

http://www.kmu.gov.ua/docs/Agreement/AA_Body_text.pdf

УДК 656.02

РОЗВИТОК ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ РОЗШИРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., д.е.н., проф. (УкрДУЗТ)

Унікальне географічне розташування України на перехресті найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю потенційно дозволяють нашій державі отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу її транспортної інфраструктури.

Зважаючи на вагому роль розбудови і модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури в забезпеченні економічного зростання країни, в наш час дана проблематика не втрачає актуальності, що підтверджується її широким висвітленням в працях вітчизняних вчених, серед яких слід вказати на наукові здобутки В.Л. Диканя та його наукової школи [1-6].

Наразі перед Україною відкриваються можливості реалізації транзитного потенціалу. Це обумовлено проходженням її територією Пан'європейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), а також активізацією міжнародного співробітництва у сфері інтеграції вітчизняної транспортної мережі до загальноєвропейської ТЕН-Т, розробок умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики,

встановлення технічних стандартів і рекомендацій та впровадження міжнародних технічних і правових норм та інше.

Важливим кроком щодо розвитку потенціалу транспортної інфраструктури слід визначити розширення співпраці між Україною і Китаєм, зокрема підписано дорожню карту щодо реалізації ініціатив "Економічний пояс Великого шовкового шляху" і "Морський шовковий шлях", покликаних посилити економічне співробітництво між Європою і Азією. Для України китайська ініціатива нового Шовкового шляху – це можливість вийти на велику платформу для укладання взаємовигідних угод і залучення інвестицій.

На даний момент китайська сторона вже погодила нові маршрути прямування поїздів з Чженчжоу до Словаччини, Польщі, Угорщини, і ці маршрути будуть проходити територією України. Так, з першого листопада 2017 року закладено нитку графіку поїзду №1319/1320 по транзитному маршруту через Україну в рамках Нового Шовкового шляху. За словами міністра інфраструктури України Володимира Омеляна, потяги складатимуться з 57 платформ під універсальні контейнери [7]. Також для розвитку транзиту уряд підтримав пропозицію Міністерства інфраструктури України щодо зниження ставок портових зборів, і вже починаючи з 1 січня 2018 року портові збори будуть знижені на 20%. Крім цього, буде також зменшена норма відрахування дивідендів для Адміністрації морських портів України (АМПУ) з 75 % до 50%.

Можна стверджувати, що існують передумови для реалізації транзитного потенціалу нашої країни, у тому числі завдяки інтеграції в єдиний ринок, що охоплює, за розрахунками економічних експертів ООН, близько 65% населення світу, 75% енергетичних ресурсів і 40% світового ВВП. Саме реалізація проекту нового Шовкового шляху може стати комунікатором і модернізатором революційних змін на всьому протязі його маршруту, і для України зокрема.

Слід враховувати, що на заваді ефективному розвитку міжнародної транспортної інтеграції України постанала низка системних проблем, серед яких першочергового значення має подолання

незадовільного рівня потенціалу транспортної інфраструктури.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т. вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т. вуглеводнів. З цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Наявний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується на 70%, а на транспорті загального користування – на 50%. Проте за якісними характеристиками спостерігається значне відставання параметрів вітчизняної транспортної інфраструктури від європейської та китайської зокрема. Для вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу характерні такі негативні явища, як висока ступінь зносу об'єктів транспортної інфраструктури, низька пропускна здатність і недостатнє оснащення пунктів пропуску та прикордонних переходів, недостатнє фінансування розвитку транспортної інфраструктури, низький рівень позабюджетних інвестицій у розвиток транспортної галузі, та інші.

Недостатньо розвинені транспортні комунікації представляють собою стримуючий чинник реалізації транспортних переваг вітчизняної транспортної системи на міжнародному ринку. Поряд з цим, Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі транзитної держави, що потребує:

- будівництва сучасних транспортно-логістичних ліній міжнародних транспортних коридорів (швидкісних залізничних шляхів, автомагістралей);

- модернізації існуючих транспортних систем та розширеного відновлення їх техніко-виробничих баз, ліквідацію вузьких місць і організацію додаткових відсутніх ланок;

- розбудови транспортно-логістичних вузлів магістральної інфраструктури, в яких формуються транспортно-логістичні центри або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного,

морського, річкового і повітряного транспорту);

- модернізації виробничо-ремонтної бази транспортно-дорожнього комплексу та забезпечення інноваційної орієнтація продукції підприємств транспортного машинобудування.

- збільшення кількості об'єктів митно-логістичної інфраструктури та застосування досконалих технологій прийомів і методів митного контролю;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортно-інформаційних технологій в управлінні і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення;

- впровадження інноваційних технологій та нових стандартів безпеки, готовності, надійності, енерго- і ресурсозбереження та екологічності рухомого складу.

Таким чином, розвиток потенціалу транспортної інфраструктури міжнародного значення в Україні забезпечує розбудову сучасної виробничої та соціальної інфраструктури в країні, сприяє поширенню торговельно-економічного співробітництва, що позитивно впливає на соціально-економічні процеси стійкого зростання вітчизняної економіки.

Список використаних джерел

1 Дикань В.Л. Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України / В.Л. Дикань // Українські залізниці. - 2014. - № 7. - С. 24-27.

2 Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2013. - № 42. – С. 144 – 149.

3 Дикань В.Л. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів / В.Л.Дикань, М.В. Корінь // Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2015. Вип. 154. – С. 98-103.

4 Дикань В.Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В.Л.

Дикань, А.В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 51. - С. 9-16.

5 Токмакова І.В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.

6 Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, А.В. Толстова. - Харків: УкрДАЗТ, 2013. - 188 с.

7 Омелян В. Україна – частина нового Шовкового шляху [Електронний ресурс] / В. Омелян. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>