

практично повне припинення кредитування банками;

10) загроза приходу до України великих міжнародних компаній, які складуть конкуренцію місцевим перевізникам і виробникам;

11) непрозора, забюрократизована процедура придбання землі, характерна для багатьох регіонів України.

Розвиток фактора регіоналізації сприяє розвитку і розширенню в Україні існуючих логістичних розподільчих центрів, які розташовані в промислових вузлах регіонів на стику транспорту ближнього і дальнього проходження, поблизу морських і річкових портів тощо. В той же час варто пам'ятати, що саме розвиток регіону визначає доцільність створення логістичних центрів.

УДК 656.022.8

АКТУАЛЬНІСТЬ ПРИЙНЯТТЯ УЧАСТІ УКРАЇНИ У ФОРМУВАННІ МТК

*Радіонов І.В., начальник відділу Департаменту
залізничного транспорту Мінтрансу України*

Максимальне використання переваг міжнародного розподілу праці і вигідне для експорту транспортних послуг географічне положення України може внести значний внесок в поліпшення економічної ситуації, що склалася в країні. Тобто вдосконалення транспортної системи країни, реалізація її могутнього транзитного потенціалу для забезпечення євразійських зв'язків може стати однією з ключових ланок розвитку української економіки.

Проте, на сьогоднішній день, існуючий могутній транзитний потенціал України використовується слабо.

В той же час ініціюється ряд крупних міжнародних транспортних проєктів, що передбачають реалізацію євразійських зв'язків в обхід території України. Реалізація таких проєктів може завдати збитку економіці нашої країни і її політичним інтересам. Україна має мінімальний запас часу для вживання заходів, що передбачають розробку і реалізацію ефективної транзитної політики країни, використання резервів національної транспортної системи, підготовку і реалізацію транспортних проєктів в цілях залучення крупних транзитних і зовнішньоторговельних вантажопотоків на вітчизняні транспортні комунікації.

Вирішення вищезазначених питань вимагає в першу чергу цілеспрямовану діяльність держави по координації дій органів влади в цілях створення сприятливих умов для залучення на транспортні комунікації України транзитних пасажиро-

вантажопотоків.

Для більш повного використання переваг географічного положення країни, забезпечення зростаючих об'ємів зовнішньоторговельної діяльності, зміцнення ролі України в світовій господарській системі необхідне формування і планомерний розвиток українських міжнародних транспортних коридорів, як важливих елементів міжнародної євразійських транспортної інфраструктури, що сьогодні створюється.

Слід також відзначити, що основні вантажопотоки зовнішньоторговельних і транзитних перевезень співпадають з головними напрямками перевезень в міжрегіональному сполученні усередині України, в районі проходження яких зосереджено понад 80% населення і промисловий потенціал країни. З цього виходить, що розвиток міжнародних транспортних коридорів відповідає як зовнішнім, так і внутрішнім економічним інтересам держави.

УДК 656.003

МЕХАНИЗМ И ПРИНЦИПЫ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК УКРАИНЫ НА БАЗЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

*Сотниченко Л.Л., к.э.н., доцент,
Бажан А.Н., аспирант (ОНМА)*

В Украине с потерей провозной способности торгового флота фактически были прекращены, за некоторым исключением теоретические, методологические разработки и практические рекомендации в области эффективного развития морского транспортного комплекса.

Поэтому актуальными становятся проблемы и перспективы рационального развития транзитного потенциала морехозяйственного комплекса Украины в условиях глобальных логистических систем.

На современном этапе увеличение объемов международного транзита территорией Украины может стать важным фактором стабилизации и структурной перестройки ее экономики. Система транзитных перевозок есть один из наиболее эффективных факторов развития национальной экономики, а инвестиции в эту сферу дают быструю отдачу.

Новые тенденции в формировании комплексности развития региональных и глобальных коммуникаций транзитной системы, а так же выбор направлений развития интеграционных процессов транзитной системы Украины в мировую транспортную инфраструктуру, являются основными тенденциями в расширении транзитных перевозок

за счет возвращения грузопотоков районов тяготения (близлежащих и отдаленных) и за счет возврата традиционных грузопотоков Украины, которые отвлечены на порты Румынии и России.

Цель публикации: прогнозирование развития транзитной системы перевозок Украины, утверждение Украины как транзитного государства, обеспечение интеграции Украины в европейскую и мировую экономическую систему глобальной логистики.

Рассмотренные теоретические положения и практические рекомендации, позволят оказать содействие эффективному использованию провозной возможности транспортных систем Украины, стимулированию ее воспроизведения и усовершенствования на основе новых технологий в транспортных перевозках.

В условиях кризиса, неопределенности и ожидания перемен в экономике Украины большое значение приобретает развитие транзитной системы в условиях глобальной логистики. Необходимость стратегических изменений в структуре управления морехозяйственного комплекса Украины обусловлена факторами внешней окружающей среды, оказывающей влияние на условия функционирования морских перевозок. При возрастании агрессивности внешней среды требуются радикальные изменения экономической политики при различных инновационных воздействиях в технологических процессах морехозяйственного комплекса, что является актуальной практической задачей.

Положения об эффективном и адекватном (относительно национальных потребностей и условий) функционировании морехозяйственного комплекса, нацелены на создание теоретических основ, методологии принятия решений и практических рекомендаций по восстановлению морской транспортной системы, развитию транзитных перевозок и совершенствованию технологий переработки грузов в портах с учетом новых принципов взаимодействия различных транспортных предприятий.

УДК 656.2

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УКРАИНЕ

Стасюк О.А., здобувач (РВПС НАН України)

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются расширением хозяйственных связей и международной кооперации. Это способствует постоянному росту транснациональных грузопотоков, в том числе между странами Западной Европы и Азии, Северной Европы и Ближнего Востока.

Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались.

В настоящее время по территории нашей страны проходят следующие международные транспортные коридоры:

- № 3 Берлин – Краков – Львов – Киев, далее через Харьков – на Казахстан и по Транссибирской магистрали – к портам Дальнего Востока;

- № 5 Триест – Любляна – Будапешт – Чоп – Львов – Киев, далее через Днепропетровск, Волгоград – на Астрахань и далее по маршруту коридора «Север – Юг» в Иран и Индию;

- № 7 Дунай – Черное море – Азовское море – Дон – Волго-Донской канал – Волга – Каспийское море – Иран и далее по маршруту коридора «Север – Юг»;

- № 9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Одесса.

Транспортная система Украины в основном способна обеспечить возрастание транзитных перевозок, 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. Тем не менше, несоответствие показателей транзитных перевозок в Украине международным требованиям относительно скорости, непрерывности, целостности грузов, тарифов и цен на услуги не обеспечивает не только их возрастание, а и стабилизации при существующих объемах.

Поэтому одной из базовых позиций транзитной стратегии Украины должна стать позиция использования своей территории как глобального “транспортно-коммуникационного коридора” для прохождения товарных потоков по двум главными осям – вертикальной и горизонтальной. Стоит внимания и то, что маршруты этих транспортно-коммуникационных осей совпадают с существующими извечно путями, которые сформировались еще на заре человеческой цивилизации. Первый из них – “Путь из варяг в греки”, условно говоря, “вертикальная ось”, которая связывает Север Европы со странами переднеазиатского региона. Другая транспортно-коммуникационная ось – это выход на традиционный маршрут “Великого шелкового пути”, возрождение которого связано с уже действующей “Трансазийской авто - и железнодорожной магистралью”, на которой