

## ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

### TRANSPORTATION AS A STRATEGIC DIRECTION OF UKRAINE'S TRANSPORT DEVELOPMENT UNDER GLOBALIZATION CONDITIONS

*В статті розглянуто питання транзитних перевезень автомобільним і залізничним транспортом в Україні. Сприятливе географічне положення України забезпечує її значний транзитний потенціал, основу якого складають залізничні перевезення. Однак цей потенціал реалізується далеко не в повному обсязі. Для цього необхідно провести ряд заходів для подальшої адаптації українського транспорту до транс'європейської мережі.*

**Ключові слова:** транзит, міжнародний транспортний коридор, залізничний транспорт, вантажні перевезення, автомобільний транспорт, транзитний потенціал.

*В работе рассмотрены вопросы транзитных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Украине. Благоприятное географическое положение Украины обеспечивает ее значительный транзитный потенциал, основу которого состав-*

*ляют железнодорожные перевозки. Но этот потенциал реализуется далеко не в полном объеме. Для этого необходимо реализовать ряд мер для дальнейшей адаптации украинского транспорта в транс'европейскую сеть.*

**Ключевые слова:** транзит, международный транспортный коридор, железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, автомобильный транспорт, транзитный потенциал.

*The article deals with transit traffic by car and rail in Ukraine. The favourable geographical position of Ukraine provides its high transit potential, which is based on rail transport. However, this potential is not realized in full. To do this, a number of measures to further adapt to the Ukrainian transport trans-European network.*

**Key words:** transit, international transport corridor, rail transport, freight transport, road transport, transit potential.

УДК 656:339.9

Цвірко О.О.

д.е.н.,

головний науковий співробітник

відділу макроекономіки

та державного управління

Причорноморський науково-дослідний

інститут економіки та інновацій

**Постановка проблеми.** Глобалізація економіки і супроводжуючі її процеси розвитку зовнішньоторговельного обміну вимагають нових підходів до розвитку транспорту, пошуку нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів і вантажів, зумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово посилюючи роль транспорту. З точки зору географічної перспективи ефективні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій як між країнами, так і на рівні Транс'європейської транспортної мережі, що дозволяє розглядати транспортну систему в якості важливого фактора економічного зростання, створення конкурентних переваг для національних економік в рамках світового господарства, що особливо важливо з огляду на інтеграцію транспортних ринків в Європі і активізацію товарообміну між ЄС і Україною.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питанням управління транспортними процесами і розвитку міжнародних транспортних коридорів присвячені роботи Ф.Г. Аракелова, В.І. Арсенова, І.І. Батіщева, І.В. Бєлова, Н.Н. Громова, А.А. Зенкіна, Д.В. Зеркалова, Л.В. Канторовича, Г.Н. Ковшова, Т.Ю. Кондратенко, Б.М. Лапидуса, В.Н. Лившица, С.В. Милославської, В.Ф. Митина, Б.Ф. Новосельцева, Ф.С. Пехтерева, Л.П. Рыжовой, В.А. Соболіна, В.Г. Фоміна, Ю.В. Шишкова та ін.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є визначення стратегічних напрямків розвитку автомобільного та залізничного транспорту України в контексті глобалізації економіки країни.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Україна має в своєму розпорядженні розгалужену

систему шляхів сполучення. Так, в 2017 р. (без урахування тимчасово окупованій території АРК, м. Севастополь і частини зони проведення АТО) протяжність автодоріг склала понад 163 тис. км, з яких майже 98% (159462,1 км) з твердим покриттям. За щільністю автодоріг з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Експлуатаційна довжина залізничних шляхів загального користування склала 19790,9 км, з яких 47% (9349,7 км) електрифіковано. По довжині мережі залізниць Україна посідає третє місце в Європі. Крім того, роль залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори.

У транспортній системі України залізничний транспорт тісно взаємодіє з різними видами транспорту: з автомобільним (траси Харків – Ростов-на-Дону, Харків – Севастополь та ін.), річковим (з портами на Дніпрі, Десні, Дунаї), морським (у портах Одеса, Миколаїв, Херсон) та ін. Скоординованість дій всіх видів транспорту забезпечує ефективні змішані зв'язки, в яких зростає роль контейнерних перевезень як самого прогресивного способу доставки продукції.

Тому слід оцінити стартовий потенціал транспортної галузі України.

Кожна суверенна держава зацікавлена в розвитку внутрішніх транспортних шляхів, кількість і якість яких багато в чому визначає стан економіки і оборони країни. Внутрішні транспортні магістралі об'єднуються в міжнародні транспортні мережі, які створюють єдину світову транспортну систему.

Фінансова криза в країні показала вразливість існуючої структури національної економіки, в якій домінуюче місце має одна, переважно сировинна галузь. З урахуванням того, що металурги більш 80% продукції вивозять за кордон, втрата ринків збуту ознаменувала практично 50% скорочення обсягів виробництва. І як наслідок – в занепаді виявилася вся економіка держави, валютна система, а також державне фінансування. Труднощі, з якими зіткнулася вітчизняна економіка, змушують задуматися над необхідністю перегляду макро-економічних галузевих пріоритетів. Стан справ вимагає диверсифікації економічної системи України, відхід від монопрофільності і залежності від ситуації в одній базовій галузі, яка орієнтована на експорт. Для рішення цієї проблеми можна змінити вектор на розвиток транспортної системи. Адже реалізація можливостей національної транспортної системи – одна з реальних альтернатив розвитку дійсно конкурентоспроможної на світовому ринку галузі, яка дозволить поставити на «стійкі рейки» всю вітчизняну економіку.

Особливу увагу при експлуатації транспортної системи України привертає можливість використання її транзитного потенціалу. В цьому зацікавлені не тільки українські учасники ЗЕД, а й іноземні партнери – найкоротші шляхи руху товарів проходять по території України. Через територію України проходять чотири з десяти міжнародних транспортних коридорів (МТК): № 3 Берлін – Вроцлав – Краків – Львів – Київ, № 5 Трієст – Будапешт – Львів, № 7 Дунайський, № 9 Гельсінкі – С.-Петербург – Київ – Александрополіс. Крім цього в 1996 р. країна приєдналася до міжнародного транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (TRACECA), а також спільно з Польщею почалося реалізація проектів МТК Гданськ – Одеса і Європа – Азія (через прикордонні переходи в Донецькій і Луганській областях з напрямком на Казахстан).

Найважливішим напрямком міжнародної інтеграції в галузі транспорту є розвиток співпраці з країнами ЄС і СНД з метою забезпечення ефективної взаємодії транспортних систем, формування та розвитку загального транспортного простору. Тому необхідно експорт транспортних послуг розглядати в якості важливої складової національного продукту України і розвивати в таких основних напрямках:

розвиток використання транзитного потенціалу української транспортної системи і реалізація геостратегічної місії України як природного моста між Європою та Азією;

збільшення частки участі українських транспортних організацій в поставці вітчизняних експортних вантажів на світові ринки, в доставці імпортованих вантажів, перевезення транзитних вантажів, вантажів третіх країн та іноземних фрахтувальників;

Тому, до основних напрямів підвищення рівня транзитного потенціалу України необхідно віднести:

участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять по європейським і азіатським напрямками, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;

сприяння реалізації інвестиційних проектів, в тому числі міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;

подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;

стимулювання створення українських мульти-модальних транзитних операторів;

розробку економічних механізмів залучення суб'єктів України і приватних інвесторів до реалізації проектів, спрямованих на використання транзитного потенціалу, створення і розвитку транзитних коридорів, які доповнюють базові міжнародні транспортні коридори.

Саме транзитні перевезення можуть дозволити Україні зайняти гідне місце на економічній карті світу, забезпечити нове джерело надходження зовнішніх платежів в національну економіку і сформувати сталий фундамент для розвитку всієї економіки держави. Однак потенціал геополітичного положення України як транзитної держави використовується на даний момент не в повній мірі. Держави, з якими Україна може і повинна співпрацювати в сфері транзитних перевезень, все частіше вибирають для себе при проектуванні розподільчої мережі шляхи, які практично не проходять по території нашої країни.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дозволяють щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн т вантажів, доставляти трубопроводами до 200 млн т. Однак фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн т, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 40%, а транспорт загального користування без трубопроводів – тільки на 50%. (рис. 1).

Кожна країна-перевізник зацікавлена в кількості транзитних перевезень, так як доходи від транзиту і комплексу, пов'язаних з ним послуг, складають досить вагому суму. Наприклад, у країн Балтії ця сума дорівнює приблизно 30% ВВП.

За доходи від транзитних вантажопотоків відбувається постійна конкурентна боротьба між країнами-власниками шляхів сполучення. На території країн СНД основну конкуренцію в транзитних перевезеннях Україні становить Росія. Ця країна володіє готовим транспортним коридором

(Транссибом), активно розвиває коридор «Північ-Південь».

На сьогоднішній день основу транзитного потенціалу України становить залізниця. Без урахування трубопровідного транспорту на неї припадає майже 83% усього вантажообігу країни. При цьому більше половини всіх транзитних перевезень в Україні здійснюється саме залізницею. Майже 95% транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда – 36%, кам'яне вугілля – 16%, нафтопродукти – 10%), які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а так – через порти в інші країни світу. Автомобільні транзитні перевезення в основному здійснюються по автомагістралях, які проходять за напрямками: Північно-Східна Європа – захід України – Росія, Білорусь; морські порти України – Росія, Білорусь,

Кавказ, Молдова та інші країни. У номенклатуру вантажів, що перевозяться, входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, в тому числі ті, які прибули через морські порти.

Транзит для залізниці вкрай важливий, адже на сьогодні ці перевезення дають близько 12% всіх доходів галузі, частка яких при необхідних умовах може бути збільшена до 40%, тобто в своїй основі транспортна логістика будуватися саме на залізничному транспорті. На жаль, створити умови для сталого зростання обсягів транзиту ніяк не вдається. Навпаки – обсяги транзитних перевезень зменшуються (рис. 2).

Дослідження Світового банку показали, що за індексом логістичної ефективності Україна посіла 66-е місце серед 160 країн. Оцінювали за такими критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. Тому країна – неконкурентний транзитер. За даними дослідження Світового банку: «Так як в Україні – непрозорі процедури митного контролю, значно зменшується попит на додаткові потужності. Все це не сприяє отриманню Україною в найближчому майбутньому статусу міжнародного транзитера» (рис. 3).

Причини, що обумовлюють скорочення транзитних перевезень через Україну: відсутність можливості перевізника надавати якісну послугу з перевезення;

відсутність гнучкої тарифної політики та неузгодженість дій всіх учасників транзитного перевізного процесу; невинувато великий документообіг і невпорядкованість процедури оформлення документів на транзитні вантажі;

непрозорість процесу митного оформлення транзитних вантажів, відсутність термінів перебування вантажів під прикордонним і митним контролем і відповідальності зі сторони посадових осіб прикордонної та митної служб за перевищення цих строків;

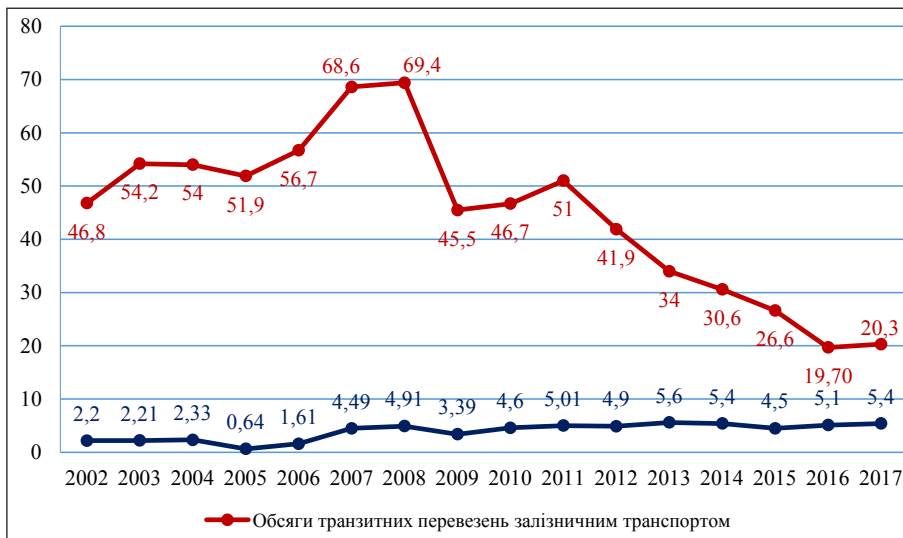
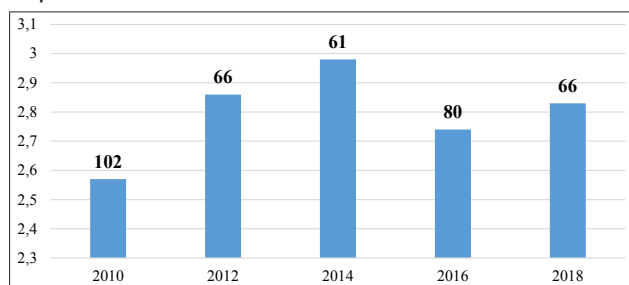


Рис. 1. Обсяги вантажних транзитних перевезень залізничним та автомобільним транспортом України за 2002-2017 рр., млн т



Рис. 2. Динаміка темпів змін обсягів вантажних транзитних перевезень залізничним та автомобільним транспортом України, % до 2002 р.

наявність корупційних схем в системі управління транспортом при організації транзитних перевезень.



**Рис. 3. Індекс логістичної ефективності України серед країн світу за даними Всесвітнього банку 2010-2018 рр.**

**Висновки з проведеного дослідження.** На жаль, характерними рисами сьогодишнього стану діяльності транспортної галузі України є критичний рівень фінансового стану і практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база.

Низький рівень техніко-технологічних і економічних параметрів більшості видів вітчизняних транспортних засобів, який не відповідає міжнародним стандартам, призводить до неминучого програшу у світовій конкуренції на ринку транзитних послуг. Тому відбувається експансія іноземних транспортних та експедиційних компаній на український ринок перевезень. Особливо гостро зазначена ситуація відчувається на морському і повітряному транспорті.

Таким чином, для подальшої адаптації вітчизняного транспорту до транс'європейської мережі необхідно:

розробити заходи державної підтримки, спрямованої на регулювання міжнародної діяльності; гармонізувати нормативно-правову базу в сфері транспорту відповідно міжнародно-правовим нормам;

забезпечити техніко-технологічне зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;

зблизити технічні, технологічні та екологічні стандарти з європейськими;

привести у відповідність з європейськими стандартами шляхом модернізації та реконструкції основні маршрути, які можуть бути включені в загальноєвропейську транспортну систему;

розвинути систему інформаційного забезпечення залізничної галузі на основі сучасних інформаційних технологій;

встановити жорсткі терміни прикордонного і митного оформлення вантажів в пунктах їх пропуску за / на територію України;

ввести фінансову відповідальність в рамках адміністративного та кримінального кодексів для посадових осіб митниці за порушення термінів простою під митним контролем без достатніх на те підстав;

збалансувати тарифну політику всіх видів транспорту (залізничного, морського, автомобільного, трубопровідного);

активізувати введення електронних перевізних документів у міжнародному сполученні.

За прогнозами Асоціації європейських компаній – операторів вантажних перевезень (ERFA), до 2020 року частка залізничних перевезень в межах Євросоюзу зросте до 35%. Тому Україна може зайняти одне з провідних місць в розділі всього європейського або навіть євроазіатського простору транзитних залізничних перевезень.

Таким чином, подальший розвиток МТК на території України, які мають велике державне значення, є складною проблемою і включає в себе комплекс різних технічних, організаційних, економічних, юридичних та інших питань. Для досягнення узгодженості дій всіх структур, які беруть участь у формуванні коридорів і зацікавлених в їх ефективному функціонуванні, необхідні єдині методичні установки, що забезпечують максимальне врахування громадських інтересів та належну об'єктивність прийнятих рішень. І тут вважається за необхідне посилення регулюючої ролі держави.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна програма реформування залізничного транспорту (Проект) від 27 грудня 2006 року № 651-р / Кабінет Міністрів України. – Офіц. вид. – К: Парлам. вид-во, 2007. – 22 с.
2. А. Глonti. Международные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог / А. Глonti // Бюллетень ОСЖД. – 2009.- № 4-5.- С. 32 – 34.
3. Державний комітет статистики України. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. А. Арбузов. Украина стала «камнем на дороге» европейского транзита / А. Арбузов // Комментарии. – 2010. – № 6 (206). – 19 февраля.
5. Будущее украинской экономики – за транзитом. – Режим доступа: <http://uzinfo.net/ru/press/13967>
6. Таможенный Кодекс Украины: по состоянию на 11 июля 2002 г. N 92-IV / Верховная Рада Украины. – Офіц. изд. – К: Парлам. изд-во, 2002. – Раздел 6. – Глава 23.
7. Приказ ГТСУ от 17.04.2008 № 396 «Об утверждении Перечня товаров, к которым применяются меры гарантирования доставки при ввозе на таможенную территорию Украины» // Урядовый курьер. – 13.01.10. -. № 5.
8. О предоставлении железным дорогам Украины статуса таможенного перевозчика. Распоряжение Кабинета министров Украины № 1556-р от 16.12.09 г. // Урядовый курьер. – 2010. – № 5. – 13 января.
9. Украина – лидер по мощности транзитного потенциала и аутсайдер по эффективности его использования. Режим доступа: <http://uzinfo.net/ru/press/13897>

10. Закон України «Про транзит вантажів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, № 51, ст.446). Із змінами, внесеними згідно із Законами № 1297-IV (1297-15) від 20.11.2003, ВВР, 2004, № 14, ст.193 № 1721-IV (1721-15) від 18.05.2004, ВВР, 2004, № 36, ст.428 № 959-V (959-16) від 19.04.2007.

11. Прейгер Д.К. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д.К. Прейгер, Я.І. Жаліло, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47- 59.

12. Пасічник А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник

СНУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). – Ч. 1. – С. 218- 223.

13. Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мирошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті. – 2016. – № 12. – С. 88-97.

14. Global Rankings [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ipi.worldbank.org/international/global/>

15. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

## ОБОСНОВАНИЯ ПАРАМЕТРОВ ПРИОРИТЕТНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЧЕСКИХ СТРУКТУР В СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

### JUSTIFICATION OF PARAMETERS OF PRIORITY POSITIONING OF SHIPOWNERS' STRUCTURES IN THE SYSTEM OF MARITIME TRADE MARKET

*Рассматриваются важнейшие конкурентные параметры приоритетного вида деятельности судовладельческих подсистем по критериям перспективного развития торгового флота. При этом важно раскрыть условия эффективного функционирования рынка морской торговли. Обосновывается принцип определения основных параметров флота в соответствии с закономерностями развития основных составляющих судоходной индустрии. Рассматриваются условия выбора сегмента позиционирования в приоритетном сегменте рынка морской торговли. Особое внимание обращается на раскрытие принципа системной сбалансированности глобального рынка морского транспорта.*

**Ключевые слова:** конкурентная устойчивость, судоходный комплекс, рынок морской торговли, стратегия, позиционирование, инвестиционные ресурсы, сегмент, операторские решения.

*Розглядаються найважливіші конкурентні параметри пріоритетного виду діяльності судновласницьких підсистем за критеріями перспективного розвитку торгового флоту. При цьому важливо розкрити умови ефективного функціонування ринку морської торгівлі. Обґрунтовується принцип визначення основних параметрів флоту відповідно до закономірностей розвитку основних складників судноплавної індустрії.*

*Розглядаються умови вибору сегменту позиціонування у пріоритетному сегменті ринку морської торгівлі. Особлива увага звертається на розкриття принципу системної збалансованості глобального ринку морського транспорту.*

**Ключові слова:** конкурентна стійкість, судноплавний комплекс, ринок морської торгівлі, стратегія, позиціонування, інвестиційні ресурси, сегмент, операторські рішення.

*The most important competitive parameters of the priority type of activity of shipowners' sub-systems are considered under the criteria of the prospective development of the merchant fleet. Herewith, it is important to disclose the conditions for the effective functioning of the maritime trade market. The principle of determining the basic parameters of the fleet is substantiated in accordance with the patterns of development of the main components of the shipping industry. An emphasis is put on the strengthening of the volatility factor of the freight market when the parameters of the systemic balance of the maritime trade market are violated. Therefore, disclosure of the principle of systemic balance of the global maritime transport market becomes fundamental.*

**Key words:** competitive stability, shipping complex, maritime trade market, positioning, strategy, investment resources, segment, operator decisions.

УДК 656.112:005.3324

Яворская А.Ф.

старший преподаватель  
Национальный университет  
«Одесская морская академия»

**Постановка проблемы.** В условиях постоянной дифференциации условий транспортного обслуживания международного разделения труда эффективная деятельность судоходного комплекса требует продуманной стратегии,

учитывающий высокий риск достижения устойчивого позиционирования. Для эффективной реализации поставленных целей необходимо систематизировать виды деятельности, обеспечивающие перспективное развитие судовла-