

державницького утримання базових територіальних спільнот. Інерційність даної моделі частково простежується до сьогодні в Росії, Молдові, Білорусі, Україні. За *самоврядної моделі* центральним елементом місцевого самоврядування виступає територіальна громада, яка безпосередньо чи через обрані нею органи місцевого самоврядування здійснює вирішення місцевих проблем та реалізацію місцевих інтересів, що підкріплено власними економічними ресурсами. Саме ця модель закладена в Європейській Хартії місцевого самоврядування, що визначає принципи розвитку місцевого самоврядування в сучасній Європі. Самоврядна модель реалізації функцій місцевого розвитку притаманна більшості країн ЄС.

Не дивлячись на відмінності, кожна країна в процесі муніципального управління повинна вирішити ряд спільних проблем, які стосуються: 1) врегулювання взаємовідносин органів державної виконавчої влади і самоврядних утворень на місцевому рівні; 2) формування фінансової бази місцевого самоврядування, в т.ч. вирівнювання фінансових можливостей територій; 3) відпрацювання механізму розв'язання конфліктів між виконавчою та представницькими владами; 4) вироблення стратегії розвитку адміністративно-територіальних одиниць, можливості їх інтеграції; 5) пошуку засобів підвищення якості надання муніципальних послуг населенню органами місцевого самоврядування. Кожна країна шукає свої шляхи розв'язання цих проблем, проте досвід функціонування місцевого самоврядування в США та країнах Європи дозволяє визначити загальні підходи до формування ефективної моделі муніципального управління на принципах менеджменту.

**Юлія ПІЧУГІНА**

*Одеський Національний Університет імені І.І.Мечникова*

## **ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ У СВІТОВІЙ ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ**

Транспортна галузь відіграє важливу роль у стимулюванні економічної активності, розширенні ринків збуту, забезпечення доступу економічних агентів до ресурсів, і є одним з найважливіших факторів успішної інтеграції країни у світову економіку.

Сучасні транспортні системи (далі ТС) країн світу по ряду ознак можуть бути згруповані у п'ять типів.

1. ТС Північної Америки (США, Канади). Даному типу характерна наявність усіх видів транспорту і промисловості з обслуговування функціонування ТС, висока якість доріг та інженерних комунікацій, добре розвинена інфраструктура.

2. ТС країн ЄС та що не входять до нього країн Західної Європи, Японії. За основними параметрами діяльності, якості обслуговування вони практично не поступаються транспортним системам США і Канади, але в деяких країнах відсутні окремі види транспорту (морського чи річного), підприємства з виробництва транспортних засобів та ін.

3. ТС «нових індустріальних країн», а також деяких країн Азії, Африки, Латинської Америки, які швидко розвиваються. Питома вага транспорту в економіці цих країн ще відносно не велика, але його розвиток здійснюється швидкими темпами, формується сучасна інфраструктура та роль національних ТС постійно зростає.

4. ТС переважної частини країн, що розвиваються (СНД, Україна, Балтія та ін.). Характерною рисою таких ТС є наявність специфічної конфігурації транспортних мереж (пристосованих для виконання тільки певних завдань по експорту сировини та палива), відсутність (або недостатня кількість) магістралей національного та міждержавного значення для розвитку всередині регіональних та міжнародних економічних зв'язків. Показники транспортної забезпеченості території і населення дуже низькі: при населенні, що становить 70% його чисельності на Землі і території рівної 64% світової, вони мають у своєму розпорядженні лише 23% дорожньої сеті, 22% автотранспортних засобів, а їх частка в вантажообігу залізничного транспорту - 15% світового вантажообігу [1]. Транспортні

системи цих країн в даний час перебудовуються з метою адаптації до умов функціонування світової ТС.

Велике значення для розвитку ТС даного типу, зокрема України, має їх сучасне геополітичне та транспортно-географічне положення. Через територію цих країн проходять найважливіші транспортні комунікації, що забезпечують транзит вантажопотоків між Північною Європою і Західною Азією (включаючи Близький і Середній Схід), Росією та Західною Європою, Центральною Азією і Європою.

Глобалізація виробництва і розподілу призводить до посилення планових елементів в організації суспільного виробництва і, насамперед, в управлінні діяльністю ТС. Відбувається безперервне зростання асортименту вантажів і одночасно спеціалізація окремих країн на виробництві щодо обмеженого складу продукції. Це в свою чергу призводить до концентрації вантажопотоків на міжнародних транспортних коридорах, до створення кругосвітнього регулярного сервісного транспортного обслуговування.

Характерне для світової економіки протягом кількох останніх десятиліть посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва призводить в свою чергу до інтернаціоналізації та глобалізації транспортних систем. При цьому можна виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в транспортній системі [2]:

- регіоналізація;
- глобальна конкуренція;
- експансія технологій;
- дерегулювання транспорту;
- розвиток логістичної інфраструктури.

В цілому в світі відбувається якісна зміна ТС. Зростає протяжність електрифікованих залізниць, автомагістралей з твердим покриттям, мережі трубопроводів більшого діаметру. Інший прояв підвищення якості - дублювання транспортних комунікацій світового значення: прокладка нафтопроводів, автомагістралей паралельно каналам, інших шляхів сполучення (наприклад, створені нафтопроводи паралельно Суецькому і Панамському каналах); формування контейнерної системи перевезень вантажів (у контейнерах перевозиться близько 40% генеральних вантажів) [3], трансконтинентальних контейнерних "мостів", що представляють собою комбінацію морського транспорту з маршрутними залізничними складами і автопоїздами контейнеровозами (Транссибірський, Японія - Східне узбережжя США, Західна Європа - Близький і Середній Схід); створення транспортних коридорів для перевезень вантажів через територію кількох держав.

Можна зробити висновок, що світова транспортна система знаходиться в постійному розвитку. На нинішньому етапі велике значення мають інформаційні та інноваційні технології розвитку. Основними напрямками зараз є збільшення швидкості пересування, підвищення безпеки руху, збільшення як пропускної здатності транспортних шляхів, так і вантажопідйомності транспортних засобів, а також розробка і впровадження нових видів транспорту.

#### **Список літератури:**

1. Світова транспортна система: структура та розвиток [Електронний ресурс] / Бізнес-центр. - Режим доступу: <http://biznesdays.ru/mirovaya-transportnaya-sistema-struktura-i-razvitiye.html>
2. Савельєва І.В. Вплив глобалізації на розвиток портової системи / І.В. Савельєва // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одеса: ОНМУ. - 2006. - Вип. 24. - С. 22-23
3. Пічугіна Ю.В. Морська транспортно - експедиторська діяльність (проблеми підвищення економічної ефективності): монографія / Ю.В. Пічугіна. - Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2007. - 293с