

– підвищення рівня транспортного обслуговування за рахунок розвитку транспортно-логістичної та інформаційної інфраструктури;

– прийнятні терміни проходження вантажів від виробника до споживача продукції порівняно з конкурентними маршрутами;

– належна якість перевезень: своєчасність доставки, збереження вантажів, повнота інформації про стан вантажу і його місцеположення у будь-який момент часу та ін.

Стратегічне управління розвитком МТК повинне здійснюватися через дотримання правил, які складають чотири групи. Першу групу правил складають критерії оцінки результатів функціонування МТК та їх впливу на економічну і соціальну сфери територій тяжіння (регіонів) а також критерії оцінки результатів діяльності економічних суб'єктів регіонів та їх впливу на результативність діяльності МТК. Регулювання відносин системи залізничного транспорту з іншими галузями (системами), а також принципи державного регулювання, принципи і механізми досягнення конкурентних переваг щодо інших видів транспорту визначають другу групу правил. Правила третьої групи регулюють відносини, що складаються між органами управління, бізнес-структурами, споживачами транспортних послуг в рамках залізничної галузі як системи. Четверта група включає правила, які є органам управління базою для ухвалення оперативних рішень, що діють на довгострокові і середньострокові напрями розвитку залізничного транспорту.

Стратегія розвитку МТК повинна охоплювати як найближчу, так і довготривалу мету. Визначити цю мету без загальнодержавних і регіональних орієнтирів та цілісних уявлень про перспективи соціально-економічного розвитку регіону неможливо. У зв'язку з цим стратегія розвитку МТК повинна формуватися в тісній ув'язці зі стратегією регіонального соціально-економічного розвитку. При цьому повинні розв'язуватися задачі ефективного використання транзитного потенціалу України, розповсюдження інновацій територією країни, розвитку форм організації виробництва – концентрації, спеціалізації і кооперації, розвитку виробничого комплексування і економічної кластеризації, розвитку зв'язків територій з функціями так званих локомотивів регіонального розвитку, полюсів зростання з

іншими територіями, розвитку місцевих ринків і їх зв'язків із зовнішніми ринками, підвищення конкурентоспроможності регіону і країни в цілому.

### Список використаних джерел

1. Данько М. І. Транспортно-логістична система в межах міжнародних транспортних коридорів та її вплив на транзитні можливості України // М.І. Данько // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. — № 34. – С. 15-16.

2. Дикань В. Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – 2013. – № 42. – С. 144-149.

3. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 38. – С. 156-162.

4. Полякова О. М. Формування інтермодальної транспортної системи в Україні на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / О. М. Полякова. – Х., 2005. – 20 с.

УДК 338.47:656.02

## УКРАЇНСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ НА ШЛЯХУ ІНТЕГРАЦІЇ ДО МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ МЕРЕЖІ

*Степанський Г.Є., президент  
(АТ «Українські транспортні коридори»)*

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ – Південь» та «Захід – Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія» і нарощування обсягів експортно-імпорتنних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах зростання товарообігу між ЄС та країнами Південної Азії і Близького Сходу (насамперед, з Китаєм та Індією), а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами ЄС. Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого і надалі зростатимуть, є стратегічним завданням для України.

Територією України проходить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам Критських міжнародних транспортних коридорів (МТК) – № 3, 5, 7, 9 і нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T № 1, 2, 3 і 9, включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь – Київ (по р. Дніпро) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. МТК ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), який прямує територією України, є одним із найкоротших маршрутів між Європою та Азією на вісі «Захід – Схід».

Відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. створення МТК та їх входження до міжнародної транспортної системи було визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку ТДК [1]. Її основою була інтеграція транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі шляхом приведення її у відповідність до норм і стандартів ЄС, ефективного транспортного забезпечення зовнішньо-економічних зв'язків, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Проте

залишились невиконані основні завдання Програми щодо будівництва нових автомобільних шляхів на умовах концесії, реконструкції значної кількості автомагістралей, розбудови морських торговельних портів, будівництва та реконструкції глибоководних причалів у річкових портах, реконструкції судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро, та інші. Тобто, національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише об'єднаною з нею на основі необхідності забезпечення єдиного перевізного процесу. При цьому досить важно порівняти темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України з подібними процесами, що відбуваються у країнах Азії та Сходу.

Пасивна роль України в плані прийняття повноцінної участі у транспортно-інтеграційних процесах може призвести до суттєвих економічних втрат, у тому числі грантових та інвестиційних коштів. У комплексі це містить ознаки загрози національній безпеці України, зокрема у плані гальмування ефективного розвитку та світової гармонізації національної транспортної галузі. У цьому контексті Україна втратить можливості покращення свого світового іміджу як надійного та ефективного партнера з транзиту на континенті, що вкрай негативно позначиться на перспективах нашої держави.

Зважаючи на вищезазначене потребують термінового вирішення такі інтеграційні завдання: сприяння реструктуризації та оновленню українського транспортного сектора; поступова гармонізація діючих стандартів та політики до існуючих у Євросоюзі (*acquis communautaire*); покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод; співробітництво, що включає заходи, спрямовані на покращення перетину кордону. До особливих пріоритетів належить співробітництво з метою розширення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транспортних вісей, у межах якого Україна визначатиме та виділятиме ресурси на фінансування трансконтинентальних транспортних коридорів (зокрема транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), «морських магістралей» та Чорноморської транспортної зони (Black Sea PETA) згідно з процедурами забезпечення чіткого

впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій. Складовими співробітництва є також забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) та підтримка інтермодальності транспортних мереж, співпраця у використанні космічних транспортних систем у рамках «Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною», підписаної у 2005 р [2-3].

Потребують невідкладного здійснення заходи модернізації транзитної транспортної інфраструктури, в тому числі розбудова швидкісних магістралей та мережі логістичних центрів. Поряд з цим першочерговими заходами дорожньої карти процесу інтеграції українських транспортних коридорів слід визначити: 1) техніко-технологічну модернізацію інфраструктури прикордонних переходів і обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України; 2) прискорений розвиток контейнерного сервісу відповідно до технології ICD-транзит; 3) впровадження багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»: митно-інформаційного електронного документообігу інфраструктури перевезень (у т. ч. транзитних) та її інтеграція у міжнародні митні бази даних; 4) вдосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дозволить створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів.

Таким чином інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу має стати державним пріоритетом, адже прогресивна трансформація транспортних комунікацій в Україні сприятиме вирішенню найважливіших завдань сьогодення щодо розвитку зовнішньоторговельних операцій і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень та сприятиме зростанню вітчизняної економіки.

### Список використаних джерел

1. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.

2. Садловська І. П. Розвиток національної транспортної мережі України та її інтеграція до пріоритетних транспортних мереж ЄС / І. Садловська // Зб. наук пр. Держ. екон.-техн. ун-ту трансп. — 2015. — № 31. — С. 16–26.

3. Загальна інформація щодо Східного партнерства // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>

УДК 656.02

## РОЗВИТОК І КОМПЛЕКСНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ВІДРОДЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),  
Торопов В.С., магістр (НЮУ ім. Я.Мудрого)*

В умовах ускладнення глобального ланцюжка поставок товарів і послуг та розширення системи світогосподарських зв'язків підвищується актуальність розгляду транзитного потенціалу як механізму включення країни у світову економіку і додаткового джерела економічного зростання, що стимулюють підвищення рівня добробуту населення, забезпечення конкурентоспроможності національних промислових підприємств і економічних регіонів країни. Геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Проте в умовах недостатньої розвиненості транспортної і логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижується, а тому розвиток транспортно-логістичної інфраструктури є необхідною умовою інтеграції України у світове господарство.

На даний час транспортна галузь нашої країни задовольняє тільки базові потреби економіки і населення у перевезенні. Не відповідає сучасним вимогам і рівень безпеки, енергоефективність, якість перевезень,