

Corporation, яким у 2005 р. була закрита угода сек'юритизації надходжень від використання платних швидкісних доріг, яка дозволила залучити у галузь близько \$900 млн. Схожа практика сек'юритизації через державні агентства спостерігалася й у Гонконзі, де корпорація Hong Kong Link 2004 Ltd залучила близько \$771 млн. шляхом сек'юритизації використання мостів і тунелів [7].

Таким чином, підсумовуючи вищенаведене, сформулюємо основні засади стратегії фінансування транспортної інфраструктури України (див. рисунок).

### Висновки

З метою забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури України необхідно проведення досліджень щодо удосконалення методологічних підходів до розробки стратегії її фінансування урахуванням міжнародного досвіду, адаптація вітчизняного законодавства відповідно європейських вимог.

Використання багатофункціонального інструментарію (концесійні договори, інфраструктурні облигації, сек'юритизація активів тощо), принципів «користувач платить», пріоритизації, цільового фінансування, ефективного оподаткування дозволить залучати кошти приватних вітчизняних та зарубіжних інвесторів, що дозволить суттєво підвищити ефективність функціонування транспортної системи, добитися істотного зниження ризиків, забезпечити стабільність фінансових потоків при реалізації проектів транспортної інфраструктури.

### Список використаних джерел

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-

членами, з іншої сторони.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011).

2. Біла книга. – Транспорт. – Товариство учасників руху. – [Електронний ресурс].– Режим доступу: [www.tur.org.ua/sites/default/files/white\\_book\\_transport\\_2050\\_ukr\\_0.pdf](http://www.tur.org.ua/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf).

3. Ch. Theys and Th. Notteboom. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: [www.vliz.be/imisdocs/publications/248342.pdf](http://www.vliz.be/imisdocs/publications/248342.pdf)

4. Крейдич І.М. Механізм залучення коштів в інфраструктурні проекти. – [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe)

5. Макаревич К.А. Инфраструктурные облигации: иностранный опыт и нормативно-правовое регулирование в России.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: [ecsocman.hse.ru/data/2011/12/04/.../Макаревич.pdf](http://ecsocman.hse.ru/data/2011/12/04/.../Макаревич.pdf)

6. Гордійчук І.С. Сек`юритизація як інноваційний метод фінансування проектів державно-приватного партнерства в Україні. – [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=1O&S21CNR=2O&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&S21PO3=FLA=&S21STR=ecvu\\_2015\\_26\(1\)\\_5](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=1O&S21CNR=2O&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21PO3=FLA=&S21STR=ecvu_2015_26(1)_5)

7. Овчарова Л.П., Бодєко В.П. Зарубіжний досвід фінансових інновацій.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://sb-keip.kpi.ua/article/view/46084/42213>

8. Транспортна стратегія України буде представлена для публічного обговорення. Сайт Міністерства інфраструктури України.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/news/27486.html>.

УДК 338.47:656.073

С.В. МАРИНІНА,

к.е.н., Київський інститут інтелектуальної власності та права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## Вплив ефективності функціонування транспортної системи України та її транзитного потенціалу на економічний розвиток країни

У статті проведено аналіз стану використання транзиту. Досліджено проблему розвитку транзитного потенціалу та напрями підвищення його ефективності шляхом інтеграції транспортної системи України у світовий ринок транспортних послуг.

**Ключові слова:** транспортні послуги, транспортна система, транзит, показник транзитності, транзитний потенціал, транзитні вантажопотоки, міжнародні транспортні коридори.

С.В. МАРИНИНА,

Киевский институт интеллектуальной собственности и права  
Национального университета «Одесская юридическая академия»

## Влияние эффективности функционирования транспортной системы Украины и ее транзитного потенциала на экономическое развитие страны

*В статье проведен анализ состояния использования транзита. Исследовано проблему развития транспортного потенциала и направления увеличения его эффективности путем интеграции транспортной системы Украины в мировой рынок транспортных услуг.*

**Ключевые слова:** транспортные услуги, транспортная система, транзит, показатель транзитности, транзитный потенциал, транзитные грузопотоки, международные транспортные коридоры.

S. MARYNINA,

PhD in economics, Kyiv Institute of Intellectual Property  
and Law of National University «Odessa Academy of Law»

## The influence of efficiency of the Ukrainian transport system functioning and its transit potential on the economic development of the country

*In the article was analyzed the condition of the transit using. The problem of the transport potential development and the direction of increasing of its efficiency by the integration of the Ukrainian transport system to the world market of transport services were researched.*

**Keywords:** transport services, transport system, transit, transit index, transit potential, transit freight flows, international transport corridors.

**Постановка проблеми.** Глобалізація економічних процесів ставить на порядок денний актуалізацію питання транспортної системи України, наукового обґрунтування цієї категорії як складової економічної безпеки країни.

З урахуванням того, що Україна офіційно проголосила стратегію європейської інтеграції як важливий пріоритет зовнішньої та внутрішньої політики на довгострокову перспективу, актуального значення набуває системне дослідження транзиту та його потенціалу як важливої складової європейського курсу країни.

У полі зовнішнього тяжіння України перебувають десятки країн, її територією пролягають найкоротші та найзручніші шляхи в напрямках: Балтика – Чорне море, Північна і Центральна Європа – Закавказзя і Центральна Азія. Вони створюють необхідні передумови для активної участі нашої країни у міжнародному поділі праці з перетворенням її на провідну країну-транзитера на євразійському просторі, а розширення Європейського Союзу вносить нові елементи в реалізацію Україною свого потужного транзитного потенціалу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розвиток транзитної системи, транзиту та його потенціалу, їх ролі у процесі становлення Украї-

ни як незалежної держави, що формує систему розвиненої ринкової економіки постійно цікавить науковців. Цьому питанню присвячені праці таких вчених, як Т. Блудова, М. Бутко, О. Ємельянова, О. Котлубей, А. Новікова, В. Орлова, С. Пирожков, Д. Прейгер, Ю. Цветов та ін.

Дослідження у цій сфері тривають завдяки реальним змінам як в економічному, технологічному і політичному середовищі.

**Мета статті** – дати оцінку тенденціям розвитку транзиту в Україну та його потенціалу в умовах динамічних змін в економічній ситуації, визначити чинники які впливають на залучення додаткових обсягів транзиту та розглянути шляхи подальшої інтеграції транспортної системи у світовий ринок транспортних послуг.

**Основні результати дослідження.** Посилення інтеграційних процесів призвело до розширення виробничих і невиробничих зв'язків між суб'єктами господарювання різних країн світу незалежно від її географічного положення, формування світових і регіональних ринків праці, товарів, капіталів і послуг, зростання транснаціональних товарних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

З цим пов'язане виникнення нового явища – глобалізації конкуренції, що поширюється не

тільки на товари, а також і на транспортні послуги, включаючи транзитні, – як фактора сучасного розвитку світової економіки.

Для багатьох країн транзитні перевезення своєю територією перетворилися на важливу складову експортних послуг, стали джерелом наповнення державних бюджетів і створення нових робочих місць [1].

Транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, соціальним фактором від якості функціонування якого залежить стан і розвиток промисловості, сільського господарства та оборони країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення.

Процеси інтеграції та гармонізації світової економіки, створення міжнародних і транснаціональних виробничих об'єднань ставлять до транспортної системи нові вимоги, реалізувати які у рамках однієї країни стало неможливим. Для налагодження ефективних міжнародних перевезень необхідно активно усувати адміністративні та інфраструктурні перешкоди, створювати умови для зростання привабливості не тільки інфраструктури, але й транспортно-логістичного бізнесу в цілому.

Розвиток ринків збуту товарів і поглиблення міжнародного поділу праці розширили територіальні відстані між виробниками та споживачами продукції, що зумовило зростання обсягів і розширення номенклатури транснаціональних вантажопотоків.

Спостерігається і глобалізація транспорту: посилюється інтеграція транспортних систем окремих країн у єдину світову транспортну мережу, що обслуговує вантажопотоки між країнами та континентами; відпрацьовуються єдині (міжнародні) стандарти і вимоги до технічних параметрів транспортних засобів та обладнання; налагоджується процес електронної ідентифікації товарів і транспортних засобів, їх відстеження і супроводу з використанням супутникового зв'язку [2; 3].

На сучасному етапі розвитку міжнародної торгівлі перевезення магістральними видами транспорту є основою доставки внутрішніх і зовнішніх вантажів, експорту транспортних послуг. Разом з тим, подальше розширення товарних ринків та підвищення вимог транспортної клієнтурі щодо реалізації перевезень, маршрутизації та координації руху вантажопотоків, особливо з питань дотримання термінів та регулярності доставки вантажів, спрощення вантажних опера-

цій на терміналах за рахунок контеризації оформлення перевізних документів призвели до того, що діяльність підприємств перевізників не може розв'язати всі проблем, що виникають як перед замовником й споживачами транспортних послуг, так і перед транспортними фірмами й компаніями.

Тому виникли спеціальні види транспортних операцій, переважно транспортно-експедиторські, що дають змогу органічно інтегрувати транспортну систему в систему міжнародної торгівлі, перетворюючи її на важіль розвитку міжнародного розподілу праці, та ввести до сукупної характеристики транзитного потенціалу [4].

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі України задіяної у виконанні транзитних перевезень із використанням вигідного розташування країни та проходження її територією як міжнародних транспортних коридорів (МТК), так і транспортних осей у напрямках Північ–Південь і Схід–Захід, та нових міжконтинентальних маршрутів, зокрема швидкісних з Азії до Європи [5].

Чимало європейських країн (Австрія, Голландія, Німеччина, Польща, Угорщина, країни Балтії, Білорусь) маючи невелику територію, використовуючи своє вигідне географічне положення перетворили транзит на суттєві статті прибутків своїх бюджетів. Так, частка транзиту в загальному обсязі експорту послуг Голландії, яка має розвинені морські порти та стала перехрестям Європи, становить понад 40%.

В Україні експорт транспортних послуг, у загальному обсязі послуг займає 53,7% (5300,5 млн. дол. США), імпорт – 18,6% (939,9 млн. дол. США) [6].

Тому транзит необхідно розглядати не лише як частку бізнесу, а як важливий елемент міжнародного позиціонування країни. Він органічно вписується в геополітичні завдання кожної країни, а за умов глобалізації світової економіки – відповідає геоекономічним інтересам України щодо входження нею у світову економіку [1; 7].

Вигідне геополітичне положення України, розташованої на перехресті торговельних шляхів Євразії, сприяє розвитку країни як транзитної держави. За оцінками британського інституту Рендел, наша країна має найвищий в Європі показник транзитності – 3,11. Транзитний рейтинг території тієї чи іншої країни враховує розвиненість розміщення у ній транспортних схем і мереж, а також рівень і стан їх використання [7; 8].

Аналіз умов транзитних перевезень вантажів територією України показує, що до основних стримуючих факторів її активного розвитку належать: незадовільний стан матеріально-технічної бази транспорту країни; неефективність митних технологій проходження державного кордону; незбалансованість тарифно-цінової політики для забезпечення ефективності та привабливих умов транзиту територією України; низький рівень інформаційного забезпечення інфраструктури МТК України [9].

Проблема транзитності особливо актуальна для транспортної системи України в умовах спаду внутрішніх та міжнародних перевезень. Починаючи з 1990 р., обсяги перевезень вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту (крім трубопровідного) зменшилися у середньому в 3–5 разів, а на деяких видах (повітряному та річковому) по видах перевезень – більш ніж у 10 разів. Це спричинило появу значних резервів пропускних та переробних спроможностей на транспорті, у тому числі на дільницях транспортних коридорів [7].

Необхідно відмітити, що прагнення Європейського Союзу та інших європейських країн до розвитку глобальних транспортних комунікацій позначилося, зокрема, у тому, що на Другій загальноєвропейській конференції з питань транспорту (Крит, 1994 р.) було визначено дев'ять пріоритетних міжнародних транспортних коридорів, орієнтованих на перспективні вантажні й пасажирські потоки. Три з цих коридорів пролягають територією України (третій, п'ятий і дев'ятий), а один (сьомий, Дунайський) – її акваторією [4].

Враховуючи резерви провідних та пропускних спроможностей можна констатувати, що Україна має технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків та отримання необхідних надходжень до державного бюджету. Слід доцільно використовувати існуючі резерви за видами транспорту та об'ємів.

Фахівці визначають, що транзитний потенціал країни – це потенціальні можливості наявних і створених у країні додаткових об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач) вироблених за її межами транзитних

вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах.

Транзитний потенціал країни є змінним і залежить від динаміки кількісних та якісних характеристик потужностей об'єктів та засобів транзиту, а також від створених умов і встановлених правил функціонування сфери транзиту. Останні, в свою чергу, перебувають під значним впливом тенденцій у розвитку світової торгівлі та зростаючих в умовах глобалізації і регіоналізації обсягів континентальних та міжконтинентальних транзитних товаропотоків і загострення конкурентної боротьби між країнами-транзитниками за залучення цих товаропотоків на свої території. З огляду на це, доцільно виділяти наявний, перспективний (прогнозний), а також реально затребуваний транзитний потенціал [1; 10].

Основними внутрішніми чинниками, що впливають на рівень використання наявного транзитного потенціалу країни безпосередньо, є технічний і технологічний стан потужностей об'єктів і засобів транзиту та його інфраструктурного й інформаційного забезпечення, ефективність управління ними, а також розвиненість інституціональної бази та досконалість нормативно-правового регулювання діяльності у сфері транзиту, опосередковано – ефективність (конкурентоспроможність) економічної та транспортно-тарифної (насамперед тарифної) політики країни на внутрішніх та зовнішніх ринках.

До головних зовнішніх чинників необхідно віднести: наявність достатньої кількості відповідних транзитних вантажів у країнах-постачальників та попиту на них у країнах-споживачах; політику країн-постачальників щодо вибору (диверсифікації) маршрутів для експорту своїх товарів і, відповідно, країн-споживачів – щодо шляхів імпорту; рівень інтегрованості суміжних країн-транзитників у світовий та регіональний транспортний простір та практичні заходи, що вживаються з метою підвищення конкурентоспроможності власних транзитних потенціалів та залучення на свої території додаткових транзитних товаропотоків.

Рівень використання транзитного потенціалу в кінцевому підсумку проявляються в обсягах надходження до національного бюджету за надання транзитних послуг [4].

Ефективність функціонування транзитної системи залежить від національного законодавства,

яке має бути адаптованим до міжнародних стандартів, від його стабільності, від оптимальності тарифно-цінової та податкової політики, розвитку транспортної інфраструктури міжнародного значення, наявності обладнання на високому технічному рівні, а також від використання прогресивних технологій перевезень і переробки вантажів, сучасних систем організації документообігу, розрахунків та інформаційного забезпечення [1].

Чинне законодавство України забезпечує свободи транзиту вантажів шляхом:

- відсутності будь-якої дискримінації стосовно учасників транзиту, транзитного вантажу за ознакою його походження, відпрацювання, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з обставинами, що відносяться до права власності на цей вантаж або на транспортний засіб транзиту, місця реєстрації чи прапора останнього, а при оподаткуванні операцій, пов'язаних з транзитом вантажів, за винятком адекватного реагування на дискримінаційні заходи стосовно України чи економічних санкцій міжнародних організацій підтриманих Україною;

- вільного вибору учасниками транзиту транзитних послуг (крім випадків, визначених законами та міжнародними договорами України), їх надавачів (виконавців) засобів транзиту, а також маршрутів транзиту;

- відсутність необґрунтованих затримок і обмежень, у тому числі від оплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України [11].

Транспортна система України має значні резерви розвитку транзитного потенціалу, але його наявність не є гарантією його використання. В країні спостерігається зменшення обсягів перевезень транспортних вантажів. Сучасний стан транзитних перевезень вантажів та їх перспективи викликають занепокоєння, тому і пошуку шляхів виходу із такого становища.

Економічні наслідки втрати транзитних вантажопотоків надзвичайно відчутні, наприклад, у залізничному сполученні за участю морських портів сягаються 25–50 дол. США недоотриманих доходів за кожну тону вантажу. Ще більш тяжкими будуть наслідки від можливості втрати Україною в перспективі статусу однієї з найважливіших країн Європи. При цьому дуже суттєвим для

економіки та іміджу країни будуть надбання від збільшення обсягів транзитних вантажних перевезень [12].

### Висновки

Швидкі темпи розвитку країн та інтеграційні процеси в Європі сприяють інтенсифікації міжнародних зв'язків і зростанню вантажопотоків, що позначаються на розвитку транспортної галузі загалом. Україна має унікальні можливості для розвитку національної транспортної системи, яка може забезпечити зростання економіки країни завдяки міжнародному транзиту вантажів.

Для удосконалення розвитку транспортної системи та її транзитного потенціалу необхідно здійснити доповнення діючих та впровадження нових концептуальних засад, що змінить загальну лінію держави, дозволить розробити нові планово-програмні елементи транспортної і зовнішньої політики України. Необхідний новий транспортний підхід, який задіяв би всю сукупність інституційних та економічних факторів реалізації транзитного потенціалу, сприяв би найбільш повному використанні переваг географічного положення в рамках збереження економічних інтересів держави.

### Список використаних джерел

1. Пирожков С. Проблеми реалізації транспортного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
2. Прейгер Д. Реалізація транспортного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою і Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47–59.
3. Ткаченко А.М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України: Монографія. – К.: Видавництво НАДУ, 2004. – 279 с.
4. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Монографія / Рада національної безпеки України. Національний інститут міжнародної безпеки: відп. ред. С.І. Пирожков. – К.: НІПМБ, 2006. – 276 с.
5. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналітична доповідь / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Я. Ємельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.

6. Державна служба статистики України. Україна у цифрах у 2016 році, статистичний збірник; за редакцією Вернера І.Є. – К.: ТОВ «Август Трейд». – 2017. – 244с.

7. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2013. – 494 с.

8. Пирожков С. Украине пора бы воспользоваться своим коэффициентом транзитности // Зеркало недели. – 1998. – № 9. – С. 9.

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

го національного університету ім. В. Даля. – 2011. – № 5.4.1. – С. 218–223.

10. Лапинська О.А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України: Монографія / О.А. Лапинська; Національна академія наук України, Інститут проблем ринку та економічно-екологічного дослідження. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 396 с.

11. Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 року № 1172. – XIV.

12. Макаренко М. Україна транзитна держава? М. Макаренко, В. Мироненко / Економіка – 2012. 2012. – № 11. – С. 4–8.

УДК 69.003: 658.157: 330.33.01

В.І. КРИЖАНОВСЬКИЙ,  
аспірант кафедри менеджменту в будівництві,  
Київський національний університет будівництва і архітектури  
С.А. ЗАЛІСКО,  
аспірант кафедри менеджменту в будівництві,  
Київський національний університет будівництва і архітектури

## **Методологічно-прикладний інструментарій сполучення аналітичних інструментів TAQM з системою «управління за відхиленнями» будівельних проектів**

Стаття присвячена вирішенню науково-прикладної задачі започаткування та впровадження інноваційної технології оцінки якості менеджменту будівельних підрядних підприємств – виконавців (стейкхолдерів) будівельних проектів.

Розроблено процесно-орієнтовану технологію оцінки якості менеджменту TAQM (аббревіатура від англ. «Technology assessment of quality management»), яку запроваджено в практику управління та економічної діагностики будівельних підрядних підприємств. Зміст та ієрархія параметрів та розрахунково-аналітична основа створеної технології підпорядковані особливостям операційної системи БПП, вимогам середовища будівельного проекту та особливостям інвестиційного циклу. Покладена в основу технології економічна модель створює належні підстави для трансформації підсумків формалізованого оцінювання управлінського, виробничого, ресурсно-майнового та фінансового потенціалу БПП в інтегровану оцінку якості менеджменту досліджуваного підприємства як стейкхолдера будівельного проекту.

Запроваджений в створеній технології інтегрований показник якості менеджменту – з врахуванням необхідності узгодження стратегії діяльності БПП з різними умовами функціонування в різних будівельних проектах, що складають зміст виробничої програми діяльності БПП, – слід розглядати як достовірний сучасний аналог «індексу стандарту якості», як еталон оцінювання готовності БПП створювати проміжну та готову продукцію будівельного проекту (завершені комплекси робіт, будівлі та споруди) у відповідності з вимогами замовника та інших провідних суб'єктів реалізації будівельних проектів.

**Ключові слова:** технологія оцінки якості менеджменту (TAQM), будівельне підрядне підприємство (БПП), ієрархічна система параметрів оцінки, стейкхолдер будівельного проекту, інтегрований показник якості менеджменту БПП.