Всесвітнього Економічного Форуму, Україна та Молдова є єдиними країнами Європи, для яких роль рівня розвитку інфраструктури є більшою, ніж для інших країн. Країні необхідно інтенсивно розвивати транспортну інфраструктуру, для того, щоб повніше використовувати переваги транзитного положення. До того ж Україна може отримати додаткові переваги за рахунок розвитку приватного сектору транспортних послуг та використати як приклад досвід ринку транспортних послуг Польщі та Балтійських країн з однієї сторони - компанії-перевізники даних країн спеціалізуються на обслуговуванні зовнішньої торгівлі іноземних клієнтів, та з іншої сторони – подібно до високорозвинених країн – розвивати сегмент транспортних посередницьких послуг.

Проте усе це неможливо за умов нестабільного політико-економічного середовища та неефективної транспортної політики. Транспортна політика є тим фактором, що безпосередньо впливає на функціонування транспорту країни. Водночас навіть країни з розвиненими

інфраструктурою та сектором транспортних послуг зіштовхуються із проблемами у цій сфері. Так, для країн ЄС характерна проблема завантаженість доріг, внаслідок чого економіка ЄС втрачає близько 1% ВВП щорічно. При розробці транспортної політики треба також враховувати фактори, що здійснюють суттєвий вплив на діяльність транспортного сектору: демографічні зміни, процеси глобалізації та підвищення цін на паливо.

Висновки. Таким чином, вплив транспортного сектору на національну конкурентоспроможність країни має багатоаспектний характер. В залежності від ступеня розвитку економіки країни змінюється вагомість впливу його складових: так, на конкурентоспроможність менш розвинутих країн у першу чергу впливає ступінь розвитку транспортної інфраструктури, у той час, як для високо розвинутих країн більшу роль відіграє характер суперництва у секторі та конкурентоспроможність національних транспортних компаній.

Україна може значно підвищити свою національну конкурентоспроможність через розвиток транспортного сектору за рахунок розвитку транспортної інфраструктури (як необхідної умови функціонування інших складових сектору), а також шляхом створення конкурентного на міжнародному рівні приватного сектору транспортних послуг.

1. Білорус О., Мацейко Ю. Конкурентоспроможність у сучасному світі // Економічний часопис ХХІ. - 2002. - №9 глобальному
2. Вальтер Ж. Конкурентоспособность: Общий подход (Проект) — М.: Бюро экономического менеджмента и правовых исследований, 2005.— 52с.
3. David HUMMELS// Globalization and freight transport// NBER, Purdue University, Indiana, USA
4. The World Economic Forum. //The Global Competitiveness Report 2010-2011 // <http://www.weforum.org>
5. International TransportForum //Key Transport Statistics 2010 Data// <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/shortterm>

УДК 911.3.

Левицька О.Л., Церковний О.Г., Запотоцький С.П.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ РИНКУ АГРОПРОДОВОЛЬЧОЇ ПРОДУКЦІЇ В УКРАЇНІ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АСПЕКТ

Охарактеризовано сучасний стан та регіональні особливості ринку агропродовольчої продукції в Україні. Розкрито складові механізми формування конкурентоспроможного агропродовольчого ринку та визначено основні засади забезпечення його конкурентоспроможності.

Ключові слова: Конкурентоспроможність агропродовольчої продукції, організаційно-правові форми господарювання, територіальна спеціалізація господарства, інфраструктура АПК, форми організації виробництва, державна регіональна політика.