



ЕКОНОМІКА ТА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

УДК 339.94+629.7

Ареф'єва О.В.,
д.е.н., професор кафедри фінансів, обліку та аудиту,
декан факультету економіки та підприємництва
Капаруліна І.М.,
к.е.н., доцент, докторант кафедри фінансів, обліку та аудиту
Національний авіаційний університет

УКРАЇНСЬКЕ АВІАБУДУВАННЯ: НАПРЯМИ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Постановка проблеми. Сучасне світове господарство знаходиться на етапі трансформації у єдине ринкове поле з тісною кооперацією країн. Інтеграція України до світового ринку передбачає пошук власної ніші українськими підприємствами та форм співпраці з іншими міжнародними ринковими агентами.

Авіабудування відноситься до стратегічних напрямів економічного розвитку України. Перспективність галузі обумовлюється наявністю замкненого технологічного циклу виробництва літаків; експлуатаційними характеристиками вітчизняних літаків, що дозволяють використовувати їх у нестандартних умовах. Важливість авіаційної промисловості для економіки країни полягає не лише у позитивному впливі на розвиток суміжних галузей економіки, але й у збереженні та створенні висококваліфікованих робочих місць. Однак, як високотехнологічна галузь, світове авіабудування є дуже динамічним: зростання екологічних і експлуатаційних вимог, запозичення у громадському авіабудуванні технологій з військового авіабудування та навпаки. Крім того, світовий ринок авіабудування внаслідок глобалізації відчуває на собі соціальні, енергетичні, екологічні та ін. протиріччя. На тлі загальних ускладнень, варто відмітити внутрішні проблеми українського авіабудування, пов'язані зі значним зносом основних фондів, дефіцитом оборотних коштів та ін. За таких умов стає актуальним обґрунтування напрямів трансформації авіабудівної галузі України в контексті сучасних інтеграційних процесів у світовій економіці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тенденції розвитку світового авіабудування висвітлюються в роботах Дж. Венсвіна, Г. Вільямса, С. Вінстона, Г.А. Кривога, С.А. Моррісона, Ю. Приходько, А.С. Соколова та ін. авторів. Насамперед відзначається трансформація ринкової структури авіабудування й, відповідно, аналізуються стратегії провідних ринкових агентів. Проблема розвитку українського авіабудування розглядається у контексті підвищення конкурентоспроможності авіаційних підприємств [1], стимулювання інвестиційних процесів [2], сприяння створенню інновацій [3], пошуку шляхів реструктуризації [4] чи аналізу загальних напрямів розвитку [5; 6]. При окресленні перспектив вітчизняного авіабудування автори переважно виходять з наявної тенденції розширення попиту на світовому ринку на літаки. Пропозиції щодо удосконалення розвитку галузі стосуються пошуку джерел інвестування [7; 2] та підвищення ролі державного регулювання [5; 8], удосконалення маркетингової складової менеджменту [6], змінювання організаційної форми авіапідприємств [4; 6], зниження впливу внутрішніх чинників гальмування розвитку шляхом удосконалення менеджменту [4; 9]. Однак, на нашу думку, розвиток авіабудівної галузі України не може бути досягнутим через окреме подолання внутрішніх протиріч, що передбачає автономний розвиток вітчизняної галузі, а лише у комплексі з коопераційними процесами, які відбуваються на світовому ринку авіабудування, що потребує подальших наукових досліджень.

Постановка завдання. Завдання роботи полягає у обґрунтуванні напрямів трансформації авіабудування України шляхом визначення адекватної форми інтеграції у світовий кластер авіабудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасне авіабудування – потужна галузь світової економіки. Фінальна продукція цивільного і військового призначення у 2008 р. становила 62 % від загального продажу авіатехнічної продукції, що складає \$134,5 млрд, у 2010 р. – приблизно \$167 млрд. Структура світового авіабудування надана на рис.1.

На сьогодні основним вітчизняним підприємством авіабудівної галузі є державний авіабудівний концерн «Антонов» (утворений постановою Кабінету Міністрів №1014 від 30.10.2008), до складу якого входять підприємства, що приймають участь у збиранні літаків: ДП «Антонов» (на балансі якого з

2010 р. знаходиться ДП «Серійний завод «Антонов» – раніше «Київський авіаційний завод «Авіант»), ДП «Завод №410 громадської авіації», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство. Управління концерном здійснює Рада директорів підприємств, що входять у склад концерну, включаючи Генерального директора концерну та представника Кабінету Міністрів, на чолі з Головою Правління за призначенням Кабінету Міністрів. Створення концерну повинно було сприяти кооперації різних підприємств авіабудівної галузі та формуванню більш вигідних умов для продажу вітчизняних літаків. 27 жовтня 2010 року була підписана угода про створення російсько-українського спільного підприємства ТОВ "ОАК - Антонов" між російською "Об'єднаною авіабудівною корпорацією" і українським Державним авіабудівним концерном "Антонов".

Обсяг продажів авіатехнічної продукції кінцевому споживачу \$218 млрд. (100%)				
Фінальна продукція \$134,5 млрд. (62%)		Комплектуючі, запчастини, послуги кінцевому споживачу \$134,5 млрд. (38%)		
Продукція військового призначення \$31,4 млрд. (14%)	Продукція громадського призначення \$103,2 млрд. (48%)	Устаткування \$32,6 млрд. (15%)	Двигуни \$43,9 млрд. (20%)	Авіа-конструкції \$7 млрд. (3%)

Рис.1. Структура консолідованого виторгу світової авіапромисловості у 2008 р.

Джерело: [10]

Модельний ряд літаків цивільного призначення ДАК «Антонов» складається з транспортного літака Ан-74, що має також військову модифікацію (Ан-74-Т-200А), регіонального турбогвинтового літака Ан-140, регіонального реактивного літака Ан-148 і його модифікації Ан-158 (збільшено кількість пасажирських місць). Також в перспективі можливий випуск Ан-178 (транспортна модифікація Ан-148) і модернізованого Ан-124 «Руслан». Здійснюється виробництво військового літака Ан-32.

Згідно даних AirCraft Analytical System, кількість літаків марки «Ан», що використовуються у світі, зі 1128 од. у 2005 р. зменшилася до 900 од. у 2010 р. [11]. З даних табл.1. видно, що виведення нових літаків у світовий повітряний простір відбувається надто повільно. Тому можна говорити про витіснення українських авіабудівників зі світового ринку авіабудування.

Таблиця 1

Виробництво літаків в Україні

Рік поставки	Тип літака	Кількість	Виробник	Замовник
2002	Ан-140	2	ХДАП	Авіакомпанія «Одеські авіалінії»
	Ан-140	1	ХДАП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-124	1	ДП «Авіант»	Лівія
2003	Ан-140	2	ХДАП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-140-100	1	ХДАП	Авіакомпанія «Мотор-січ»
	Ан-124	1	ДП «Авіант»	ОАЕ
2004	Ан-140-100	2	ХДАП	«Ілліч-Авіа» (Україна)
	Ан-140-100	1	ХДАП	AZAL (Азейбарджан)
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХДАП	Єгипет
	Ан-140-100	2	ХДАП	AZAL
	Ан-32П	2	ДП «Авіант»	Лівія
2006	Ан-32Б	1	ДП «Авіант»	Спочатку призначався для Судана, а 2008 переданий Гвінеї
2008	Ан-32П	4	ДП «Авіант»	МНС України
2009	Ан-148	1	ДП «Авіант», ХДАП	-
	Ан-74	3	ХДАП	-
2010	Ан-148	1	ДАК «Антонов»	-
	Ан-32	3	ДАК «Антонов»	-
2011	Ан-32	2	ДАК «Антонов»	Ірак
	Ан-74	1	ДАК «Антонов»	Туркменістан
	Ан-148-100	1	ДАК «Антонов»	МАУ (Україна)

Джерело: [12]

Основні показники діяльності ДП «Антонов», ДП «Завод №410 цивільної авіації» й Харківського

державного авіаційного підприємства, наведені у табл.2, дозволяють незадовільно оцінити стан цих підприємств, виходячи з різних аспектів їх діяльності: оперативної, фінансової, інвестиційної.

Враховуючи існування незадовільного стану авіабудівної галузі досить тривалий період часу [7-9], зрозуміло, що окремі заходи не дадуть суттєвого поліпшення результатів діяльності.

Таблиця 2

Характеристика діяльності ДАК «Антонов» на 01.01.2012

Найменування підприємства	Рентабельність продукції, %	Чистий прибуток	Коефіцієнт платоспроможності	% зносу основних засобів	% оновлення основних засобів	Фондо віддача 01.01.2012
ДП «Завод №410 цивільної авіації»	-31,55	-89965	0,74	49,74	5,42	4,97
ДАК «Антонов»	212,31	-1107	0,14	85,62	0	14,86
ДП «Антонов»	23,85	192969	2,67	61,00	5,41	0,7
Харківське державне авіаційне підприємство	-19,39	-325550	2,15	54,08	0,52	0,67

Джерело: згідно даних фінансової звітності підприємств

Однак, крім суб'єктивних причин варто зазначити об'єктивні причини, що ускладнюють трансформацію українського авіабудування, а саме, галузеву специфіку. Насамперед, варто виділити:

- технічну складність продукції, яка обумовлюється значною кількістю деталей, що входять до складу продукту, поєднанням різних матеріалів і технологій;

- високу наукомісткість продукту – створення моделі літального апарату вимагає поєднання теоретичних розробок з різних напрямів і областей науки (аеродинаміка, гідродинаміка, термодинаміка, електроніка, авіаційна ергономіка та ін.), проведення значних експериментальних робіт та наявності спеціального обладнання;

- тривалий цикл виготовлення продукту – процес розроблення сучасних моделей літальної техніки (за даними Airbus [13]) займає близько 10 років, враховуючи дослідно-експериментальний етап; термін служби громадського літака складає приблизно 20 років;

- висока капіталомісткість виробництва обумовлюється потребою в значному інвестуванні на стадії розроблення апаратів в експерименти й випробувань, у створенні основних фондів (споруди, стендова база, устаткування) як на стадії розроблення, так і серійного виробництва, у створенні мережі з технічного обслуговування на післяпродажній стадії. Окупність проектів може досягати 10 років [13].

Тому формування обґрунтованого кардинального рішення щодо трансформації діяльності ДАК «Антонов» потребує аналізу сучасних тенденцій у світовому авіабудуванні: прогнозів щодо формування попиту на ринку авіабудування, змін ринкової структури та ринкової політики компаній тощо.

На ринку магістральних авіалайнерів конкурують два конгломерати Boeing (США) і Airbus S.A.S. (Євросоюз), сукупна ринкова частка яких сягає до 90%, на ринку регіональних літаків – Bombardier (Канада), Embraer (Бразилія) і ATR (Італія) з сукупною ринковою часткою 70% [14]. Виробництво країн СНД, включаючи Україну, досягає близько 2% авіатехніки громадського призначення [15].

На ринку військового авіабудування можна виділити декілька компаній: Boeing – приблизно 22% у світовому військовому авіабудуванні у 2011 р., Lockheed Martin – 21%, Northrop Grumman – 11% (сукупна частка компаній США у світовому військовому авіабудуванні становить 54%), Eurofighter – близько 11%, EADS – 10%, Dassault – 9% (сукупна частка компаній Європейського Союзу у світовому військовому авіабудуванні становить 25%), частка компаній Росії – 20,6%. [16]. При цьому спостерігається створення спільного англосакського трансатлантичного оборонного ринку з потужною дифузиею військово-промислових комплексів країн, а на теренах Європейського Союзу – формування єдиного оборонного ринку в межах країн, що до нього входять [17].

Розглянемо сучасні тенденції розвитку світового ринку авіабудування (більш детально описані в [18]) з точки зору структурних вимог до сучасних суб'єктів ринку:

1. **Самоактивація.** Лідери світового авіабудування реалізують не лише стратегію «дій на випередження», але й активно формують умови власного існування. Це потребує наявності стратегічного підрозділу, значного фінансування, масштабних маркетингових досліджень. Відповідно виникають вимоги до розміру організації – це організація зі значним ефектом масштабу й відповідним впливом на ринок.

2. **Диверсифікація.** На ринку авіабудування зафіксовано превалювання диверсифікованих поглинань/злиття, виділяють два мотиви поглинання: 1) позбавлення від надлишкових потужностей і дублювання у виробництві; 2) розширення діяльності. При цьому значна частина поглинань супроводжується (до 90-95% загальної кількості) значним зносом основних фондів у компанії, яку купують (норма амортизації близько 60% й більше) [19]. Залежно від форми інтеграції це передбачає значного фінансування для здійснення поглинання, чи фінансової стійкості для проведення злиття, чи наявності компетенцій, що зацікавлять партнерів, та фінансової стійкості для формування альянсу.

3. *Органічні структури управління, що функціонують на основі поліархії.* Починаючи з 1990-х рр. в авіабудуванні застосовується нова форма проектного управління – партнерство з розподіленням ризику. З одного боку, авіабудівники скорочують витрати на дослідні роботи. З іншого боку, постачальники беруть участь у проекті, маючи матеріальну зацікавленість в успішності реалізації проекту. Також застосовується бригадна форма організації робіт: у багатофункціональні бригади входять фахівці технічного, виробничого, фінансового та ін. профілів. Формування такої складної організаційної структури вимагає не лише продуманої системи управління, але синхронізації виробничих процесів та наявності єдиної культури виробництва.

5. *Виробнича культура – Lean-production.* Лідери авіабудування організовують свою діяльність на основі концепції «Lean-production», реалізація на практиці якої не зводиться лише до впровадження систем Kanban, 5S, Kaizen, а змінювання відношення персоналу до своєї роботи. Задля забезпечення постійного рівня якості та створення умов безперервного удосконалення процесів й демонстрації цього партнерам по бізнесу необхідно проведення сертифікації.

6. *Бренд.* Сьогодні бренд входить до п'ятірки основних споживчих вимог (серед яких також ціна, якість, фінансові умови купівля-продажу, сервісне обслуговування). Фіксація якісного бренду передбачає наявність у авіабудівної компанії тривалої репутації надійного постачальника продукту, стійкого фінансового положення, ясної системи управління та сертифікованої виробничої системи.

7. *Актуальність НДР.* Сучасні авіабудівні корпорації містять у своєму складі підрозділи, що регулюють його виробничу, фінансову, логістичну, маркетингову діяльність тощо. Однак найбільшу зростання важливості можна відмітити щодо науково-дослідної діяльності, на яку зараз покладається комплексне завдання пошуку і розроблення нових ідей та доведення їх до стадії випробувань і виробництва у тісному співробітництві з іншими підрозділами.

8. *Передові технології.* Характерною рисою сучасного авіабудування є наявність технологій «подвійного призначення» (взаємне запозичення технологій громадським і військовим авіабудуванням), застосування нанотехнологій. Серед сучасних вимог до літальної техніки екологічні вимоги поступаються лише вимогам з безпеки польотів, займаючи друге місце в переліку вимог.

Таким чином, з аналізу світових тенденцій розвитку авіабудування видно, що ефективна організаційна форма авіабудівної компанії на ринку повинна одночасно забезпечувати:

- інтеграцію основних ланок виробництва авіатехніки на основі принципу компліментарності;
- можливість модернізації основних фондів;
- можливість здійснення серійного виробництва авіатехніки з дотриманням відповідних вимог до організації виробничого процесу;
- реалізацію стратегії диверсифікації;
- умови для фінансування крупномасштабних досліджень;
- умови організації після продажного обслуговування й стимулювання споживачів (наприклад, умов оплати);
- не лише мобільність і гнучкість реагування на зміни зовнішніх чинників, а й вплив на умови свого функціонування.

Звідси можна зробити висновок, що організаційною формою, що може забезпечити виконання таких завдань, є конгломерат. Конгломерат ми розглядаємо як комплекс з'єднаних підприємств, що зберігаються при цьому власні відмітні риси та властивості (не розчиняються в загальному утворенні). Це багатофункціональні комплекси з жорсткою взаємодоповнюваністю, побудовані не лише за принципом взаємовигоди, але за наявності донорсько-акцепторних зв'язків. Діяльність конгломерату має наднаціональний характер з відповідним суттєвим політичним впливом у світі.

Варто окремо відзначити деяку специфіку ринку військової авіатехніки. По-перше, цей ринок почав функціонувати на основі дії співвідношення попиту-пропозиції лише з середини 1990-х років. По-друге, найчастіше укладені договори залишаються засекреченими чи відсутня достовірна інформація. По-третє, угоди мають нерегулярний характер. Також варто враховувати такі сучасні явища, що спостерігаються на ринку військової авіатехніки:

- у країнах, що розвиваються, замість купівлі нової військової авіатехніки відбувається підвищення попиту на модернізацію наявного озброєння з наданням відповідного експлуатаційного супроводження;
- економічно розвинуті країни позбавляються від технічно застарілої авіатехніки, стимулюючи їх продаж передачею прав на ліцензійне виробництво, допомогою у налагодженні сервісної інфраструктури тощо;
- формування попиту на військову авіатехніку залежить від політико-економічного клімату на планеті та стратегічних взаємовідносин між країнами [20].

Указані явища – це серйозні обмежувальні чинники для розвитку військового авіабудування на Україні. Однак, найбільшою перешкодою серед них є політична заангажованість. Враховуючи указані чинники, а також тенденцію запозичення технологій цивільного й військового авіабудування, ми розглядаємо розвиток військового авіабудування нерозривно від розвитку цивільного авіабудування в межах стратегії диверсифікації виробництва.

Теперішня організаційна форма ДАК «Антонов» не відповідає означеним вимогам. Так, генеральний директор ДП «Антонов» заявив: «Як держпідприємство, ми сьогодні маємо масу обмежень. Наприклад, ускладнена процедура створення спільних підприємств, певні національні закони ускладнюють ефективну кооперацію з виготовлення нових літаків. Це ставить нас не в однакові умови з конкурентами на світових ринках...» [21]. Однак, приватизація ДАК «Антонов» не вирішить проблеми, а інтеграція з іноземною компанією – складний процес, що потребує обґрунтування обмінних, розподільчих тощо аспектів діяльності та вибору відповідних партнерів.

Висновки з проведеного дослідження. Дослідження показало, що удосконалення діяльності вітчизняного авіабудування не можливо здійснити через автономний розгляд проблем в цій галузі чи через запозичення іноземного досвіду. Лише комплексний підхід через трансформацію організаційної форми дозволить вирішити наявні проблеми. На нашу думку, вибір конкретного напрямку інтеграції ДАК «Антонов» у структуру світового авіабудівного ринку потребує детального аналізу принципів побудови наявних корпорацій, прогнозу напряму майбутньої інтеграції наявних на ринку гравців, що й виступає подальшим напрямом нашого дослідження.

Література

1. Тюпа Д.І. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на ринках країн, що розвиваються в умовах глобальної конкуренції / Д.І. Тюпа // Вісник Економіки транспорту і промисловості. – № 36. – 2011. – С.90-95.
2. Сівашенко Т.В. Відтворення основних фондів авіапідприємств з використанням лізингу: дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04: захищ. 24.09.05/ Сівашенко Тетяна Володимирівна. – К., 2005. – 191 с.
3. Литвиненко Л.Л. Інвестиційно-інноваційна модель розвитку авіаційної галузі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/pspe/2011_4/Letvinenko_411.htm
4. Дяченко О.О. Впровадження організаційних змін – запорука ефективного розвитку авіапідприємства [Електронний ресурс] / О.О.Дяченко. – Режим доступу: http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Dachenk1.pdf
5. Мнацаканов Р.Г. Перспективи розвитку авіаційних робіт в Україні / Мнацаканов Р.Г., Висоцька І.І., Лагуточкін В.П. // Інноваційна економіка. – № 1. – 2012. – С. 10-12.
6. Сухоруков А.І. Активізація економічного розвитку авіаційної галузі України / Сухоруков А.І., Олейников О.О. // Зовнішня торгівля: право та економіка. – № 5. – 2006. – С.133-140.
7. Буглак О.В. Забезпечення інвестиційної привабливості авіапідприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Буглак Ольга Володимирівна; Національний авіаційний університет. – К., 2008. – 20 с.
8. Прохорова В.В. Системна криза авіабудівної галузі України та фактори, що її обумовлюють / В.В. Прохорова // Вестник Национального технического университета "ХПИ" : сб. научн. тр. – Х. : НТУ "ХПИ", 2001. – С.27-33.
9. Геєць І.О. Дослідження проблеми використання виробничої потужності авіабудівними підприємствами України [Електронний ресурс] / І.О. Геєць. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/pspe/2011_1/Geets_111.htm
10. Проблемы и перспективы развития отечественной авиационной промышленности / С.К.Колпаков, В.П.Алексеев, Н.А.Селиванова, А.А.Сухарев, А.О. Власенко. – М.: Межведомственный аналитический центр, 2011. – 60с.
11. Собкевич О. Щодо інструментів нарощування експортного потенціалу авіабудівної галузі України. Аналітична записка [Електронний ресурс] / О.Собкевич, Є.Белашов. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/374/>
12. Чорноротов О. Загальна характеристика авіабудівної галузі України [Електронний ресурс] / О. Чорноротов. – Режим доступу: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/analytical-articles/12828/>
13. Airbus' Global Market Forecast [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airbus.com/company/market/forecast/>
14. Толкачев С.А. Мировой рынок гражданского авиационного авиастроения: конец дуополии [Електронний ресурс] / С.А.Толкачев, И.Б. Деревянко. – Режим доступу: <http://www.kapital-rus.ru/articles/article/190443>
15. Бойкова М.В. Авиация Будущего / М.В. Бойкова, С.Д. Гаврилов, Н.А. Гавриличева // Форсайт. – №1 (9). – 2009. – С. 4-15.
16. Развитие авиационной промышленности" на период 2013-2025 гг. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pro-samolet.ru/blog-pro-samolet/481-development-of-the-aviation-industry-2013-1025>
17. Пухов Р. Мировой ВПК сегодня и завтра – часть II [Електронний ресурс] / Р. Пухов. – Режим доступу: <http://vpk-news.ru/articles/5842>
18. Капаруліна І.М. Фрейм сучасної економічної дійсності: «стратегічна економіка» / І.М. Капаруліна // Сталий розвиток економіки. – № 6. – 2012. – С.14-21.

19.Соколов А.С. Современные тенденции слияний и поглощений в аэрокосмической отрасли мирового хозяйства : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14 / Соколов Андрей Сергеевич; СПбГУЭФ. – Санкт-Петербург, 2003. – 21 с.

20.Иванов С. США: господство на мировом рынке оружия [Электронный ресурс] / С. Иванов. – Режим доступа: <http://pentagonus.ru/publ/19-1-0-17>

21.Згурець С. Крила України / С. Згурець // Український журнал. – № 9. – 2011. – С. 20-22.

УДК 33.1 (075.8)

**Кулішов В.В.,
д.пед.н., професор кафедри міжнародної економіки
заслужений працівник освіти України
Криворізький економічний інститут
ДВНЗ «Криворізький національний університет»**

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Постановка проблеми. Сьогодні процеси глобалізації у світовій економіці сприймаються й оцінюються по-різному. Диференційовано до них відносяться не тільки окремі вчені, фахівці й експерти, але й мешканці різних країн. Глобалізаційні процеси найчастіше сприймаються у розвинених країнах і викликають серйозні побоювання у світі, що розвивається. Це пов'язано з тим, що переваги глобалізації розподіляються нерівномірно. Тому, одним з основних питань, яке викликає найбільші дискусії, є визначення того, хто виявляється у вигаді від глобалізації. Сучасні глобалізаційні процеси розгортаються, насамперед, між промислово-розвиненими країнами і лише в другу чергу охоплюють країни, що розвиваються. Глобалізація зміцнює позиції першої групи країн, дає їм додаткові переваги. У той же час, розгортання процесів глобалізації у рамках сучасного міжнародного поділу праці може заморозити нинішнє положення менш розвинених країн так званої «світової периферії», що стають скоріше об'єктами, ніж суб'єктами глобалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Феномен виникнення глобалізації, її процеси, вплив на ту чи іншу сферу діяльності соціуму досліджують як іноземні, так і вітчизняні науковці, серед яких О. Білорус [2; 3], Б. Одягайло [7], С. Сонько [8], Т. Кальченко [4], З. Бзежинський [1], П. Мазурок [6], В. Кулішов [5] та інші. Більшість сучасних досліджень спрямована на вивчення похідних результатів процесу глобалізації, а підґрунтя, причини, проблеми та наслідки глобалізації поки що висвітлюються недостатньо, тому актуальними є дослідження проблеми економіки у глобальному середовищі.

Постановка завдання. Метою представленої статті є дослідження сутності та проявів проблеми глобалізації, обумовлених нею напрямків розвитку світової економіки, а також визначення альтернативних теоретичних концепцій глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ступінь позитивного впливу глобалізаційних процесів на економіку окремих країн залежить від місця, що вони займають у світовій економіці. Фактично, основну частину переваг одержують багаті країни. Несправедливий розподіл благ від глобалізації породжує загрозу конфліктів на регіональному, національному й інтернаціональному рівнях. Відбувається не конвергенція вирівнювання доходів, а скоріше їх поляризація. У процесі глобалізації країни, які швидко розвиваються, входять у коло багатих держав, а бідні країни усе більше відстають від них. Замість того, щоб знижувати, послабляти прояви нерівності, інтеграція національних економік у світову систему, навпаки, підсилює їх і робить у багатьох відношеннях більш гострими. Глобалізація приводить до поглиблення неоднорідності, до виникнення нової моделі світу – світу 20:80, суспільства однієї п'ятої. 80% усіх ресурсів контролює так званий «золотий мільярд», що охоплює лише п'яту частину населення планети (у тому числі, США і країни Західної Європи – 70% світових ресурсів). Процвітаючі 20% країн розпоряджаються 84,7% світового ВВП, на їхніх громадян припадає 84,2% світової торгівлі і 85,5% заощаджень на внутрішніх рахунках [3]. З 1960 року розрив між найбагатшими і найбіднішими країнами більш ніж подвоївся, що статистично підтверджує неспроможність будь-яких обіцянок справедливості у наданні допомоги країнам, що розвиваються. Розвинені країни, використовуючи відкритість і глобалізацію у своїх інтересах, прагнуть закріпити існуючий статус-кво. Великі побоювання викликає бажання США підсилити однополярність світу. Не дивно, що в арабському світі, наприклад, глобалізація асоціюється з «американізацією» світової системи, «новим колоніалізмом». Взаємозалежність, властива світовому розвитку на початку й у середині ХХ століття, змінюється однобічною залежністю «третього світу» від «першого» [6].

З огляду на нерівномірність розподілу переваг глобалізації, безумовно, і негативні наслідки глобалізаційних процесів у конкретній країні істотно будуть залежати від місця, що ця країна займає у