

транспорту й уніфікації правової бази транспортної галузі з європейською правовою базою, заснованою на принципах ГАТТ/СОТ.

**УДК 656.022.8(100)**

### ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ УКРАЇНИ В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Строгуш І.І., начальник відділу міжнародних транспортних коридорів та логістики Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку Мінтрансу України*

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Це сприяє постійному зростанню транснаціональних вантажопотоків, у тому числі між країнами Західної Європи і Азії, Північної Європи і Близького Сходу. Географічне положення України, розвинута транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів повинні сприяти тому, щоб обсяги транзитних вантажопотоків через її територію збільшувалися.

В даний час по території нашої країни проходять наступні міжнародні транспортні коридори:

- № 3 Берлін – Краків – Львів – Київ, далі через Харків – на Казахстан і по Транссибірській магістралі – до портів Дальнього Сходу;
- № 5 Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів – Київ, далі через Дніпропетровськ, Волгоград – на Астрахань і далі по маршруту коридору «Північ – Південь» до Ірану та Індії;
- № 7 Дунай – Чорне море – Азовське море – Дон – Волгодонський канал – Волга – Каспійське море – Іран і далі по маршруту коридору «Північ – Південь»;
- № 9 Хельсінкі – Санкт-Петербург – Москва – Київ – Одеса.

Транспортна система України в основному здатна забезпечити зростання транзитних перевезень, але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури країни залишається низьким.

Слід зазначити, що держава веде активну політику підтримки європейських ініціатив щодо розвитку транзитного потенціалу - створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу

країни. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, безперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а і стабілізації при існуючих об'ємах.

Тому однією з базових позицій транзитної стратегії України повинна стати позиція використання своєї території як глобального "транспортно-комунікаційного коридору" для проходження товарних потоків по двом головним осям – вертикальній і горизонтальній. Коштує уваги і те, що маршрути цих транспортно-комунікаційних осей співпадають з існуючими одвічно шляхами, які сформувалися ще на зорі людської цивілізації. Перший з них – "Шлях з варяг в греки", умовно кажучи, "вертикальна вісь", яка зв'язує Північ Європи з країнами передазіатського регіону. Інша транспортно-комунікаційна вісь – це вихід на традиційний маршрут "Великого шовкового шляху", відродження якого пов'язано з вже діючою "Трансасійської авто-, і залізничною магістраллю", на якій зосередилися зустрічні товарні потоки з країн, розташованих в просторі Південно-східної, Центральної і Передньої Азії, Північної Африки і Європи.

Основною причиною, що стримує розвиток транзиту вантажів в Україні, є нестабільність національного законодавства, яке не відповідає загальноприйнятим міжнародним нормам. Відповідно, розвиток у країні транспортно-комунікаційних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему повинен базуватися на принципах міжнародної транспортної політики, в першу чергу, Європейського Союзу, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, відношення між державою і транспортом, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги і безпеку і т.д. Перехід на ці принципи повинен бути поступовим, поетапним, враховуючи ухвалення в Україні відповідної законодавчої і правової бази.

При цьому першочерговим етапом актуалізації транзитних перевезень повинна стати активізації зовнішньої політики при заключенні міждержавних домовленостей з країнами, розташованими безпосередньо в зоні досяжності основних транспортно-комунікаційних осей України.

Таким чином, територіальна цілісність і політична стабільність України сприяють формуванню і розвитку міжнародних транспортних коридорів на території країни, а це

не тільки мільйони тонн вантажів, але і мільйони, заплачені в казну за їх транзит, сотні тисяч нових робочих місць і розвиток супутньої інфраструктури.

**УДК 658.152:656.022.8(100)**

### ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ КАК ФАКТОР, ТОРМОЗЯЩИЙ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УКРАИНЕ

*Терованесов М.Р., к.т.н., доцент (ДонИЖТ)*

Уровень развития транспортной системы государства — один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. В рыночных условиях к транспортной системе Украины предъявляются высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки, что определяет необходимость реформирования отрасли.

Реформирование транспортной системы Украины невозможно без привлечения иностранных инвестиций. Основным препятствием для широкого привлечения иностранных инвестиций в Украину является неблагоприятный инвестиционный климат, который, в конечном счете, предопределяет степень риска инвестиций и возможность их эффективного использования. Украина проигрывает конкуренцию по степени благоприятности инвестиционного климата своим ближайшим соседям: Болгарии, Венгрии, Польше, Румынии, Словакии, что связано с рядом таких причин, как:

1. Отсутствие благоприятной правовой обстановки, стабильной законодательной базы, обеспечивающей условия максимально эффективной защиты интересов иностранных инвесторов, стимулирование инновационной деятельности.

2. Отсутствие четкой стратегии развития страны на долгосрочную перспективу с конкретно обозначенными приоритетами и механизмами их реализации.

3. Наличие больших рисков при реализации инвестиционных проектов, которые связаны с сохраняющейся нестабильностью.

4. Неопределенность и непредсказуемость государственной политики в налоговой сфере, что приводит к невозможности осуществления каких-либо прогнозов, негативно сказывается на

инвестиционной привлекательности украинской экономики.

5. Отсутствие государственной инновационной стратегии, т. е. государственного инновационного заказа на развитие научно-технического потенциала страны, приоритетных видов деятельности и отраслей экономики.

6. Слабая поддержка и слабое стимулирование инвестиционно– инновационного роста через партнерство государства и бизнеса и их интересы в отношении инвестиций и инноваций.

7. Отсутствие кадрового обеспечения инновационной деятельности на основе интеграции вузов, академических и отраслевых институтов и инновационных компаний.

8. Отсутствие преференций для основной массы хозяйствующих субъектов, осуществляющих распространение приоритетных инноваций.

9. Низкая деловая культура, коррумпированность чиновников, скрытое сопротивление предприятий – монополистов, а также проблемы демографической ситуации.

Приведенный перечень проблемных вопросов, ожидающих своего неотложного решения, свидетельствует об их масштабности, сложности и определяющем значении для общего развития экономики Украины.

**УДК 656.022.8(100)**

### ЗАГРОЗА ВТРАТИ УКРАЇНИ СТАТУСУ ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ

*Толстова А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Трансформація геополітичної ситуації, невідповідність транспортного законодавства в галузі міжнародних перевезень України європейському, міжнародним нормам та стандартам (безпека руху, швидкість доставки, рівень надійності, рівень екологізації та ін.), а також відставання розвитку транспортної системи України, незважаючи на зростання товарообміну між Європою та Азією, призводить до послаблення позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Одним із головних завдань які постають перед Україною як транзитною державою є розвиток міжнародної інфраструктури транзиту (міжнародних транспортних коридорів (МТК)). Нажаль на етапі створення цієї інфраструктури Україна була задіяна в реалізації швидше політичних ніж економічних проектів пов'язаних з транспортною галуззю країни. Саме тому сьогодні: