

УДК 656.2.073.078

DOI: 10.25140/2411-5215-2019-3(19)-147-156

*Олена Панченко, Сергій Журман***УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ***Елена Панченко, Сергей Журман***УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА***Olena Panchenko, Serhii Zhurman***CONDITIONS FOR THE EFFICIENT USE OF THE TRANSIT POTENTIAL OF A RAILWAY ENTERPRISE**

У статті розкрито необхідність формування механізму ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та його значення в умовах глобалізації. Встановлено, що використання транзитного потенціалу вітчизняними підприємствами залізничного транспорту забезпечується формуванням організаційно-економічного механізму, який включає різні рівні управління та передбачає узгодження та одночасну реалізацію системи заходів на міжнародному та державному рівні, а також на рівні залізничних підприємств. Визначені умови ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, серед яких: приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм, активне використання міжнародних транспортних коридорів, модернізація залізнично-транспортної інфраструктури, інтегрування з операторами інших країн, удосконалення та спрощення процедури перетину державного кордону.

**Ключові слова:** транзитний потенціал; транзитні перевезення; залізничний транспорт; вантажні перевезення; міжнародні транспортні коридори; залізнично-транспортна інфраструктура; міжнародна логістика.

Табл.: 2. Рис.: 2 Бібл.: 11.

В статье раскрыта необходимость формирования механизма эффективного использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта и его значение в условиях глобализации. Установлено, что использование транзитного потенциала отечественными предприятиями железнодорожного транспорта обеспечивается формированием организационно-экономического механизма, который включает различные уровни управления и предусматривает согласование и одновременную реализацию системы мер на международном и государственном уровне, а также на уровне железнодорожных предприятий. Определены условия эффективного использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта, среди которых: приведение нормативно-правовой базы в соответствие с международными нормами, активное использование международных транспортных коридоров, модернизация железнодорожно-транспортной инфраструктуры, интеграция с операторами других стран, усовершенствование и упрощение процедуры пересечения государственной границы.

**Ключевые слова:** транзитный потенциал; транзитные перевозки; железнодорожный транспорт; грузовые перевозки; международные транспортные коридоры; железнодорожно-транспортная инфраструктура; международная логистика.

Табл.: 2. Рис.: 2 Библ.: 11.

The article reveals the need to form a mechanism for efficient use of transit potential by railway undertakings and its importance in the context of globalization. It is established that the use of transit potential by domestic railway companies is ensured by the formation of an organizational and economic mechanism that includes different levels of management and provides for the coordination and simultaneous implementation of a system of measures at the international and national level, as well as at the level of railway enterprises. The conditions for efficient use of the transit potential by the railway companies were determined, among them: bringing the legal framework in line with international norms, active use of international transport corridors, modernization of the railway transport infrastructure, integration with operators of other countries, improvement and simplification of the state border crossing procedure.

**Keywords:** transit potential; transit traffic; rail transport; freight transport; international transport corridors; railway transport infrastructure; international logistics.

Table: 2. Fig.: 2. References: 11.

**JEL Classification:** L920

**Постановка проблеми.** В умовах глобалізації особлива увага приділяється дослідженням ступеня готовності країни до інтеграції у світову економіку та перспектив реалізації транзитного потенціалу України. Важливу роль у забезпеченні транзитних перевезень територією України та в розвитку транскордонного співробітництва відіграє залізничний транспорт. Використання транзитного потенціалу підприємствами залізничної галузі має стратегічне значення для розвитку економіки країни, оскільки залізничний транспорт посідає провідне місце в дорожньо-транспортному комплексі та забезпечує

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

переважну частину вантажних перевезень. Тому формування транзитного механізму та підвищення ступеня участі залізничного транспорту в забезпеченні транзитних перевезень, здійснює суттєвий вплив на прискорення розвитку національної економіки.

Важливим є розробка теоретичних підходів до формування механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та визначення умов його ефективності, оскільки це сприяє створенню моделі функціонування такого механізму та виробленню стратегічних засад розвитку залізничного транспорту як з погляду забезпечення експорту вантажів, так і забезпечення транзитних перевезень.

Отже, у сучасних умовах особливо актуальним є визначення основних умов реалізації транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в процесі вантажних перевезень та розробка напрямків підвищення ефективності його використання, що забезпечить зростання рівня інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничної галузі та стане найважливішою умовою сталого розвитку економіки країни загалом.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні засади формування механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту України сформовані такими вченими, як О. В. Андрєєва, Н. І. Богомолова, О. В. Васильєв, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, Н. М. Колесникова, А. М. Пасічник, Є. М. Сич, О. М. Стасюк та ін.

При вирішенні сучасних проблем використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту науковці звертають увагу на особливості транзитного потенціалу України та окремі його складові. Однак питання реалізації механізму використання транзитного потенціалу залізничним транспортом залишається відкритим і потребує подальшого дослідження.

**Метою статті** є визначення основних умов ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та їх загальна характеристика.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізничний транспорт є важливим чинником динамічного розвитку національної економіки, оскільки забезпечує понад 20 % сукупного обсягу перевезень вантажів та більше ніж 80 % вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) (таблиці 1, 2). Залізнична мережа України є однією з найбільших розгалужених серед країн Європи, довжина якої становить понад 22 тис. км, а географічне розташування України створює умови для функціонування 40 міжнародних залізничних пунктів пропуску на митницях із сімома сусідніми країнами. До того ж залізничний транспорт тісно пов'язаний з іншими видами транспорту, що сприяє використанню його в транспортно-логістичних ланцюгах поставок.

Таблиця 1

*Структура обсягів перевезених вантажів за видами транспорту, %*

| Рік  | Вид транспорту |               |        |            | Усього |
|------|----------------|---------------|--------|------------|--------|
|      | залізничний    | автомобільний | водний | авіаційний |        |
| 2010 | 26,9           | 72,5          | 0,5    | 0,1        | 100    |
| 2011 | 27,1           | 72,3          | 0,5    | 0,1        | 100    |
| 2012 | 26,5           | 73,0          | 0,4    | 0,1        | 100    |
| 2013 | 25,9           | 73,7          | 0,3    | 0,1        | 100    |
| 2014 | 25,4           | 74,3          | 0,2    | 0,1        | 100    |
| 2015 | 25,4           | 74,1          | 0,4    | 0,1        | 100    |
| 2016 | 23,9           | 75,6          | 0,4    | 0,1        | 100    |
| 2017 | 23,1           | 76,4          | 0,4    | 0,1        | 100    |
| 2018 | 21,0           | 78,6          | 0,3    | 0,1        | 100    |

Таблиця 2

*Структура вантажообігу за видами транспорту, %*

| Рік  | Вид транспорту |               |        |            | Усього |
|------|----------------|---------------|--------|------------|--------|
|      | залізничний    | автомобільний | водний | авіаційний |        |
| 2010 | 81,9           | 14,6          | 3,4    | 0,1        | 100    |
| 2011 | 84,1           | 13,3          | 2,5    | 0,1        | 100    |
| 2012 | 84,1           | 13,9          | 1,9    | 0,1        | 100    |
| 2013 | 83,2           | 15,0          | 1,7    | 0,1        | 100    |
| 2014 | 32,5           | 58,6          | 8,5    | 0,4        | 100    |
| 2015 | 82,9           | 14,7          | 2,3    | 0,1        | 100    |
| 2016 | 81,8           | 16,4          | 1,7    | 0,1        | 100    |
| 2017 | 80,8           | 17,3          | 1,8    | 0,1        | 100    |
| 2018 | 80,1           | 18,4          | 1,4    | 0,1        | 100    |

У світовій практиці за більш активними напрямками торговельно-економічних зв'язків сформована мережа міжнародних транспортних коридорів (МТК), що дозволяє відповідним країнам інтегруватись у світову транспортну мережу та оптимізувати міжнародні вантажні перевезення. МТК включають інфраструктуру різних видів транспорту, але залізничні шляхи сполучення є їхньою основою. У процесі інтеграції України в міжнародну систему перевезень і підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, важливим є те, що територією країни проходять три міжнародні транспортні коридори – МТК (№ 3, 5, 9), а також 6 коридорів Організації співробітництва залізниць, а через дунайські порти Україна виходить на Критський коридор № 7 («Дунайський») [10].

Наявність міжнародних транспортних коридорів вимагає визначення напрямів стратегічного розвитку підприємств залізничного транспорту, спрямованих на підвищення транзитної конкурентоспроможності залізниць і поступову їх інтеграцію в світову транспортну систему та врахування того, що залізничному транспорту України належить важлива роль у ланцюгу поставок між найбільшими ринками Азії та Європи, оскільки у світовій торгівлі зберігається тенденція збільшення товарообігу між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Євросоюзу.

Активне включення країни в міжнародну систему транспортних коридорів сприяє технічному оновленню транспортної мережі та прискоренню доставки транзитних вантажів. Залізничні ділянки, які відносяться до міжнародних транспортних коридорів, проходять через найбільші транспортні вузли, постійно модернізуються та забезпечують високу пропускну спроможність у процесі перевезення вантажів територією України, що значно підвищує транзитний потенціал мережі залізничного транспорту та створює умови для ефективного його використання. Усе це надає конкурентні переваги залізничному транспорту при здійсненні транзитних перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту, а національні залізничні підприємства, які обслуговують такі перевезення, автоматично отримують міжнародне значення та забезпечують у разі необхідності зв'язок з іншими видами транспорту. За таких умов підвищується ступінь готовності країни до інтеграції у світову економіку та здійснюється позитивний вплив на динаміку та стійкість розвитку національної економіки.

Отже, необхідність ефективного використання транзитного потенціалу вітчизняними підприємствами залізничного транспорту виникла з розвитком інтеграційних процесів, а формування мережі транспортних коридорів передбачає використання залізничних шляхів сполучення для транзитних перевезень.

Проте наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни використовуються недостатньо. Є відставання в розвитку транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації [10]. Тому динаміка обсягів вантажних транзитних перевезень залізничним транспортом територією України має негативну тенденцію (рис. 1).

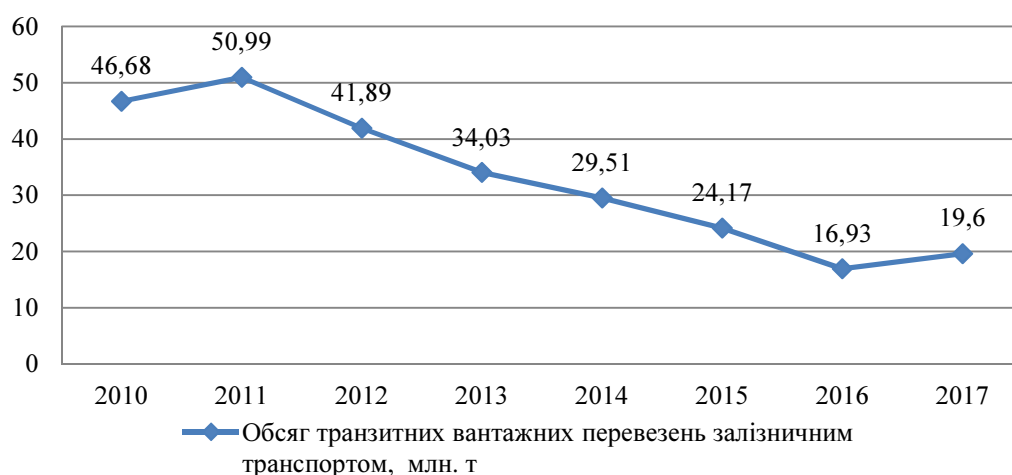


Рис. 1. Динаміка обсягів вантажних транзитних перевезень залізничним транспортом за 2010–2017 рр.

Основними причинами, які стримують розвиток транзитних вантажних перевезень, є недосконалість системи контролю на кордоні, велика вартість послуг митних брокерів і використання транспортних терміналів, бюрократичні перешкоди під час документального оформлення транзитних перевезень, і як результат, недостатня швидкість доставки вантажів [6]. До того ж посилюється конкуренція з боку альтернативних маршрутів та існує певний рівень небезпеки для вантажів на маршрутах, які перетинають Україну. Тому необхідним є вироблення зваженої та продуманої транспортної політики, спрямованої на збільшення транзитних залізничних перевезень вантажів.

Стратегія розвитку залізничного транспорту повинна спрямовуватись на створення залізничної мережі, яка б забезпечувала трансконтинентальний рух вантажів і ефективне використання підприємствами залізничного транспорту існуючого транзитного потенціалу. Удосконалення функціонування залізничного транспорту, а також переоснащення та забезпечення надійності його роботи з використанням сучасних технологій, повинно здійснюватись з урахуванням забезпечення швидкісного та безперебійного перевезення транзитних вантажів. Необхідно створювати умови для залучення нових вантажних перевезень у напрямку Азія-Європа та Європа-Азія за рахунок співпраці з іншими залізницями та вантажовласниками, з приводу вдосконалення зовнішньоекономічної логістики поставок залізничними шляхами сполучення.

Вирішення проблеми підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту потребує формування такого механізму, який би забезпечував координацію та взаємодію з різними видами транспорту та комплексне транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів.

Це вимагає застосування формування підходів, заснованих на принципах логістичного менеджменту, що передбачають пріоритетність розвитку інтегрованих логістичних транспортно-розподільних систем на регіональному, міжрегіональному й транснаціональному рівнях. У таких умовах доцільним є створення багатфункціональних мультимодальних термінальних комплексів для прискорення митного огляду вантажів; зберігання вантажів на автоматизованих митних складах у зручному для клієнтів режимі; забезпечення необхідного сервісу та комплексності послуг [11].

Отже, у сучасних умовах перед підприємствами залізничного транспорту відкриваються нові можливості щодо вдосконалення транзитного механізму. Однак ринок транзитних послуг і міжнародна логістика пред'являють все більш жорсткі вимоги, тому необхідно активно розвивати конкурентні переваги залізниць і впроваджувати інновації

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

на основі цифрових технологій. Тому в процесі створення транзитного механізму підприємствами залізничного транспорту необхідним є встановлення пріоритету вирішення проблем, виходячи з інтересів забезпечення розвитку прибуткового транзитного сегмента послуг.

Ефективність використання транзитного потенціалу вітчизняними підприємствами залізничного транспорту забезпечується формуванням організаційно-економічного механізму, який включає різні рівні управління та передбачає узгодження та одночасну реалізацію системи заходів на міжнародному та державному рівні, а також та на рівні залізничних підприємств (рис. 2).

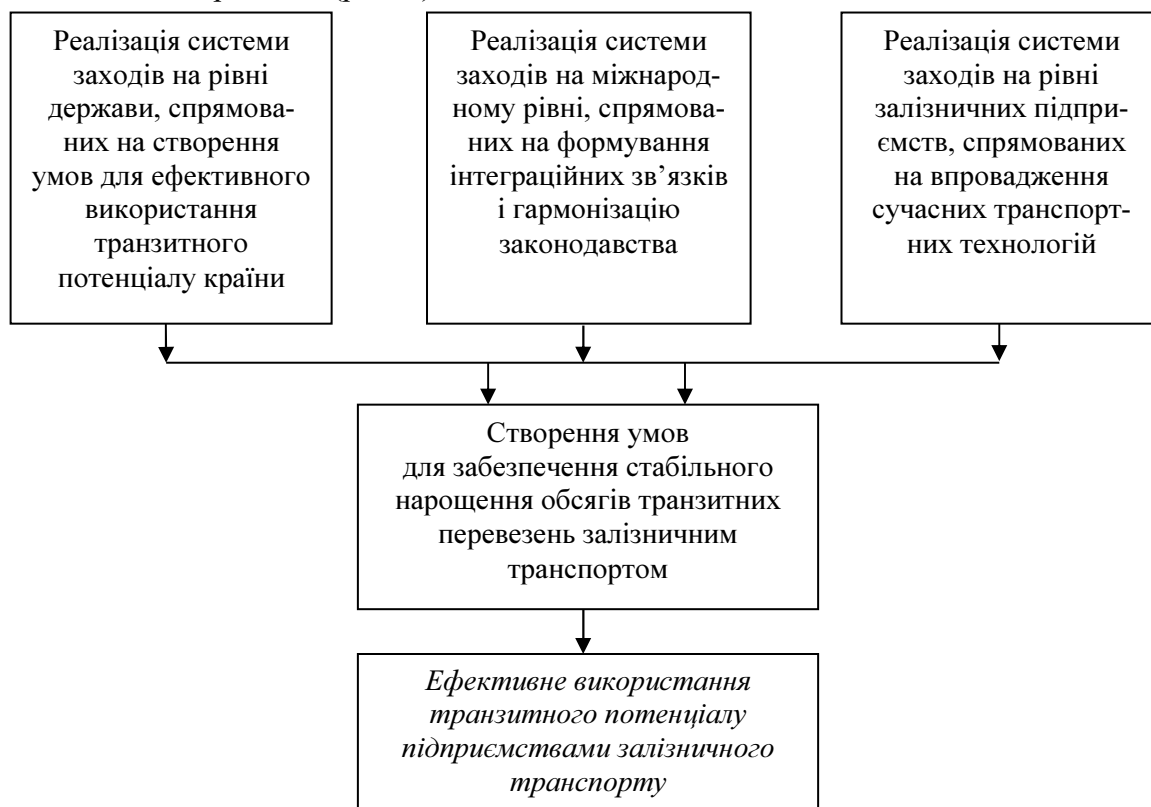


Рис. 2. Створення умов ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту

Заходи на міжнародному рівні передбачають національне представництво залізничного транспорту в міжнародних транспортних організаціях у сфері формування інтеграційних транспортних зв'язків і спрямовуються на гармонізацію національних норм законодавства в транспортній сфері та безпосередньо у сфері залізничних перевезень з міжнародними нормами. Це забезпечить створення рівних умов діяльності на територіях різних країн, узгодження напрямів розвитку транспорту та формування міжнародного транспортного середовища для безперебійного транспортування вантажів.

На державному рівні повинна забезпечуватись підтримка формування підприємствами залізничного транспорту ефективного транзитного механізму, що дозволить вийти залізничному транспорту на світовий ринок у ролі транзитного перевізника та забезпечить створення позитивного транзитного іміджу країни.

На рівні залізничних підприємств здійснюється основна робота із забезпечення міжнародних перевезень і формуванню ефективного механізму використання існуючого транзитного потенціалу. Тому визначимо основні умови забезпечення стабільного збільшення обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом і підвищення їх ефективності.

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

*1. Розбудова та ефективне використання міжнародних транспортних коридорів.*

Через Україну проходять основні міжнародні коридори, функціонування яких забезпечується підприємствами залізничного транспорту. Тому важливим є встановлення пріоритетних напрямків міжнародних транзитних залізничних перевезень, визначення потенційних транзитних вантажопотоків та обсягів вантажного трафіку через Україну, з урахуванням альтернативних транзитних шляхів сполучення та обсягів транспортних потоків, які можуть транспортуватись по території сусідніх держав, в обхід території України. Тому однією з умов ефективного використання транзитних можливостей залізничного транспорту є прогнозування можливих напрямків транспортних потоків, масштабів вантажних перевезень та оцінка наявного потенціалу залізничних підприємств у їх забезпеченні.

*2. Приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм.*

Важливою умовою формування ефективного механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є удосконалення нормативно-правової бази в транспортній сфері та її гармонізація з європейським законодавством. Адаптація національного транспортного законодавства до міжнародних норм надасть можливість значно збільшити транзитні вантажопотоки на всіх видах транспорту, зокрема й на залізничному.

*3. Розширення співпраці з транспортними операторами інших країн.*

Умовою використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є діяльність, спрямована на інтегрування з транспортними операторами інших країн. Так, створення спільних із країнами ЄС транспортно-логістичних компаній для яких залізнична інфраструктура на території України стане інтеграційною платформою та організація на базовому маршруті (і у зворотному напрямку) стабільного та якісного лінійного сервісу по аналогії з морським або повітряним транспортом, забезпечить реалізацію транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Оскільки об'єднання транзитного потенціалу зацікавлених сторін дозволить ліквідувати фізичні, технічні та фінансові перешкоди для вільного переміщення залізничного транспорту та досягти значного зростання обсягу залізничних перевезень. Це стане основою координації в процесі організації транзитних вантажних перевезень залізницями та надання необхідної допомоги транзитному залізничному транспорту, а також забезпечить недопущення підтримки або захисту одного з вантажних залізничних перевізників у процесі транзитних перевезень.

*4. Удосконалення пунктів пропуску через державний кордон і спрощення митних процедур.*

Недосконалість митних процедур на прикордонних переходах призводить до того, що експедитори не можуть планувати термін доставки вантажу, оскільки не зрозуміло за який час вантаж перетне кордон. Такі транзитні транспортні послуги не конкурентоспроможні та не привабливі для споживачів, оскільки, крім відсутності необхідних потужностей та низького рівня якості залізнично-транспортної інфраструктури, ще й неможливо спрогнозувати час перевезення та визначити загальну суму витрат на транзитні перевезення вантажів.

Для підвищення конкурентоспроможності транзитних шляхів сполучення необхідним є модернізація митних переходів та вдосконалення митних процедур за рахунок впровадження електронного документообігу, який би відповідав європейським стандартам та спрощував перетин товарами кордону.

Приєднання України до Спільної транзитної системи NCTS та запровадження документообігу, який відповідає європейським стандартам призведе до значного спрощення процедур імпорту-експорту, оскільки митні органи двох сторін будуть обмінюватись

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

значним обсягом інформації у електронних митних деклараціях. Це прискорить контроль на кордоні – адже, відпаде необхідність заповнювати нові транзитні декларації на протилежному боці кордону [1]. Тому метою розвитку системи міжнародного митного транзиту є доцільним використання залізничної накладної замість митної декларації, що сприятиме спрощенню процедур контролю та прискоренню пропуску вантажів через кордон.

Оптимізація митного контролю, покращення безпеки та скорочення витрат на проходження митних процедур за рахунок створення координаційних центрів, а також гармонізація та синхронізація прикордонних процедур є важливою умовою більш ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

*5. Модернізація залізнично-транспортної інфраструктури та використання цифрових технологій в процесі транзитних залізничних перевезень.*

Ефективний механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту передбачає розвиток інтегрованої залізнично-транспортної інфраструктури та допоміжних об'єктів (під'їзних шляхів, сервісних станцій, вантажних і контейнерних терміналів на пунктах перетину кордону та ін.), а також інтегрованої та взаємодоповнюючої телекомунікаційної та енергетичної інфраструктури для координації та забезпечення зв'язку з транспортними операторами в процесі надання транзитних послуг.

Інтегрована залізнично-транспортна та телекомунікаційно-енергетична інфраструктура забезпечує безпеку, надійність та екологічну чистоту залізничної мережі та сприяє розвитку швидкісних залізничних сполучень. Тому зусилля повинні концентруватись на розвитку та формуванні цілісної залізничної транспортно-логістичної інфраструктури та інвестуванні коштів у реалізацію проєктів з її модернізації для забезпечення підвищення швидкості та ефективності доставки вантажів, а також збільшенні їх обсягів.

Транзитні перевезення є привабливими для вантажовласників, оскільки забезпечують скорочення відстані та часу перевезень, а значить витрат на їх здійснення. Створення он-лайн Центрів управління залізничними перевезеннями та використання цифрових технологій для відстеження руху вантажу в реальному часі для прийняття швидких оперативних управлінських рішень у процесі транзитних залізничних перевезень, ще більше прискорює доставку вантажів.

*6. Використання логістичного підходу для забезпечення прискорення руху транзитних вантажів.*

Використання транзитного потенціалу України є не менш важливим чинником розвитку економіки, ніж експорт товарів. Тому вдосконалення технологій транзитних перевезень підприємствами залізничного транспорту повинно ґрунтуватись на принципах транспортної логістики та інтеграції виробничих і транспортних процесів [11].

Для збільшення обсягів транзитних перевезень необхідно також застосовувати логістичні принципи перевезення, що обумовлює необхідність створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій.

Використання логістичного підходу забезпечує прискорення руху матеріальних потоків та його безперервність, зниження витрат на просування продукції від місць виробництва до місць споживання на 30–40 %, розвиток контейнерних і контейнерних перевезень у мультимодальних сполученнях та логістичний сервіс на рівні міжнародних стандартів. У результаті чого, зростає конкурентоспроможність національного транспортного комплексу, обсяги експорту транспортних послуг, ефективність використання транзитного потенціалу України [9].

Створення мережі логістичних центрів і системи сучасних термінально-логістичних комплексів по всій мережі залізниць та розвиток бізнесу у сфері термінального оперування сприяє впровадженню в перевізний процес інноваційних бізнес-технологій доставки вантажів: логістичних принципів організації перевезень за узгодженим розкладом, наскрізних технологій на напрямках прикордонних переходів, морських портів, а також до інфраструктури великих вантажовідправників і вантажоодержувачів.

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

До того ж необхідно враховувати, що використання логістичних підходів до перевезення вантажів, передбачає аналіз і моделювання різних варіантів доставки вантажів і розрахунок Індексу привабливості, який враховує митні процедури, якість інфраструктури та логістичну діяльність. Цей індекс являє собою оцінку експедиторами того чи іншого залізничного сполучення з погляду тривалості транспортування, величини витрат, надійності та безпеки доставки вантажів.

#### 7. Розвиток швидкісних контейнерних перевезень.

Зарубіжний досвід свідчить про зростання в транзиті контейнерних перевезень з використанням великотоннажних контейнерів і організацію курсування регулярних прикордонних контейнерних поїздів як ефективну форму розвитку наземних євро-азійських транспортних зв'язків. Тому це може стати додатковим імпульсом розвитку не тільки контейнерних перевезень, а і скоординованого та збалансованого розвитку залізничної та логістичної інфраструктури, а також основою для розробки нових транспортно-логістичних продуктів, включаючи перевезення вантажів транскордонної інтернет-торгівлі, поштових відправлень, вантажів, що перевозяться з підтриманням температурного режиму в рефрижераторних контейнерах.

Зростання інтернет-торгівлі між країнами Азії та Європи є одним із ключових драйверів зростання попиту на високошвидкісні перевезення вантажів. За прогнозними оцінками, обсяг інтернет-торгівлі у світі зростатиме швидкими темпами, що є передумовою збільшення вантажопотоку на залізничному транспорті.

**Висновки і пропозиції.** Сучасний соціально-економічний розвиток неможливий без залізничного транспорту, який є сполучною ланкою економіки країни та важливою складовою процесу інтеграції у світову транспортну мережу. Тому вдосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту спрямовується на відкриття нових напрямків перевезень транзитних вантажів, застосування гнучких цінових умов, підвищення ефективності маркетингової та комунікаційної стратегії залізничних операторів, спрямованої на просування сервісів і постійне вдосконалення технологій доставки вантажів (швидкість, регулярність, ритмічність).

Основними умовами ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є розбудова та ефективне використання МТК, приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм, розширення співпраці з транспортними операторами інших країн, удосконалення пунктів пропуску через державний кордон і спрощення митних процедур, модернізація залізнично-транспортної інфраструктури та використання цифрових технологій у процесі транзитних залізничних перевезень, використання логістичного підходу для забезпечення прискорення руху транзитних вантажів, а також розвиток швидкісних контейнерних перевезень.

#### Список використаних джерел

1. Акуленко Л., Зелді Р., Мельник А. Нова мета для України та ЄС: до чого варто прямувати у відносинах з Брюсселем. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2018/07/9/7084093/>.
2. Ашраф Хамед. Транзитный потенциал Украины и транспортный коридор TRACECA. *Порты Украины*. № 8 (130). 2013. URL: <https://ports.com.ua/articles/archive/tranzitnyy-potentsial-ukrainy-i-transportnyy-koridor-traseka>.
3. Богомолова Н. І., Панченко О. І. Страхування засобів швидкісного залізничного транспорту як основа надійності перевізного процесу. *Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць ДНУ*. 2009. Вип. 256, т. 10. С. 793–802.
4. Веприцький Р. С., Ейтутіс Г. Д., Артем'єва С. В. Аналіз та оцінка обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 53–63.
5. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями. *Галицький економічний вісник*. 2014. Т. 44, № 1. С. 35–41.



## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

6. Павленко О. Адаптація міжнародних норм і стандартів безпеки та професійного навчання у сфері транзитних перевезень. *Публічне управління: теорія та практика*. 2012. № 1(9). С. 94–99.
7. Пасічник А. М., Клен О. М., Мирошниченко С. В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті*. 2016. № 12. С. 88–97.
8. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського нац. ун-ту ім. Л. Українки*. 2008. № 7. С. 284–291.
9. Полякова О. М., Соломніков І. В. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 34. С. 217–222.
10. Федорук Є. Реформування залізничного транспорту як механізм державної дерегуляції. *Ефективність державного управління*. 2015. Вип. 45. С. 203–212.
11. Яремович, П. П. Роль логістичних комплексів у розвитку системи міжнародних транспортних коридорів України. *Культура народів Причорномор'я*. 2006. № 96. С. 93–96.

## References

1. Akulenko, L., Zeldi, R., Melnyk, A. (2018). *Nova meta dlia Ukrainy ta YeS: do choho varto priamuvaty u vidnosynakh z Briusselem [New Goal for Ukraine and the EU: What to Do in Relations with Brussels]*. Retrieved from <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2018/07/9/7084093/>.
2. Ashraf Khamed (2013). *Tranzitnyi potentsial Ukrainy i transportnyi koridor TRACECA [Ukraine's transit potential and the TRACECA transport corridor]*. *Porty Ukrainy – Ports of Ukraine*, 8 (130). Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/archive/tranzitnyy-potentsial-ukrainy-i-transportnyy-koridor-traseka>.
3. Bohomolova, N. I., Panchenko, O. I. (2009). *Strakhuvannia zasobiv shvydkisnoho zaliznychnoho transportu yak osnova nadiinosti pereviznoho protsesu [Insurance of high-speed rail transport as a basis of reliability of the transport process]*. *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky: Zbirnyk naukovykh prats DNU – Economics: Problems of Theory and Practice: Collection of Scientific Papers of DNU*, 256 (10), 793–802 [in Ukrainian].
4. Veprytskyi, R. S., Eitutis, H. D., Artemieva, S. V. (2018). *Analiz ta otsinka obsiahiv tranzitnykh perevezen zaliznychnym transportom Ukrainy [Analysis and estimation of volumes of transit traffic by rail of Ukraine]*. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Bulletin of Economics of Transport and Industry*, 62, 53–63 [in Ukrainian].
5. Okhota, V. (2014). *Pidvyshchennia efektyvnosti upravlinnia mizhnarodnymy perevezenniamy [Improving the efficiency of international transportation management]*. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk – Galician Economic Bulletin*, 44 (1), 35–41 [in Ukrainian].
6. Pavlenko, O. (2012). *Adaptatsiia mizhnarodnykh norm i standartiv bezpeky ta profesiinoho navchannia u sferi tranzitnykh perevezen [Adaptation of international norms and standards of security and vocational training in the field of transit transportation]*. *Publichne upravlinnia: teoriia ta praktyka – Public administration: theory and practice*, 1(9), 94–99 [in Ukrainian].
7. Pasichnyk, A. M., Klen, O. M., Myroshnychenko, S. V. (2016). *Analiz ta otsinka efektyvnosti vykorystannia tranzitnoho potentsialu ukrainskoi transportnoi systemy [Analysis and evaluation of the efficiency of use of the transit potential of the Ukrainian transport system]*. *Elektromagnitna sumisnist ta bezpeka na zaliznychnomu transporti – Electromagnetic compatibility and safety in railway transport*, 12, 88–97 [in Ukrainian].
8. Pikulyk, O. B. (2008). *Priorytetni napriamy rozvytku transportnoi systemy Zakhidnoho rehionu Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehratsii [Priority directions of development of the transport system of the Western region of Ukraine in the conditions of European integration]*. *Naukovyi visnyk Volynskoho nats. un-tu im. L. Ukrainky – Scientific Bulletin of Volyn National University named after L. Ukrainka*, 7, 284–291 [in Ukrainian].
9. Poliakova, O. M., Solomnikov, I. V. (2011). *Peredumovy formuvannia merezhi multimodalnykh transportno-lohistychnykh tsentriv v Ukraini [Prerequisites for the formation of a network of multimodal transport and logistics centers in Ukraine]*. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Bulletin of Economics of Transport and Industry*, 34, 217–222 [in Ukrainian].

## ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

10. Fedoruk, Ye. (2015). Reformuvannia zaliznychnoho transportu yak mekhanizm derzhavnoi derehuliatzii [Reforming railway transport as a mechanism of state deregulation]. *Efektivnist derzhavnoho upravlinnia – Public administration efficiency*, 45, 203–212 [in Ukrainian].

11. Iaremovych, P. P. (2006). Rol lohistychnykh kompleksiv u rozvytku systemy mizhnarodnykh transportnykh korydoriv Ukrainy [The role of logistics complexes in the development of the system of international transport corridors of Ukraine]. *Kultura narodov Prychernomor'ia – Culture of the peoples of the Black Sea*, 96, 93–96 [in Ukrainian].

**Панченко Олена Іванівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

**Панченко Елена Ивановна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, банковского дела и страхования, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

**Panchenko Olena** – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Finance, Banking and Insurance, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenko Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

**E-mail:** pan68@ukr.net

**ORCID:** <http://orcid.org/0000-0001-8071-4983>

**ResearcherID:** F-6779-2016

**Журман Сергій Миколайович** – кандидат економічних наук, доцент, Національний університет «Чернігівський колегіум» імені Т. Г. Шевченка (вул. Гетьмана Полуботка, 53, м. Чернігів, 14013, Україна), депутат Чернігівської обласної ради.

**Журман Сергей Николаевич** – кандидат экономических наук, доцент, Национальный университет «Черниговский коллегіум» имени Т. Г. Шевченко (ул. Гетьмана Полуботка, 53, г. Чернигов, 14013, Украина), депутат Черниговского областного совета.

**Zhurman Serhii** – PhD in Economics, Associate Professor, National University of «Chernihiv Collegium» Taras Shevchenko (53 Hetmana Polubotka Str., 14013 Chernihiv, Ukraine), Deputy of the Chernihiv Regional Council.