

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА»**

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародного менеджменту**

галузь знань	<u>05 Соціальні та поведінкові науки</u>
спеціальність	<u>051 Економіка</u>
спеціалізація	<u>Міжнародна економіка</u>

Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

Форма навчання: заочна

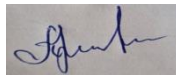
КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Розвиток міжнародних транзитних послуг в Україні»

студента: Рябця Владислава В`ячеславовича
(прізвище, ім'я, по батькові повністю)



Науковий керівник: д.е.н., професор
(науковий ступінь, учене звання)



Примостка. О. О.
(прізвище, ініціали)

**Кваліфікаційна магістерська робота допущена до захисту в
Екзаменаційній комісії з атестації здобувачів вищої освіти**

В.о. завідувача кафедри

к.е.н., доцент

(підпис)

М. О. Бурмака

Київ 2020

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНЗИТНИХ ПОСЛУГ	6
1.1 Сучасні підходи до поняття міжнародного транзиту	6
1.2 Роль транспортної інфраструктури в розвитку міжнародного транзиту	13
1.3 Міжнародні транспортні коридори та їхній вплив на транзитний потенціал України	18
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СФЕРИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	36
2.1 Аналітика світового ринку транзитних послуг	36
2.2 Аналіз транспортної інфраструктури України	44
2.3 Чинники стримування розвитку міжнародних транзитних послуг в Україні	59
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНЗИТНИХ ПОСЛУГ	62
3.1 Іноземний досвід розвитку транспортної інфраструктури і транзитних послуг	62
3.2 Перспективи розвитку міжнародних транзитних послуг в Україні.....	80
ВИСНОВКИ	99
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	102
ДОДАТКИ	111

ВСТУП

З моменту другої половини 80-х років 20-го століття спостерігається стабільне зростання об'ємів товарообміну між країнами Азії та Європи. Очевидно, що такий тренд буде продовжуватись. Дана ситуація стала однією із основних факторів, що спричинили та прискорювали світові процеси глобалізації та інтеграції. Невід'ємною частиною цих процесів стало питання ефективного здійснення перевезення товарів. Міжнародні логістичні шляхи можуть проходити територією двох і більше країн, що утворює поняття міжнародного транзиту. Саме дослідженню міжнародних транзитних послуг і присвячена дана робота.

Актуальність теми дослідження. Процеси глобалізації світової економіки ознаменувалися в значній мірі зростанням міжнародної торгівлі товарами і послугами. У свою чергу ефективність міжнародних товарних потоків все більше залежить від організації і якості товару від виробника до кінцевого споживача, де одну з ключових позицій займає міжнародний транзит. Цілий ряд країн, таких як Нідерланди, Фінляндія, держави Балтії, Україна, Панама, Єгипет, Сінгапур перетворили послуги від транзиту в істотні статті доходів своїх бюджетів. Транзит - як самостійна торгова операція вже грає певну роль в українській економіці і має для України перспективне значення, оскільки через територію країни проходять важливі міжнародні транзитні коридори. У баченні довгострокового соціально-економічного розвитку України, як одне з головних декларується завдання інтеграції країни в глобальну транспортну систему і реалізація транзитного потенціалу України.

Розвиток світової транспортної системи в найближчому майбутньому буде характеризуватися: істотним збільшенням обсягів контейнерних перевезень, зміною технології транспортної мережі, з'єднанням північноєвропейської, далекосхідної та каспійської регіональних транспортних систем; подальшим розвитком технологій авіаційних перевезень і швидкісних залізничних перевезень; створенням нових

глобальних транспортно-логістичних інтермодальних центрів; посиленням екологічних норм і правил транспортування вантажів.

Актуальність теми дослідження, крім того, визначається зростаючим прагненням України до зміцнення своїх позицій в міжнародній економіці і всій системі сучасних міжнародних відносин. Зовнішньоекономічна політика України все більше носить багатодисциплінарний і стійкий характер розвитку, враховує політичну складову світових економічних відносин і підсилює суб'єктність країни в світовій економіці і політиці.

Мета і завдання / дослідження: Метою роботи є вирішення наукової задачі; підвищення ефективності міжнародного транзиту на території України. Досягнення поставленої мети вимагало вирішення наступних задач:

- Уточнити визначення поняття «міжнародний транзит» в порівнянні з наявними в економічній літературі;
- Розглянути особливості транспортної інфраструктури за видами транспорту в реалізації транзитного потенціалу національних економік на сучасному етапі;
- Розглянути розвиток державного регулювання в сфері міжнародного транзиту в економічних розвинених країнах і в Україні;
- Проаналізувати стан існуючих міжнародних транспортних коридорів на території України з метою збільшення транзитних перевезень вантажів;
- Навести практичні рекомендації щодо підвищення ефективності міжнародного транзиту товарів, в тому числі на іноземному прикладі розвитку-транспортної інфраструктури, як одного з найбільш перспективних напрямків, з точки зору впливу на конкурентоспроможність економіки України.

Об'єктом дослідження даної роботи виступає розвиток міжнародних транзитних послуг в Україні.

Предметом дослідження є механізм функціонування міжнародного транзиту в світі у на території України.

Теоретико-методологічною основою дослідження є праці наукові роботи українських учених, що займаються проблемами світової економіки і міжнародної торгової політики, транспортної політики, інтеграції України в світовий господарський комплекс, праці зарубіжних дослідників, що спеціалізуються в цих галузях, а також нормативно-правова база як міжнародна, так і українська. (Закони України, розпорядження та постанови Уряду України).

В ході дослідження та обґрунтування теоретичних положень використовувалися загальнонаукові методи і прийоми: діалектичний метод дослідження економічних процесів, методи угруповання і моделювання економічних явищ, методи аналізу і синтезу, що ґрунтуються на поєднанні мікро- і макроекономічного аналізу. Для досягнення поставлених цілей використовувався порівняльний аналіз.

Емпіричною базою дослідження послужили дані Державної служби статистики, Міністерства інфраструктури України, статистичні дані міжнародних організацій, публікації в наукових виданнях, а також достовірні відомості з мережі Інтернет. Це дозволило забезпечити надійність науково-методичного інструментарію, наукову доказовість основних положень і висновків дипломної роботи.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНЗИТНИХ ПОСЛУГ

1.1 Сучасні підходи до поняття міжнародного транзиту

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням економічних зв'язків між країнами і континентами, та в результаті, збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, що обумовлює постійне збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту пасажирів та вантажів.

Існує думка, що глобальне зростання виробництва збільшило обсяги експорту та імпорту товарів між європейськими та азійськими регіонами. Саме тому першостепенева увага приділяється саме транспортній інтеграційній діяльності на маршруті «Європа-Азія». Також зусилля приділяються для покращення якості та підвищення комунікації у функціонування транспортних систем і їх трансформацію у Транс`європейську транспортну мережу. Пріоритетними задачами з розвитку даної мережі є зосередження зусиль на об'єднанні за допомогою транспортних коридорів транспортних систем, що знаходяться в країнах Центральної та Східної Європи, тим самим підвищуючи рівень проходження транзиту у цих країнах.

На сьогоднішній день міжнародні транзитні послуги є важливою ланкою у сфері глобальної логістики і перевезень. Але для подальшого аналізу викладеної інформації і її якісного сприйняття необхідно визначитись, яку суть несе в собі термін «транзит». Так, Європейська Комісія дає наступне визначення транзиту. Митний транзит - це митна процедура, яка використовується для переміщення товарів між двома пунктами митної території через іншу митну територію; або між двома, або більше різними митними територіями.

Використання процедури митного транзиту дозволяє тимчасово припинити мита, податки та заходи комерційної політики, що застосовуються при імпорті.

Таким чином, він дозволяє проводити організацію митного оформлення в пункті призначення, а не в пункті в'їзду на митну територію.

Митний транзит особливо актуальний, коли одна митна територія поєднується з декількома фіскальними територіями: вона дозволяє переміщувати товари під транзитом від пункту в'їзду до Союзу до місця їх оформлення, де потім будуть взяті як митні, так і національні фіскальні зобов'язання [1].

Для порівняння також слід взяти визначення українського законодавства. У Митному кодексі України від 2012 року у главі 17 (Транзит), статті 90 (Митний режим транзиту) дається наступне визначення терміну «транзит». Транзит - це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [2].

У сучасній економічній літературі існує ряд підходів до трактування поняття «міжнародний транзит». Так, на думку професора Л.П.Куракова, міжнародний транзит як економічну категорію можна визначити наступним чином: «міжнародний транзит - слідування (прохід, проїзд, проліт) під суверенітетом будь-якої держави сухопутну або водну територію або повітряний простір над ними осіб, вантажів і транспортних засобів (морських, наземних, повітряних) іншої держави за умови, що пункти відправлення та призначення знаходяться за межами цієї держави. Міжнародний транзит є складовою частиною шляху, який починається і закінчується поза межами держави транзиту. Він здійснюється на підставі багатосторонніх та двосторонніх угод між зацікавленими державами»[3]. З точки зору професора А.Н. Азріліяна «міжнародний транзит - перевезення іноземних вантажів, при яких пункти відправлення та призначення знаходяться за межами даної країни» [4].

У міжнародному праві [5] під транзитом розуміється слідування через територію будь-якої держави іноземних товарів, багажу, транспортних засобів,

міжнародних поштових відправлень, шлях яких через територію держави транзиту є лише частиною повного маршруту, який починається і завершується поза її межами. Іншими словами, транзит – це переміщення чого-небудь через територію країни між двома точками її державного кордону.

На думку професора, доктора економічних наук В. І. Арсенова, міжнародний транзит є експортом транспортних послуг, що надаються національними компаніями власнику вантажу і перевізника при проходженні іноземного вантажу і / або транспортного засобу по території даної країни. Набір цих послуг залежить від рівня розвитку національної товаропровідної мережі і її якості. Перш за все, це послуги національних перевізників, експедиторів, зв'язківців. Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг по заправці транспортних засобів паливом, організації торгівлі і харчування, ремонту транспортних засобів і його сервісного обслуговування.

Заслуговує на увагу також точка зору кандидата економічних наук Р.В. Крючкова. Він вважає, що «послуги міжнародного транзиту товарів - це сукупність транспортних та інших послуг, що надаються в зв'язку з переміщенням товарів, які прямують через територію держави, якщо місця відправлення та призначення товарів знаходяться за межами держави транзиту і при цьому виконуються наступні умови:

- надання подібних послуг необхідно для переміщення товарів через територію держави транзиту або, по меншій мірі, доцільно з точки зору підвищення ефективності переміщення товарів через територію держави транзиту;
- подібні послуги не припускають порушення незмінного стану і зміни кількості товарів, які прямують через територію держави транзиту, за винятком природного убутку і природного зносу, а також не передбачають комерційного використання цих товарів »[6].

Виходячи з аналізу вищевикладеного, найбільш повним може бути висновок про те, що *міжнародний транзит - це комплекс транспортних послуг по*

переміщенню вантажу з однієї країни в іншу, на території третьої і без зміни його або якісного та стану.

При цьому кількісний стан вантажу може змінюватися в силу поширених останнім часом послуг з доданою вартістю, коли одна частина вантажу залишається на складі, а інша є предметом упаковки і сортування з метою відправки в країну-імпортер.

Також доцільно виділити три основні елементи транзитної операції:

- 1) Забезпечення збереження вантажу, що провозиться (за допомогою засобів пломбування в тому числі мікрочіпів);
- 2) Система гарантій між учасниками транзитного процесу для оплати митних зборів і податків, якщо ввезений в країну транзиту товар буде використаний для імпорту. Гарантія може бути надана банком або страховою компанією.
- 3) Оперативна система обліку документації по товарах, що знаходяться в транзиті, між одним митним пунктом і іншим, наприклад, в Європейському Союзі (ЄС) використовується спеціальна комп'ютерна програма (New Computerized Transit System).

Разом з тим ввезення транзитних товарів на митну територію України побічно сприятливо впливає на вітчизняну економіку, оскільки стимулює активність в тих її областях, які так чи інакше пов'язані з здійсненням перевезень. Таким чином, як правило, будь-яка держава зацікавлена в заохоченні транзитних перевезень через власну територію. Транзит дозволяє ефективно використовувати резерви провізних можливостей національних транспортних систем, стимулює їх відтворення і вдосконалення. Як наслідок цього – активно розвивається транспортне машинобудування і забезпечення його галузей.

Транзит - це прямі грошові надходження у вигляді оплати транспортних і супутніх послуг, які отримує транзитна країна, прямі інвестиції в розвиток власної транспортної інфраструктури, впровадження найсучасніших транспортних технологій, а також створення нових робочих місць, доходи від транзиту до

бюджетів усіх рівнів. Разом з тим транзит слід розглядати не тільки як частину бізнесу, що вносить свій внесок у ВВП, але і як важливий елемент міжнародного позиціонування країни.

Цілий ряд країн, особливо європейських, таких як Польща, Німеччина, Угорщина, Чехія, Австрія, Нідерланди, держави Балтійського регіону, володіючи відносно невеликою територією, використовують вигідне географічне положення і перетворили транзит в істотні статті доходів своїх бюджетів. Зокрема, Нідерланди, не маючи особливих переваг, стала найважливішим транзитним перехрестям Європи. Частка доходів від транзиту в загальному обсязі експорту послуг Нідерландів щорічно становить понад 17% [7].

Україна має свою унікальну нішу в світовому транзитному бізнесі. В силу свого великого географічного периметра і радикальних геополітичних змін, що відбулися в кінці минулого, початку нинішнього століть, її територія зараз займає позицію між країнами Європейського Союзу та Азії

Міжнародний транзит здійснюється на підставі багатосторонніх та двосторонніх угод між зацікавленими державами. Такою угодою зазвичай встановлюється форма Декларації на товари для митного-транзиту. Транзитний рух звільняється від обкладення митом, податками та зборами, за винятком зборів, що стягуються за конкретні послуги, що надаються у зв'язку з таким рухом. Держави повинні вживати належних заходів з метою недопущення затримок і інших труднощів технічного характеру при транзитному русі. Разом з тим держава може не дозволяти транзит неугодних йому осіб, а також вантажів і товарів, імпорту яких їм заборонено в цілях забезпечення безпеки, запобігання розповсюдженню захворювань або з інших причин. МТ надається за угодами, як правило, на основі взаємності.

Міжнародний транзит буває двох видів:

- 1) прямий (якщо товари перевозять, не розміщуючи на митному складі);
- 2) непрямий (при залученні митного складу).

Класифікація міжнародного транзиту представлена на рисунку 1.1.

Основними факторами, що впливають на динаміку і структуру міжнародних транзитних перевезень є:

- зростання світової економіки і торгівлі;
- розподіл товаропотоків між основними країнами-учасниками зовнішнього товарообміну;
- нові вимоги, що пред'являються до якості транспортно-логістичних послуг з боку клієнтів.

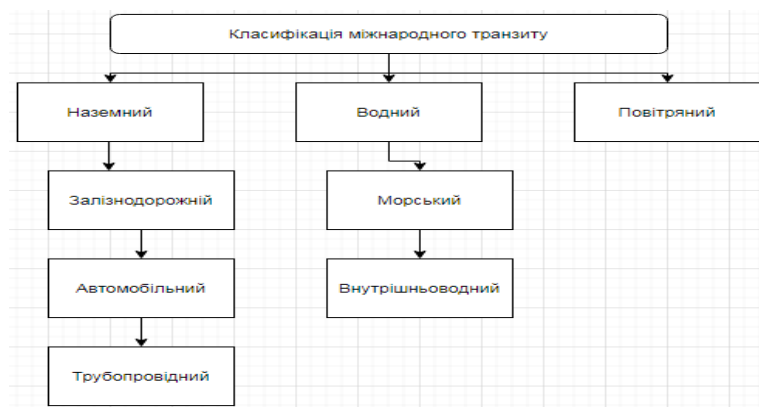


Рис. 1.1. Класифікація міжнародного транзиту

Економічне значення міжнародного транзиту визначається тим, що він стимулює:

- розвиток зовнішньої торгівлі і міжнародних товарних перевезень (зовнішній аспект);
- завантаження транспортних артерій держави, створення нових робочих місць, ділову активність у сфері послуг з транспортування та обробки вантажів (внутрішній аспект).

В даний час суттєво зросли масштаби світової торгівлі товарами і послугами. Це призвело до того, що зростаючі обсяги цих ресурсів стали перетинати все більше кордонів по дорозі від регіонів-експортерів до регіонів-імпортерів (перенесення виробництва з Європи до Китаю, Індії і держав Південно-Східної Азії). Відповідно зросла кількість, і ускладнилася географія міжнародних транзитних систем,

надійність яких відчуває вплив технологічних, політичних і економічних ризиків. Прогнозні оцінки розвитку світової економіки ХХІ ст. говорять про те, що основні фінансові та товарні потоки будуть зосереджені в трикутнику США - Європа - Азіатсько-Тихоокеанський регіон (АТР).

АТР - це третина світового валового продукту, це чверть світового експорту і майже сорок відсотків всіх світових інвестицій. Прогнози сходяться на тому, що в першій половині 21 століття торгівля між країнами цього регіону і Європою стане найдинамічнішим ринком, і максимальні вигоди отримають ті країни, які зможуть залучити на свої комунікації транзитний євразійський вантажопотік. Контейнерний трафік в напрямку Європа - Азія - Європа зосереджується поки на трансокеанському маршруті. Основні вантажовідправники в Південно-Східній Азії - Китай, Японія, Південна Корея - концентруються на відправку контейнерів морем.

Основними міжнародними транспортними маршрутами, що зв'язують Європу і Азію є:

- Південний водний маршрут, що проходить через три океани: Тихий, Індійський, Атлантичний, огинає Африку;
- Південний водний маршрут, що проходить також через три океани, але вже через Суецький канал;
- міжнародний транспортний коридор «Південний»: Південно-Східна Європа - Туреччина - Іран з відгалуженнями на: Центральну Азію - Китай і Південну Азію - Південно-Східну Азію - Південний Китай;
- Міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА: Східна Європа - Чорне море - Кавказ - Каспійське море - Центральна Азія.

Що стосується міжнародних транспортних маршрутів, що проходять через територію України, то основна увага їм буде приділено у наступних підрозділах.

1.2 Роль транспортної інфраструктури в розвитку міжнародного транзиту

Початок ХХІ століття характеризується стрімким розвитком процесів глобалізації, зростанням торгівлі та збільшенням товарних потоків, що підвищує значення багатостороннього транспортно-економічної взаємодії, вдосконалення функціонування всіх видів транспорту, формування стійкої міжнародної транспортно-комунікаційної мережі.

Світова економіка включає в себе різноманіття галузей. Кожна з них спеціалізується на виробництві певного виду товарно-матеріальних цінностей або наданні будь-яких послуг другим галузям. Однак послуги надаються не лише безпосередньо в сфері матеріального виробництва, але і населенню. Таким чином відбувається становлення і послідовний розвиток галузей світової економіки, котрі в своїй сукупності представляють інфраструктуру. В сучасних умовах рівень розвитку інфраструктурних галузей, особливо тих, котрі забезпечують стійкість і динамізм економічного росту, стають важливим фактором визначення конкурентоспроможності як країни в регіоні, та і на світовій арені.

Успішне функціонування ринкового механізму в значній мірі залежить від розвитку транспортної інфраструктури у формі будівництва нових залізничних гілок, автодоріг, створення нових транспортних коридорів, розширення спектру наявних послуг, організації логістичних центрів і так далі. Питання вивчення транспортної інфраструктури з причини великих територій, специфічності розміщення виробництва, нерівномірності щільності населення, доставки товарів та перевезення пасажирів досить актуальні.

Транспортна інфраструктура – це сукупність всіх видів транспорту і транспортних структур, діяльність яких спрямована на створення сприятливих умов функціонування всіх галузей економіки, тобто сукупність матеріально-технічних систем транспорту, призначених для забезпечення економічної та неекономічної

діяльності людини. Іншими словами, під транспортною інфраструктурою слід розуміти сукупність матеріально-технічних і організаційних умов, що забезпечують швидке і безперешкодне виконання процесу перевезення. Інфраструктура – це один із фондоемних та інерційних секторів економіки, і тому проблеми транспортного забезпечення будуть постійно перебувати в центрі уваги керівництва держави. Транспортна інфраструктура повинна не тільки підтримувати господарські зв'язки, але і мати деякий резерв, покликаний забезпечити мобільність економіки. Особливість транспортної інфраструктури складається в тому, що її зростання відбувається повільніше, ніж розширення господарських зв'язків. Традиційно ці проблеми проявляються на стиках різних відомств і видів транспорту різних країн.

Представлена безліччю різних видів послуг і виробництва, транспортна інфраструктура являє собою окрему галузь господарства, яка чинить серйозний вплив на пов'язані з нею області діяльності. Транспорт структурує ринкову економіку, формує єдиний економічний простір, будучи інструментом інтеграції національної економіки в систему зовнішньоекономічних зв'язків, що дозволяє розглядати транспорт як найважливіший фактор економічного зростання і створення конкурентних переваг для національної економіки. Одночасно транспорт є енерго- і матеріаломістким сектором господарства з тривалим інвестиційним циклом, тому на його частку припадає близько 20% світових основних фондів, і він помітно впливає на формування ВВП, складаючи в різних країнах від 4 до 9% його структури. За даними Світового банку, світовий транспортний ринок оцінюється в 2,2 трлн. дол. США (6,8% світового ВВП) [8]. Під транспортною інфраструктурою розуміють як транспортні об'єкти, так і підприємства, які надають різні транспортні послуги.

До об'єктів транспортної інфраструктури відносяться шляхи сполучення, технічні спорудження, вантажні та пасажирські вокзали, компанії з організації перевезення, логістичні центри, склади, інженерні мережі та комунікації. Повну об'єктивну характеристику транспортної інфраструктури дати доволі складно через

її надзвичайну обширність. Базовими об'єктами транспортної інфраструктури є шляхи сполучення.

Функціями транспортної інфраструктури можна вважати забезпечення економіки країни транспортними артеріями, задоволення потреб економічних суб'єктів в транспортних об'єктах, формування транспортної мережі, забезпечення взаємодії між різними видами транспорту, підвищення рівня соціально-економічного розвитку країни або регіону.

До шляхів сполучення відносяться автомобільні дороги, залізні дорожні шляхи, повітряні коридори, водні шляхи, трубопроводи. Основними елементами міжнародної транспортної інфраструктури є міжнародні транспортні коридори. Пріоритетні напрямки транспортних зв'язки між Заходом та Сходом були визначені ще у 1994 році, на другій Загальноєвропейській конференції з питань транспорту, що відбулась на острові Крит. Але більш детально питання МТК буде розглянуто у наступних розділах. Слід лише зазначити, що концепція утворення міжнародних транспортних коридорів є важливим кроком в напрямку інтеграції України і Західної Європи.

Можна виділити наступні фактори, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури:

- 1) Природно-кліматичний. Він здійснює суттєвий вплив на розвиток практично будь-яких інфраструктурних об'єктів, не лише транспортних. При будівництві авто- і залізних доріг, трубопроводів неможна не враховувати рельєфні особливості місцевості, специфіку будови ґрунтових порід, кліматичні особливості регіону і так далі. Значні коливання середньорічних температур вимагають застосування спеціальних технологій будівництва, скорочують навігаційний період на водних видах транспорту.
- 2) Географічний. До географічного фактору можна віднести географічне положення країни або регіону та її площу.

- 3) Ресурсний. Наявність в регіоні природних ресурсів стимулює розвиток транспортних артерій, так як добуті ресурси необхідно доставити до місця переробки, а для цього необхідні не лише транспортні засоби, а і шляхи сполучення.
- 4) Урбаністичний. Зі зростанням міст виникає підвищений попит на послуги транспорту як всередині самого міста, оскільки зростає його населення, та і за його межами. Зростаючий попит збільшує і пропозицію.
- 5) Автомобілізація населення. Світовий досвід свідчить про те, що автомобільний транспорт здатний значно підвищити рівень особистої транспортної мобільності населення і забезпечити високі темпи економічного зростання. Повна реалізація автомобільного транспорту може якісно змінити характер соціальної поведінки громадян, оживити ринок трудових ресурсів, дати людям принципіально нові можливості у виборі місця проживання, роботи та відпочинку.
- 6) Структурний. Регіональна структурна політика країни пов'язана перш за все з цільовою орієнтацією регіону або країни. В собівартості продукції доля транспортних витрат досить велика, що не сприяє збільшенню її конкурентоспроможності. Для зниження транспортних витрат необхідний розвиток об'єктів транспортної інфраструктури.
- 7) Адміністративно-законодавчий. Будь-яка економічна діяльність регламентується законодавством України, підзаконними актами, постановами та іншими документами. Не виключення і діяльність у сфері транспорту та транспортної інфраструктури. Органи влади формують загальну стратегію розвитку транспортної сфери, приймають рішення про державне фінансування будування і реконструкції того або іншого інфраструктурного об'єкту. Дані об'єкти стають частиною транспортної інфраструктури держави.

Розвиток інфраструктури безпосередньо впливає на формування ринкового потенціалу території. В той же час транспортний ринок не може ефективно функціонувати без розвинутої інфраструктурної підсистеми. При вирішенні питань формування, розвитку об'єктів транспортної інфраструктури і керування ними не враховується її економічний зміст, а саме системний характер інфраструктури, що викликає необхідність координації діяльності її об'єктів з ціллю забезпечення більш ефективного обслуговування економіки.

Залізничні перевезення відрізняються високими постійними витратами в зв'язку з великою вартістю рейкових шляхів, рухомого складу, сортувальних станцій та депо. При цьому змінна частина витрат на залізницях невелика. Значення залізниць досі визначається їх здатністю ефективно, регулярно і відносно дешево перевозити великі обсяги вантажів на далекі відстані.

Водний транспорт, що відрізняється великою вантажопідйомністю та незначними змінними витратами і високими постійними, обмеженими функціональними можливостями. Він вигідний тим вантажовідправникам, для яких важливі низькі транспортні тарифи, а швидкість доставки має другорядне значення.

Основними причинами активного використання автотранспорту в логістичних системах стали властиві йому гнучкість доставки, найбільша доступність, середня величина змінних витрат, низький рівень постійних витрат. Тому на відміну від залізничного автотранспорт найкраще для перевезення невеликих партій вантажів на малі відстані.

Можливості повітряного транспорту стримуються вантажомісткістю літаків, високою вартістю всіх видів витрат, обмеженою доступністю, в той час як даний вид транспорту має перший показник серед усіх за часом перевезення. Повітряним транспортом користуються для доставки вантажів головним чином в разі екстреної необхідності, а не на регулярній основі.

Трубопровідний транспорт призначений для транспортування нафти і рідких нафтопродуктів, природного газу і рідких хімікатів. Це найнадійніший вид

транспорту. Трубопроводи відрізняються найвищою часткою постійних витрат, найнижчими змінними витратами, відсутністю гнучкості та доступності.

1.3 Міжнародні транспортні коридори та їхній вплив на транзитний потенціал України

У світлі стрімкого зростання інтеграції та глобалізації у світі стає важливим питання ефективної організації транспортних зв'язків країн. Основою для реалізації даного процесу є система міжнародних транспортних коридорів (МТК) що виступає підрозділом у глобальній системі транзиту.

Міжнародний транспортний коридор або МТК виступає головним об'єктом у сфері міжнародного транзиту. Саме поняття виникло в другій половині 80-х років 20-го століття під час аналізу Комітетом з внутрішнього транспорту ООН транспортних потоків з метою створення інтермодального підходу до перевезень між Південною Європою та країнами Скандинавії. Завдяки розвиненій транспортній інфраструктурі західноєвропейської частини континенту та застосуванню інтермодальної технології транспортні потоки не перетинали населені пункти, не завантажували магістралі, вокзали та порти.

Тоді МТК дали визначення маршруту з високим трафіком пасажирів та вантажів, що проходив між крупними соціально-економічними центрами. Також МТК визначають як набір різних видів та типів транспорту, що мають здатність до оперативного перевезення великої кількості пасажирів та вантажів. МТК забезпечені всією необхідною інфраструктурою, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам ЄС.

Ю.А.Щербанин визначає МТК як результат взаємодії таких факторів: напрямок руху великих вантажопотоків, сукупність сухопутних, водних та повітряних шляхів, супутня інфраструктура (постійні інфраструктурні об'єкти і транспортні термінали, розташовані в зонах коридорів, які впливають на їх роботу) [9].

На думку В.А.Карасева, МТК - це частина міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні міжнародні перевезення і включає рухомий склад та транспортну інфраструктуру всіх видів транспорту, складські термінали, єдину правову, технологічну й інформаційну базу [10].

Група експертів ООН визначила МТК як "частину національної або міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад та стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на цьому напрямку, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень" [11].

Дехто з європейських науковців замість терміна "транспортний коридор" використовують поняття "логістичний ланцюжок перевезень". Дане поняття майже не відрізняється від категорії "транспортний коридор" і може використовуватись як його синонім. Але зважаючи на більшу поширеність та стислість останнього терміна, його використання ми вважаємо більш зручним.

Наведені дефініції, як можна спостерігати, по-різному визначають сутність поняття "транспортний коридор": напрямок, маршрут, частина національної (міжнародної) транспортної системи, комплекс магістралей, сукупність різних видів транспорту, територія (частина території).

Слово "коридор" означає "обмежений з обох боків вузький довгий простір; прохід". Словосполучення "транспортний коридор" означає можливість безперешкодного, швидкого пересування певним маршрутом завдяки створеним умовам, які у своїй сукупності утворюють систему [12]. Таким чином, транспортний

коридор можна визначити як маршрут, що прокладено по спеціально пристосованих або вже збудованих транспортних магістралях.

До основних ознак транспортного коридору можна віднести наступні:

- 1) комунікації та інфраструктура транспортного коридору спеціально створюються або реконструюються саме для конкретного постійного маршруту перевезень;
- 2) наявність розвиненої, насиченої інфраструктури для обслуговування руху транспорту за маршрутом транспортного коридору, зокрема для зв'язку та сервісу.

Слід зауважити, що розвинена інфраструктура є характерною ознакою транспортного коридору. Вона дорого коштує і створюється уздовж нього спеціально. За цією ознакою, зокрема, можна відрізнити транспортний коридор від простого маршруту і транспортної вісі.

Транспортна вісь (транспортний міст) - це маршрут для перевезень (як правило, міжнародних), який прокладено в межах існуючої транспортної системи (транспортних систем кількох країн). Тобто, як правильно відмічається у літературі, транспортна вісь не передбачає створення (удосконалення) інфраструктури, яка дорого коштує і є обов'язковою ознакою транспортного коридору [13]. Для неї використовуються наявні можливості транспортних комунікацій без їх додаткового облаштування.

- 1) маршрут транспортного коридору розрахований на тривалий час використання, тобто він є постійним;
- 2) на всіх ділянках транспортного коридору використовується єдина інформаційна мережа та єдині організаційні й правові умови перевезень;
- 3) мета створення та функціонування транспортного коридору - висока швидкість значних вантажних або пасажирських потоків між центрами соціально-економічної активності.

Таким чином, міжнародний транспортний коридор можна визначити як сталий маршрут, прокладений по спеціально створених або реконструйованих магістралях із єдиними організаційно-правовими умовами перевезень, єдиною інформаційною мережею та розвиненою інфраструктурою для забезпечення швидкісних міжнародних перевезень вантажів та (або) пасажирів між центрами соціально-економічної активності.

Визначення транспортного коридору часто пов'язується із використанням на ньому інтермодального підходу. Інтермодальний підхід почав застосовуватись у США у середині XX ст. Інтермодальне перевезення (у перекладі з англійської *intermodal carriage* означає змішане перевезення) - це переміщення, транспортування контейнерів із вантажем із послідовним використанням кількох видів транспорту.

При цьому перевантаження з одного виду транспорту на інший відбувається без участі власника вантажу. Наприклад, контейнер із вантажем послідовно перевозиться залізничним, морським, повітряним та автомобільним транспортом, і фізичні маніпуляції відбуваються саме з контейнером, а не з вантажем.

Об'єднання різних видів транспорту в одну систему - це вимога глобалізаційних та інтеграційних процесів сучасного світу й економіки. Інтермодальний підхід дає змогу максимально знизити розмір транспортних витрат. В ЄС вони становлять 8-9% від кінцевої вартості товару. Робоча група Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів припускає функціонування в межах одного МТК автомобільного, залізничного, водного видів транспорту у безпосередній близькості один від одного або у смузі шириною в десятки чи сотні кілометрів, але орієнтованих в одному напрямку [14].

Застосування інтермодальної технології перевезень потребує вдосконалення їх нормативно-правового регулювання, високого рівня управління, координації, інтеграції інфраструктури, взаємодії держави і бізнесу, широкого використання сучасних комп'ютерних та інформаційних технологій. Можна спрогнозувати

поширення такої технології і на перевезення пасажирів, коли поїздка кількома видами транспорту потребуватиме від пасажирів єдиного проїзного документа.

Слід погодитись, що використання кількох видів транспорту та, загалом, інтермодального підходу характерні для транспортних коридорів, особливо міжнародних. Втім, неправомірно буде стверджувати, що це їх обов'язкова ознака. Навіть для одного виду транспорту і без використання контейнерів може бути створено транспортний коридор завдяки іншим методам логістики, розвиненій інфраструктурі, спрощеному митному контролю, системам швидкого розвантаження, застосуванню інших методів збільшення швидкості транспортування вантажів та пасажирів. Тому пропонується вважати транспортний коридор інтермодальним за таких умов:

- функціонування в його межах двох чи більше видів транспорту;
- переміщення на ньому вантажу в контейнерах.

Отже можна підбити проміжні висновки щодо ключових елементів, які потрібні для функціонування МТП в системі міжнародного транзиту. За багат шаровим підходом до коридорів можна визначити наступні елементи (рисунки 1.2):

- Локаційний шар пов'язаний з географічним розташуванням транспортних вузлів і коридорів по відношенню до економічного простору і є основним елементом внутрішньої доступності вузлів, таких як морські порти. Для портів шлюзу гарне розташування є необхідною умовою для досягнення високої внутрішньої доступності до величезної глибини, яка часто спирається на центральність портового регіону. Це стає достатньою умовою, коли сприятливе географічне розташування оцінюється за допомогою забезпечення ефективної інфраструктури та транспортних послуг, як правило, втілених транспортними коридорами.
- Інфраструктурний рівень передбачає забезпечення та експлуатацію базової інфраструктури як для ланок, так і для вузлів транспортної системи. Саме тут

внутрішня доступність доопрацьована, оскільки доля порту має мало значення, якщо не будуть забезпечені капітальні інвестиції у внутрішню транспортну інфраструктуру (транспортні коридори).

- Транспортний шар передбачає функціонування транспортних послуг на транспортних коридорах між портом та іншими вузлами в межах інтермодальної транспортної системи та операції з перевалки в вузлах системи. Це питання обсягу та потужності.
- Логістичний рівень передбачає організацію транспортних ланцюгів та їх інтеграцію в ланцюги поставок. Цей шар здебільшого є управлінським із процесом прийняття рішень щодо розподілу режимів та бронювання перевантажувальних засобів.

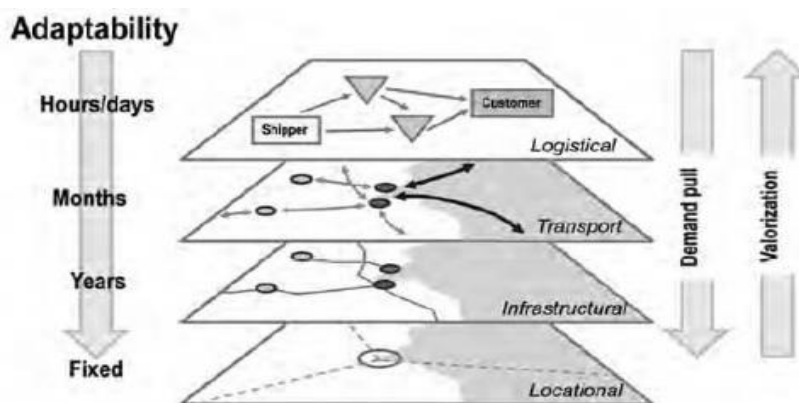


Рис. 1.2. Багатошаровий підхід до визначення елементів міжнародного транспортного коридору [14].

Сучасна система міжнародних транспортних коридорів Євразійського континенту на сьогоднішній день включає в себе: в Європі – Критські коридори, в Азії – Економічна та соціальна комісії ООН для Азії та Тихого океану (ЕСКАТО), Євроазіатські залізничні напрямки, а також коридори «Північ-Південь» і ТРАСЕКА. На даний момент у світі існує три світових центри економічної активності: Європейський Союз; Північно-Східна, Східна та Південно-Східна Азія, Північна Америка.

Основними міжнародними транспортними маршрутами, що йдуть у Європу із Азії є:

- південний водний маршрут, що проходить через три океану: Тихий, Індійський, Атлантичний, огинаючи Африку;
- південний водний маршрут, що також проходить через три океану, але вже через Суецький канал;
- міжнародний транспортний коридор «Південний»: Південно-Східна Європа – Туреччина – Іран з розгалуженням на: Центральну Азію – Китай та Південну Азію – Південно-Східну Азію – Південний Китай.
- міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА: Східна Європа - Чорне море - Кавказ - Каспійське море - Центральна Азія.

На території України наявність МТК регулюється державою. Так, постанова Кабінету міністрів України від 04.08.1997 року № 821 «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» та «Програма створення та функціонування національної мережі МТК в Україні» від 20.03.1998 року №346, а також Друга Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція у 1994 році створили підґрунтя для розвитку МТК в Україні, та приєднання України до транспортної системи Європи [15, 16]. Транспортну мережу МТК в Україні відображено в таблиці 1.1 та на рисунку 1.3.

Табл. 1.1. Мережа МТК України [17]

Назва міжнародного транспортного коридору	Маршрут
Пан-європейський транспортний коридор №3 (Критський №3)	Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ
Пан-європейський транспортний коридор №5 (Критський №5)	Чоп/Ужгород-Стрий-Львів

відгалуження 5a	Сторожниця-Ужгород-Мукачеве
відгалуження 5b	Косини-Мукачеве
Пан-європейський транспортний коридор №9 (Критський №9)	Нові Фроловичі - Чернігів - Кіпті - Київ - Любашівка - Платонове
відгалуження 9a	Любашівка-Одеса/Ільчівськ
відгалуження 9c	Бачівськ-Кіпті
Дунайський транспортний коридор. (Критський №7)	Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна
Європа - Кавказ - Азія (TRACEKA) Європа-Азія	Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ-Полтава-Харків-Дебальцове-Ізварине
Гданськ-Одеса (Балтійське море-Чорне море)	Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-Одеса/Ільчівськ
ЧЕС	Рені-Ізмаїл-Одеса-Миколаїв-Херсон-Метіополь-Бердянськ-Маріуполь-Новоазовськ
Євразійський	Одеса-Миколаїв-Херсон-Джанкой-Керч

В сучасних економічних умовах розвиток і модернізація транспортної інфраструктури є найважливішою умовою сталого зростання регіональної економіки. Дослідники відзначають, що наявність ефективно функціонуючої транспортної системи є не тільки передумовою становлення інтеграційних процесів в регіоні, а й фактором його інтенсивного розвитку, основою створення спільного ринку транспортних послуг.



Рис. 1.3. Схема МТК на карті України [18]

Сучасні теоретичні та науково-практичні дослідження не надали достатньо і в повній мірі підстав для понятійного і методичного апарату необхідного для формування єдиного транспортного простору в регіонах і реалізації їх транзитних можливостей оскільки в більшості інтеграційних об'єднань процес створення спільного регіонального транспортного простору знаходиться на етапі становлення. У цих умовах виникає потреба у розвитку економічних категорій, які можуть бути покладені в основу використання регіональних транзитних можливостей і формуванні механізму об'єднання національних транспортних систем.

Виходячи з методологічної необхідності і особливостей функціонування транзитної економічної системи було визначено сутність категорії «транспортно-транзитний потенціал». Так, наприклад, Орлов А.Л. і Кириченко Л.П. вважають, що транзитний потенціал - це існуючі та нереалізовані можливості, наявність основних виробничих фондів і забезпеченість головними видами ресурсів транспортного комплексу держави, які показують необхідний обсяг його пропозиції на ринку транспортних послуг для зовнішнього споживача [19].

Слід розкрити сутність транзитного потенціалу як економічного чинника з властивими йому відмітними ознаками, можливістю реалізації і певною структурою. У спеціальній науковій літературі категорія «транзит» розглядається як

«переміщення з однієї точки призначення в іншу через проміжні пункти». Можна вважати, що основною особливістю транзиту є знаходження кінцевого пункту транспортування за межами транзитної території. Транспортно-транзитний потенціал (ТТП) включає в себе об'єкти транспортної інфраструктури і можливості її використання для перевезення пасажирів і вантажу.

З позиції, запропонованої і розглянутої вище, транзитної економічної системи транзитний потенціал дозволяє країнам-учасникам включитися в систему міжнародних економічних відносин, забезпечуючи вдосконалення технологічної складової, отримання додаткових імпульсів до розвитку регіону. Говорячи про транзитний потенціал національної економіки в умовах зростання потреби в транскордонних перевезеннях і зростаючої інтенсивності міжнародних перевезень, слід вважати здатність при наявності необхідних ресурсів обслуговувати міжнародні транспортні потоки, стимулюючи при цьому економічне зростання країни, підвищуючи доходи від експорту.

В силу того, що територіальне положення країн різне структура регіональних транзитних перевезень також різна, і з урахуванням різниці в соціально-економічному розвитку і галузевої спеціалізації держав, з позицій функціонального підходу можна запропонувати такі види транзитних перевезень:

- 1) Перевезення, що виходять за межі території регіону: міжрегіональні транзитні перевезення;
- 2) Перевезення, які здійснюються на території конкретного регіону (в межах кордонів країн-учасниць інтеграційного союзу): внутрішньорегіональні транзитні перевезення.

Дослідник Суходолов А.П. вважає, що транзитний потенціал є «можливістю транспортування різними державами по території даної країни вантажів переміщення по території країни вантажів третіх країн під контролем митного відомства без сплати податків і мит». У стратегії розвитку транспортної галузі Республіки Казахстан наводиться, мабуть, найбільш змістовне з економічної точки

зору визначення транзитного потенціалу: *«транзитний потенціал є сукупність зовнішніх і внутрішніх умов і факторів, які визначають можливості держави надавати послуги по здійсненню міжнародних перевезень через свою територію»* [20].

Однак, слід зазначити, що в більшості наукових робіт транзитний потенціал аналізується в широкому сенсі і не досліджується його зміст з точки зору економічного ресурсу, що приносить дохід його власнику - державі (національній економіці).

Також присутня і визначена сукупність факторів, які впливають на розвиток транспортно-транзитного потенціалу (ТТП) держави. Умовно їх можна розділити на дві групи. У групі внутрішніх факторів (мікрорівень) можна виокремити економіко-правові чинники. До них відносяться: державна економічна політика у сфері міжнародних перевезень і їх обслуговування; логістична діяльність, що включає введення урядом країни нетарифних заходів та інших обмежень в цій сфері; принципи і можливості доступу іноземних інвестицій на національний ринок країни (в тому числі у транспортно-логістичну систему); правове регулювання міжнародного транзиту на внутрішньодержавному рівні. До зовнішніх (екзогенних) факторів належить сукупність умов зовнішнього середовища, на які держава не може здійснювати прямий вплив або впливає опосередковано. Їх оцінку проводять, головним чином, з якісної позиції.

Для кількісної оцінки інфраструктурних факторів треба визначити головні складові транспортно-транзитного (ТТП) потенціалу, що приносять додатковий прибуток від обслуговування транзитних потоків. Це автомобільний, трубопровідний, повітряний, залізничний транспорт і супутні сервісні послуги.

У науковій літературі при аналізі та проведенні оцінки транзитного потенціалу беруть за основу інформацію національної та міжнародної статистики. У відповідних літературних джерелах зустрічається два способи такої оцінки:

- 1) Через порівняння фактичних обсягів вантажопасажирських транзитних перевезень по території держави за конкретний проміжок часу за видами транспорту (при аналізі транзитних можливостей деякі експерти також наводять відомості про загальні обсяги вантажних контейнерних перевезень між Східною Азією і Західною Європою);
- 2) За допомогою аналізу структури доходів від транзитного переміщення вантажів. Необхідно відзначити, що в останньому випадку в оцінку включені також додаткові доходи, отримані від діяльності об'єктів логістичного сервісу.

Для проведення аналітики та оцінки транзитного потенціалу України слід перерахувати фактори, що впливають на його формування якісного рівня та обсягів. На сьогоднішній день процес транзиту в Україні регулюється згідно міжнародних стандартів. Для цього було ратифіковано необхідні міжнародні договори щодо транзиту вантажів та здійснення міжнародних транспортних перевезень.

Моменти формування транзитного потенціалу - це певні обставини і фінансові моменти, які втілюють в життя безпосередній вплив (прямий або ж опосередкований) на транзитний потенціал держави, тобто його розмір і ступінь. Моменти формування транзитного потенціалу транспорту можна розділити по місцю появи факторів і їх впливу на внутрішні, які саме впливають на транзитний потенціал держави, і зовнішні, які впливають опосередковано. Внутрішні моменти впливу можна розділити на територіальні, технічні, фінансові та правові.

Територіальні моменти орієнтуються географічним положенням держави, що робить досить підходящі обставини для становлення транспортних шляхів, протяжність сухопутних меж 5637,982 км (загальна протяжність кордону України 6992,982 км), ступінь транскордонності: 80% областей вважаються прикордонними; Україна має спільні межі з сімома державами Європи [21]. Все це робить виняткові умови для забезпечення транзитних перевезень вантажів і залучення коштів на становлення транспортної інфраструктури даної території. Держави з важливим транзитним потенціалом, тобто з найвищими ймовірними можливостями руху по

всій території вантажів і пасажирів в міжнародних інтересах, мають високий коефіцієнт транзитності. Коефіцієнт транзитності оформляє всеохоплюючу умовну характеристику, яка відображатиме ступінь розвиненості всіх транспортних зв'язків держави з урахуванням інфраструктури, що забезпечує ці зв'язки. Цим чином, при розрахунку цього показника передбачаються розмір транзитних можливостей всіх наявних в країні видів автотранспорту, а ще технічне становище і обумовлену ним пропускну спроможність трас: авто, з / д, авіаційних, аква, трубопровідних і тому подібне.

Коефіцієнт транзитності розраховується британським інститутом автотранспорту «Rendall», що спеціалізується на дослідженні проблем становлення автотранспорту в світі. У той же час можливі всілякі варіанти розрахунку характеристик, найближчих по призначенню з коефіцієнтом транзитності. Одним з цих варіантів має можливість бути підбір базисної держави із середнім транзитним потенціалом, який прирівнюється до одиниці, з наступним виразом транзитних потенціалів інших держав у вигляді коефіцієнтів. Інший варіант полягає в середньозваженому розрахунку показника транзитності, при якому кожному виду транспорту, що функціонує на території держави присвоюється особистий бал за конкретною, заздалегідь поставленою шкалою (бал знаходиться в залежності від актуальності або ж затребуваності, технічного стану і пропускну можливості інфраструктури транспорту різної категорії), який множиться на частку цього виду транспорту в загальному розмірі вантажообігу держави.

Слід зазначити, власне що провідним завданням для розробки і практичного застосування інших характеристик транзитності вважається дефіцитність інтернаціональних статистичних стандартів в даній сфері.

В залежності від поставленого завдання коефіцієнт транзитності можливо розглядати не лише тільки як територіальний аспект, але і як підсумок взаємодії територіальних і техніко-економічних моментів, тому що він враховує і вплив значення розвитку інфраструктури.

До техніко-економічних моментів можна віднести:

- чисельність одиниць рухомого складу та положення автотранспортного парку. На технічному рівні застарілий рухомий склад транспорту в Україні знижує ступінь конкурентоспроможності з точки зору реалізації транзитного потенціалу країни;
- пропускна спроможність автомобільних трас, що входять в систему міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України; оцінка яких говорить про відставання в темпах становлення української частини системи МТК (практично на будь-якому маршруті залишаються ділянки, що мають пропускну спроможність в кілька разів нижче, ніж в цілому для всієї магістралі) головним показником пропускної можливості має можливість бути розглянута чисельність смуг автотранспорту;
- якість внутрішньої транспортної мережі, зокрема, якість дорожнього покриття; невисока якість призводить до обмеженості швидкості транзитних перевезень;
- ступінь становлення інфраструктури державного кордону; недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та порівняно висока ціна пропозицій при перетині межі, важка і довга процедура проходження межі, простої на кордоні негативно впливають на транспортний потенціал країни;
- щільність автомобільних трас - 0,28 км доріг на 1 квадратний км площі держави.

Основна маса з внутрішніх умов функціонування транспортної системи має системний характер і вимагає розв'язання на загальнодержавному рівні та докорінного реформування транспортної сфери в цілому.

Зовнішні моменти - моменти, вплив яких не має можливість регулюватися державою і залежить від безлічі зовнішньополітичних і зовнішньоекономічних подій.

Геополітичні моменти саме пов'язані з внутрішньополітичною стійкістю, як гарантією захищеності транспортних коридорів, партнерськими відносинами з сусідніми країнами, розташованими в межах коридорів проходження транзиту.

До геоелекономічних моментів слід віднести такі:

- місце розташування території держави по відношенню з центрами економічної активності, має можливість визначатися показником відстані до таких центрів;
- зміст держави в економічному суспільстві, що характеризує її внесок у глобальний або ж регіональний об'єми зовнішньоторговельного обороту, вантажообігу, пасажирообороту і т.д.;
- територіальна і структурна риса інтернаціональних перевезень, орієнтується показником питомої ваги окремих видів вантажів, що перевозяться в загальному розмірі транзиту;
- інфраструктурні моменти, які забезпечують спільне функціонування транспортних коридорів, що проходять по території декількох держав, в технічній узгодженості транспортних систем суміжних країн, узгодження запитів до технічних характеристик транспортних засобів і шляхів сполучення;
- технологічний рівень використання МТК, власне що виражається в підйомі розмірів комбінованих перевезень, запитів до швидкості і якості транспортних пропозицій і перевезень, зміні структури транзитних вантажів і використанні контейнерних перевезень.

Впровадження транзитного потенціалу в першу чергу орієнтується розвитком інфраструктури і нарощуванням обсягів руху вантажів українською мережею інтернаціональних транспортних коридорів, яких по території України пролягає 6: 4 європейські та 2 трансконтинентальні. Транзитний потенціал МТК і його застосування наведені в таблиці 1.2 [22].

Табл. 1.2. Транзитний потенціал МТК на території України

МТК	Транзитний потенціал обсягів перевезень		Використання транзитного потенціалу за обсягами перевезення вантажів, %
	тис. тонн	% до підсумку	
Європейський транспортний коридор №3	201759	31,6	10,3
Європейський транспортний коридор №5	38415	6,0	29,1
Європейський транспортний коридор №9	100073	15,7	17,9
Трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика – Чорне море)	92891	14,6	4,4
Трансконтинентальний транспортний коридор (Європа – Азія)	204350	32,1	15,0
Всього	637488	100	15,3

Коефіцієнт рівня транзитності України становить 3,53. Він відображає комплексну складну характеристику, що бере до уваги рівень розвитку всіх транспортних магістралей, враховуючи їхню інфраструктуру. Для розрахунку коефіцієнта використовується наступна формула (1):

$$K_{Tp} = \sum_{i=1}^n k_i E_i$$

де K_{Tp} – коефіцієнт транзитності; k_i – ваговий коефіцієнт впливу i -го фактора; E_i – складова транзитного потенціалу i -го фактора.

При розрахунку цього показника беруться до уваги:

- 1) Транзитний потенціал (європейські транспортні коридори № 3, № 5, № 7, № 9; трансконтинентальний транспортний коридор «Балтика-Чорне море»; трансконтинентальний транспортний коридор «Європа - Азія»; рельєф території; протяжність сухопутних кордонів; рівень транскордонності; кількість одиниць рухомого складу; стан автотранспортного парку; пропускна спроможність автомобільних магістралей; якість внутрішньої транспортної мережі; рівень розвитку інфраструктури державного кордону; щільність автомобільних магістралей).
- 2) Вагові коефіцієнти (європейського транспортного коридору №3, №5, №9, №7; трансконтинентального транспортного коридору «Балтика – Чорне море»; трансконтинентального транспортного коридору «Європа – Азія»; рельєфу

території; протяжності сухопутних кордонів; рівня транскордонності; кількості одиниць рухомого складу; стану автотранспортного парку; пропускної спроможності автомобільних магістралей; якості внутрішньої транспортної мережі; рівня розвитку інфраструктури державного кордону; щільності автомобільних магістралей).

Таким чином, беручи до уваги транзитний потенціал і вагові коефіцієнти, із формули (1) отримаємо [23]:

$$K_{Tp} = k_3 E_3 + k_5 E_5 + k_9 E_9 + k_7 E_7 + k_{Б-ЧМ} E_{Б-ЧМ} + k_{Є-А} E_{Є-А} + k_p E_p + k_{pm} E_{pm} + k_{пск} E_{пск} + k_{рск} E_{рск} + k_{can} E_{can} + k_{nc} E_{nc} + k_{я} E_{я} + k_{ідк} E_{ідк} + k_{шм} E_{шм}$$

Слід також зазначити, що за оцінкою британського інституту «Rendall», Україні присвоєно найвищий транспортний рейтинг у Європі – 3,75 балів [24].

Висновки до першого розділу

Проведений аналіз матеріалів дозволяє зробити висновки, що:

- 1) Міжнародний транзит виступає похідним поняттям міжнародних транспортно-логістичних послуг та відіграє важливу роль в економічній активності країни. Міжнародний транзит органічно вписується в геополітику держави, що ставить перед собою чіткі стратегічні цілі. Особливо це актуально в умовах глобалізації, що охопила країни, потоки товарів і послуг, капіталів і людей, а також системи комунікацій інформації, діяльність міжнародних економічних і фінансових організацій і корпорацій, що, в підсумку, утворило глобальну економіку, в яку в більшій чи меншій мірі вплетені всі без винятку національні економіки.
- 2) Представлена безліччю різних видів послуг і виробництва, транспортна інфраструктура являє собою окрему галузь господарства, яка чинить серйозний вплив на пов'язані з нею області діяльності. Транспорт структурує ринкову економіку, формує єдиний економічний простір, будучи інструментом інтеграції національної економіки в систему зовнішньоекономічних зв'язків.

- 3) Географічне положення України чинить важливий вплив на політику країни, її економічний розвиток. Займаючи центральне положення на карті Європи, та маючи в наявності всі елементи транспортної інфраструктури, Україна відіграє роль геоекономічного мосту у відносинах між країнами Заходу та Сходу. Цей же фактор впливає на прагнення України до подальшого розвитку та повної інтеграції з європейським економічним простором.
- 4) Як наслідок вдалого географічного розташування України, територією держави проходять важливі міжнародні транспортні коридори. Вони мають безпосередній вплив на розвиток транзитного потенціалу та виступають серйозним чинником для подальшого розвитку міжнародних транзитних послуг в Україні.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СФЕРИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

2.1 Аналітика світового ринку транзитних послуг

Тепер, коли поняття «транзиту» визначено повною мірою і сформована інформаційна база для проведення дослідження, можна детальніше ознайомитись з ринком міжнародних логістичних послуг.

Логістичну галузь можна визначити як науку про отримання, виробництво та розповсюдження матеріалів та виробів у потрібне місце та у правильній кількості. У військовому сенсі, де він має більшу користь, його значення включає також рух особового складу. Логістика включає процес планування, впровадження та контролю процедур ефективного та ефективного транспортування та зберігання вантажів. Сюди входять послуги та пов'язана інформація з пункту джерела до місця споживання з метою виконання та відповідності вимогам замовника.

Логістична галузь набагато ширша, ніж транспортна. Хоча перевезення зосереджено на переміщенні вантажів з одного місця в інше, логістична галузь передбачає більш широкий спектр і стосується цілого управління потоками. Сюди входить не тільки транспортування та доставка вантажів, але також зберігання, обробка, інвентар, упаковка та різні інші аспекти. Перевезення - це функція в рамках операцій логістичної галузі. Воно орієнтоване виключно на визначення та розгортання видів транспорту, таких як море, дорога та повітря. Важливо також розрізняти логістику та ланцюг поставок. Ланцюг поставок відноситься до всього ланцюга вартості, від постачальників до кінцевого споживача, включаючи послуги з продажу та зворотну логістику (переробку). Загальний об'єм глобального ринку логістичних послуг за регіонами відображено на рисунку 2.1.

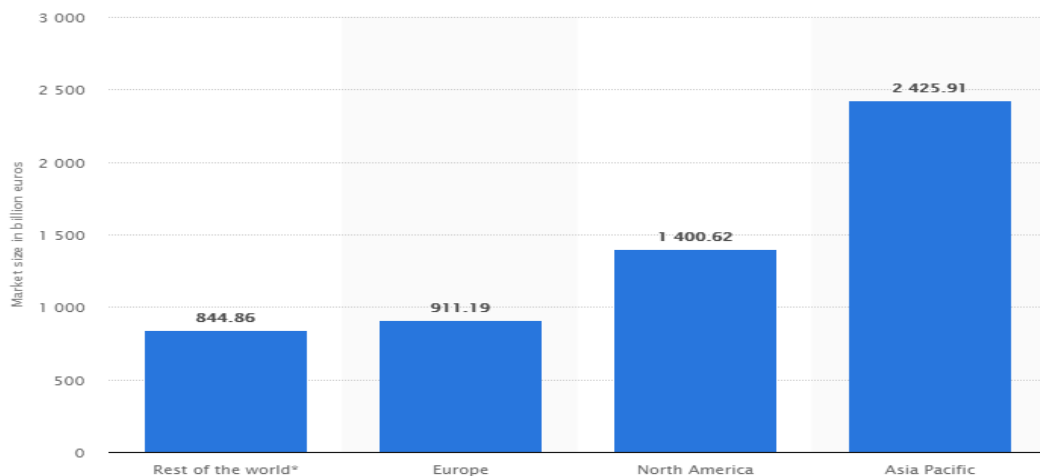


Рис.2.1. Об'єм глобального ринку логістичних послуг, по регіонам, млрд. євро.[25]

Що стосується самих видів транзитного транспортування, то можна зазначити наступні пункти:

- **Залізничний транспорт.** Загальна довжина залізничних шляхів у світі – 1142014 км (2017 рік) [26]. До переваг залізниці можна віднести наступні факти: велика вантажопідйомність та дальність перевезень, економічна вигода, всепогодність, контейнерні перевезення, сполучення міжнародних ринків. Але також присутні і недоліки: висока вартість перевезень на короткі дистанції, повільність доставки у порівнянні з іншими видами транспортування, затримки через можливу перевалку вантажу в разі різниці ширини колій.
- **Автомобільний транспорт.** Загальна довжина автомобільних шляхів у світі – 33503102 км [27]. Переваги: економічно вигідно на коротких дистанціях, швидке перевезення, більша доступність до ринків, менше умов для обслуговування. Недоліки: економічно невигідно на великих дистанціях, піддається впливу погодних умов, не підходить для перевезення надто важких та габаритних вантажів.
- **Авіаперевезення.** Переваги: швидка доставка великої кількості вантажу. Недоліки: дороговизна перевезень, обмеження охоплення (необхідні умови для посадки-зльоту), обмежена вантажопідйомність порівняно із залізничним транспортом.

- Морський транспорт. Переваги: найдешевший вид вантажоперевезень, велика пропускна здатність морських шляхів, велика місткість кораблів. Недоліки: мала швидкість, необхідні умови для завантаження і розвантаження.
- Трубопроводи. Переваги: економічна вигода, безперебійне обслуговування, безвідходне транспортування, не вимагає додаткового простору. Недоліки: великі інвестиції, небезпека атак.

З огляду того, що Україна тримає курс на інтеграцію з Європейським Союзом слід також зазначити про наявність спеціальних транзитних систем, що діють на території ЄС:

- Союзний та Загальний транзит. Регулює норми перевезень та нарахування мита на території ЄС та країн-членів ЄАВТ.
- TIR або Транспортні міжнародні маршрути. Більше 50 країн використовують цю процедуру. Система TIR - це міжнародна система митного транзиту з найширшим географічним охопленням. Як і інші митні транзитні процедури, процедура TIR дає можливість переміщати товари під митним контролем через міжнародні кордони без сплати мита та податків, які, як правило, належать до імпорту (або вивезення). Умовою процедури TIR є те, що рух вантажів повинен включати перевезення автомобільним транспортом [28].
- АТА або Тимчасовий пропуск. Карнет АТА також виконує функцію транзитного документа, завдяки чому товари можна переміщувати на митній території ЄС з місця в'їзду до місця, де вони використовуються під тимчасовим ввезенням, і навпаки до місця виходу.
- НАТО. Правила щодо імпорту, експорту та транзиту товарів для сил НАТО містяться в Угоді між Сторонами Організації Північноатлантичного договору про статус їхніх сил, підписаній у Лондоні 19 червня 1951 року. Документ, що використовується для переміщення таких вантажів, є формою 302 НАТО [29].

На сьогоднішній день, за міжнародними статистичними даними найбільша частка від загального обсягу транспортних перевезень припадає на морський транспорт. Більш детальні дані по транспортній галузі можна побачити на діаграмі (рис. 2.2).

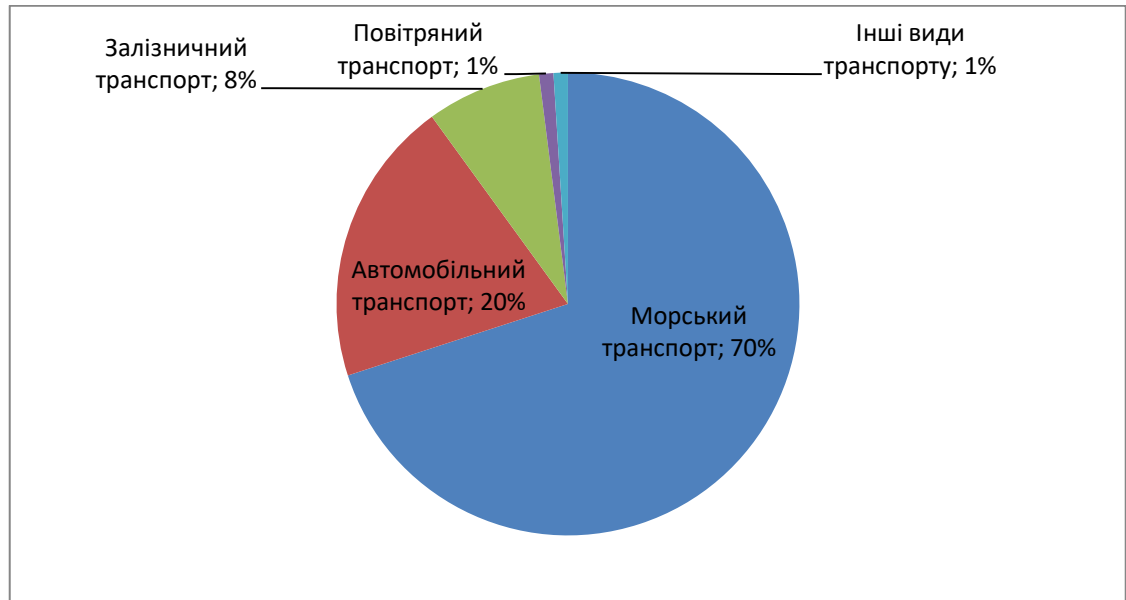


Рис. 2.2. Частка перевезень за кожним видом транспорту [30].

Помітним фактом є те, що Сполучені Штати почали втрачати лідируючі позиції за об'ємами послуг. Це можна пояснити рядом важливих економічних подій і стрімким розвитком ринку логістики у Європі. Серед країн-експортерів транспортних послуг можна виділити наступних лідерів у таблиці 2.1.

Суб'єктами світової транспортної системи є міжнародні транспортні організації, міжнародні інтеграційні транспортні об'єднання, держави, внутрішні регіони, транспортні галузі, підприємства перевізники, окремі індивіди як продуценти та споживачі транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації сформовані та здійснюють регулюючі функції стосовно розвитку міжнародних транспортних перевезень.

Табл. 2.1. Список лідерів серед країн-експортерів транспортних послуг [31]

Країна	Обсяги експорту, млрд.дол. США
США	87,1
Японія	41,3
Гонконг	28,5
Німеччина	25,6
Нідерланди	24,5
Великобританія	22,3

До провідних міжнародних транспортних організацій відносять такі.

- FIATA (Міжнародна асоціація вантажних експедиторів) представляє галузь вантажних перевізників, є неурядовою організацією із 40 000 учасників (транспортних та логістичних фірм). Має 8–10 мільйонів працівників у 150 країн світу. FIATA розробила документи та їх електронні примірники для використання транспортними компаніями в усьому світі, такі як свідоцтво про одержання відправником; складська квитанція FIATA; договірний змішаний транспортний коносамент FIATA; шляхова накладна FIATA з мультимодального перевезення; декларація вантажовідправника з перевезення небезпечних вантажів; міжнародне вагове свідоцтво; інструкції FIATA для експедиторів.
- IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) – це неурядова організація, що презентує галузь авіаперевезень, її членами є 240 авіакомпаній, які покривають 84% всього повітряного руху. IATA розробляє стандартні підходи до вантажних перевезень, зокрема інструкції з регулювання перевезень небезпечних товарів; з регулювання перевезень живих тварин; з регулювання перевезень швидкопсувних вантажів. IATA розробила електронні стандарти комунікації щодо перевезення вантажів повітряним транспортом.
- ICS (Міжнародна палата поставок та Міжнародна федерація поставок) – це основна міжнародна торговельна асоціація та організація, що охоплює всі галузі морських перевезень і забезпечує 80% світового торгового флоту. Ці організації представляють такі торговельні галузі, як морська безпека,

суднобудівельні стандарти, відповідальність вантажовідправників, політика поставок та вільна торгівля.

- IRU (Світова організація автодорожнього транспорту), яка представляє інтереси автовантажоперевізників з перевезень вантажів та пасажирів.
- UIC (Міжнародний союз залізниць) – це неурядова організація, що представляє інтереси залізничної галузі. UIC публікує стандарти для залізничного сектору, для потягів, залізничного обладнання та залізничних станцій. UIC відповідає за виписку залізничних накладних (CIM). UIC розробила стандарти для обміну інформацією між залізничними компаніями та залізничними операторами інфраструктури, що має назву TSI (Міжоператорська технічна специфікація).
- SMDG – це група користувачів морськими та контейнерними терміналами, авторизованими портами, що розробляє стандарти для морських контейнерних перевезень, для обміну інформацією між вантажними підприємствами та індивідуальним рухом морських контейнерів з різних портів. Міжнародними інтеграційними угрупованнями, в яких здійснюється транспортна діяльність є перш за все Європейський Союз та НАФТА. Політику Європейського Союзу в транспортній галузі можна охарактеризувати тенденціями в галузі перевезень, причинами, що перешкоджають розвитку транспортної галузі, а також передовим досвідом у сфері регулювання транспортної галузі та інфраструктури [32].

Для відображення ефективності функціонування міжнародних транспортних маршрутів та визначення рівня конкурентоспроможності країн на ринку логістичних послуг використаємо Індекс ефективності логістики (LPI). Динаміку змін конкурентних позицій за період 2014-2018 років відображено у таблиці 2.2.

Табл. 2.2. Рейтинг країн за Індексом LPI у 2014-2018 роках [33]

Р-г	Країна	Індекс LPI	Р-г	Країна	Індекс LPI	Р-г	Країна	Індекс LPI
-----	--------	------------	-----	--------	------------	-----	--------	------------

2018			2016			2014		
1	Німеччина	4,2	1	Німеччина	4,23	1	Німеччина	4,12
2	Швеція	4,05	2	Люксембург	4,22	2	Нідерланди	4,05
3	Бельгія	4,04	3	Швеція	4,2	3	Бельгія	4,04
4	Австрія	4,03	4	Нідерланди	4,19	4	Великобританія	4,01
5	Японія	4,03	5	Сінгапур	4,14	5	Сінгапур	4
6	Нідерланди	4,02	6	Бельгія	4,11	6	Швеція	3,96
7	Сінгапур	4	7	Австрія	4,1	7	Норвегія	3,96
8	Данія	3,99	8	Великобританія	4,07	8	Люксембург	3,95
9	Великобританія	3,99	9	Гонконг САР, Китай	4,07	9	США	3,92
10	Фінляндія	3,97	10	США	3,99	10	Японія	3,91
66	Україна	2,83	80	Україна	2,74	61	Україна	2,98

Перші місця логістичного рейтингу у 2018 році посіли Німеччина, Швеція та Бельгія. Крім них десятку лідерів за показниками LPI довершують Австрія, Японія, Нідерланди, Сінгапур, Данія, Великобританія і Фінляндія. Китай підвищив свої позиції на одну сходинку – 26 місце. Україна відновлює свої позиції, після падіння у 2016 і на даний момент займає 66 місце рейтингу. Росія – 75 місце (2016 – 99 місце). Білорусь – на 103-му місці (2016 – 120-те). Завершують список: Сьєрра-Леоне, Нігер, Бурунді, Ангола та Афганістан.

На даний момент на ринку міжнародної логістики присутні тенденції розвитку за наступними напрямками:

- Розвиток делегування обов’язків дрібним підрядникам (аутсорсинг) за непрофільними напрямками.
- Зростання впливу логістичних компаній на сферу транспортних перевезень.
- Раціоналізація логістичної діяльності, що включає скорочення часу та витрат на перевезення.
- В час діджиталізації майже всіх галузей по всьому світу логістика не стала винятком. Підвищуючи цифрову грамотність та обізнаність споживачів щодо

використання різних інтернет-платформ для прийняття індивідуальних рішень щодо купівлі, оцифровка логістичної індустрії стала ключовою тенденцією, що набуває максимальних обертів. Очікується, що використання цифрових технологій в логістичній галузі призведе до значного скорочення витрат на ланцюги закупівель та постачань, одночасно надаючи значний приріст загальним доходам. Інтеграція цифрових каналів у логістичній галузі - це ще одна важлива логістика, що надає можливість постачальникам логістичних послуг надавати прозорість клієнтам, оптимізуючи рішення для підвищення безпеки та ефективності.

Загалом ринок міжнародної логістики і перевезень має гарні перспективи для розвитку. Прогнозується, що до 2024 року на світовому ринку логістики буде надано послуг на суму більше 15 млрд. дол. США.

У грошовому еквіваленті ринок логістичних послуг щороку буде зростати на 7,5%. Для кількісного вираження треба звернутись до показника CAGR (Compound Annual Growth Rate).

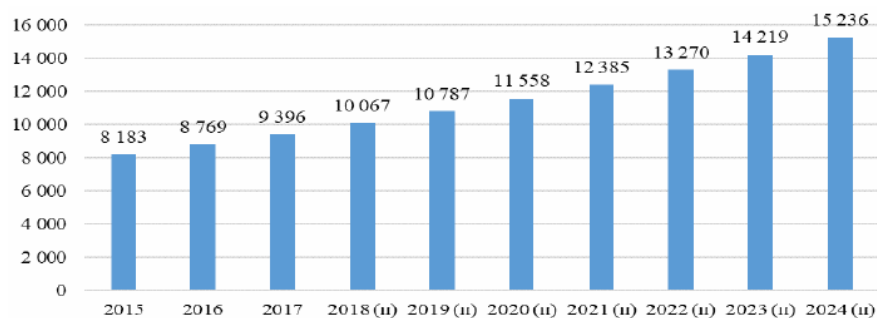


Рис. 2.3. Обсяги глобального ринку логістичних послуг, млрд. дол. США [34]

2.2 Аналіз транспортної інфраструктури України

Поняття інфраструктури є загальним поняттям для позначення багатьох видів діяльності. Термін «інфраструктура» вживається для позначення комплексу складових частин загального обладнання економічного життя, що носять підлеглий характер і забезпечують нормальну діяльність економічної системи в цілому [13].

Згідно із Законом України «Про транспорт» від 1994 року до складу Єдиної транспортної системи України відноситься [14]:

- Транспортні шляхи загального користування
- Промисловий залізничний транспорт
- Відомчий транспорт
- Транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний)
- Трубопровідний транспорт

Якщо проаналізувати статистичні дані динаміки вантажних перевезень в українській транспортній галузі то можна побачити чітку кореляцію об'ємів транспортних перевезень з економічними кризовими явищами, що відбуваються в Україні, що продемонстровано на рисунку 2.4 (показник за 2018 рік відображає зібрані дані за період січень-листопад і тому є неповним). Так, наприклад, зменшення об'ємів транспортних перевезень протягом 2010-2015 років негативно вплинуло на частку транспортної галузі у загальній структурі ВВП України

Падіння об'ємів вантажних перевезень можна пояснити наступними факторами:

- Анексія АР Крим та військово-політичний конфлікт на Сході України
- Зниження рівня внутрішнього попиту через економіко-політичну ситуація і як результат – зниженням купівельної спроможності населення.
- Зниження об'ємів промислового виробництва

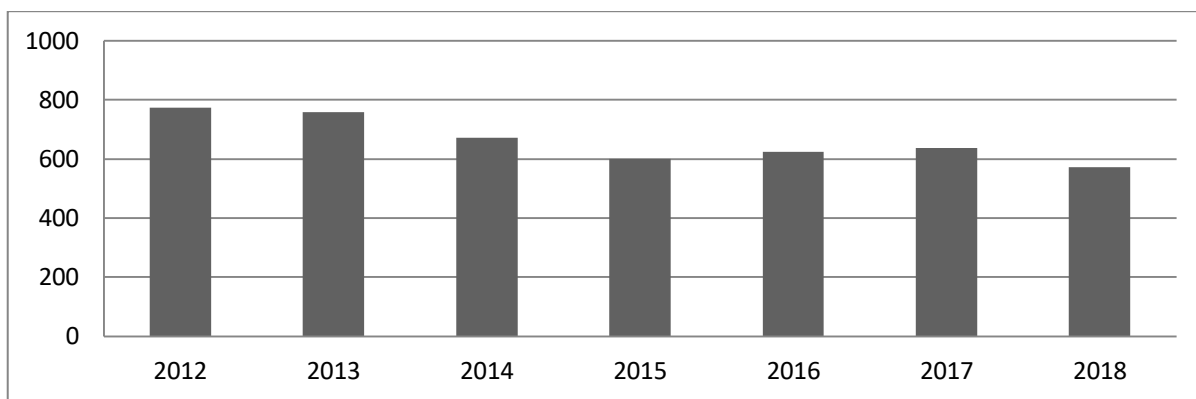


Рис. 2.4. Динаміка вантажних перевезень в транспортній галузі України за 2012-2018 роки [15].

Якщо розглядати транспортну інфраструктуру України в світлі міжнародних транспортних перевезень, то слід звернути увагу на логістичну інфраструктуру. Для цього слід звернутись до індексу LPI, загальне поняття якого вже було розглянуте у підрозділі 2.1. Так, за показниками LPI українська логістична інфраструктура має простір для розвитку. У 2018 році Україна посіла 66 місце із загальним балом 2,83, відстаючи від лідера рейтингу - Німеччини, на 1,37 бали. Хоча слід відзначити, що у порівнянні з 2016 роком (80 місце), Україна значно покращила свої результати.

Розглянувши показники субіндексів LPI на рисунку 2.5, можна стверджувати, що найкращий результат у підсумках за 2018 рік Україна мала в категорії «Відстеження і контроль» - 52 місце. Трохи гірший результат по категоріях і у порівнянні з 2016 роком показала «Своєчасність». А от показник «Інфраструктура» у 2018 році показав найгірший і низхідний результат – 119 місце, на фоні загального позитивного тренду.

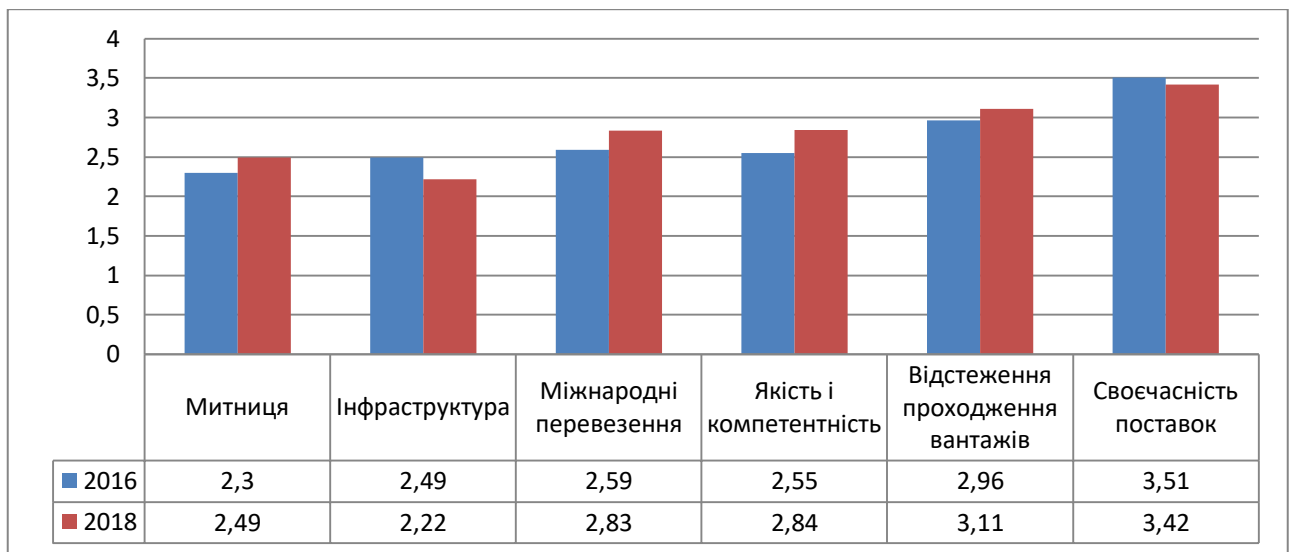


Рис. 2.5. Динаміка розвитку логістичної транспортної інфраструктури України за базовими критеріями 2016-2018 роки [11].

Цікавий факт також полягає в тому, що у 2014 році, у світлі всіх кризових подій, Україна показала найкращий результат, при тому що у 2010 році було 102 місце індексу LPI. А вже у 2016 році позиції було знижено. Звідки такі результати? Можливо на рейтинг вплинув той факт, що для звіту 2016 року бралися статистичні дані за 2014-2015 роки. До того ж не треба виключати фактор наявності збройного конфлікту на території України, а також той факт, що логістичні послуги в Україні є одними з найдорожчих. Також до причин зниження результатів можна включити погіршення якості роботи митниці, що можна пояснити наступними факторами: кількість обов'язкових установ для проходження митного кордону, кількість необхідних документів, велика кількість часу. До проблемних питань можна також віднести проблеми транспорту за категоріями. Проблема залізничного транспорту полягає у високій степені зношеності рухомого складу і поступове зростання тарифів на перевезення. Це змушує замовників звертатись за послугами до автоперевізників. В свою чергу покриття доріг не дозволяє надавати послуги високої якості. Щодо змін у трубопровідних магістралях, то дана категорія дуже залежна від політичної кон'юнктури, що склалася довкола нашої країни. В сукупності всі ці фактори значним чином впливають на рівень комфортності перевезення вантажу.

Та все ж таки транспортний сектор відіграє вирішальну роль в економіці України. Економіка України дуже транспортно інтенсивна: вона перевезла майже 6 тон-кілометрів вантажу, що більше ніж у десять разів перевищує середній показник по ЄС у 2005 році [35]. Це результат сильної залежності від виробництва та експорту товарів, таких як метали, залізна руда та зерно.

Хронічне недофінансування в транспортному секторі України призвело до недостатньої модернізації інфраструктури, успадкованої від Радянського Союзу, високого зносу та збільшення розривів між попитом та пропозицією транспортної інфраструктури. Інвестиції в основні фонди в транспортній галузі (за винятком трубопровідного транспорту) в 2016 році скоротилися до 0,2% ВВП (рисунк 2.6). Підготовка до чемпіонату з футболу Євро-2012 (спільно влаштований Україною та Польщею) збільшила витрати на інфраструктуру у 2011-12 роках: наприклад, монополія української залізниці вклала кошти в новий рухомий склад та організувала більш швидке залізничне сполучення між Києвом, Львовом та Харковом . Однак, за винятком 2012 року, інвестиції України у внутрішню інфраструктуру як частину ВВП за останні роки значно відстають.

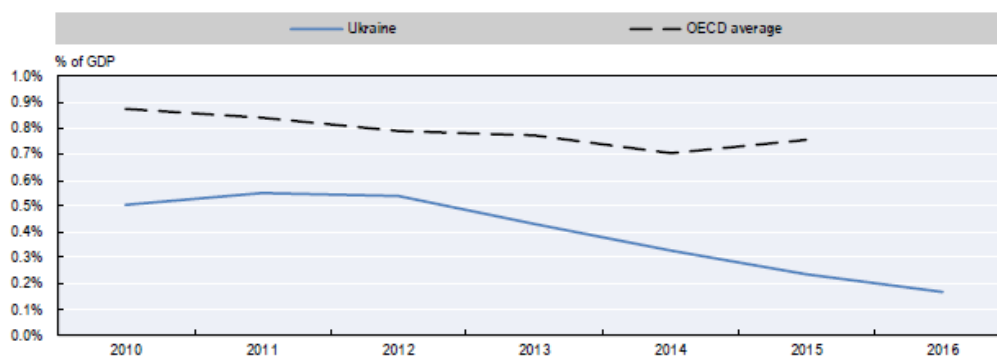


Рис. 2.6. Інвестиції в Україні та ОЕСР [36]

Анексія Криму на початку 2014 року та конфлікт, що впливає з цього, у східних регіонах Донецької та Луганської області мали значний вплив на цей сектор. Це привело до втрати низки стратегічних транспортних активів (дороги, залізниці, морські порти та авіаційна інфраструктура) та важливих ринків. Інвестиції в транспортну інфраструктуру стали неможливими внаслідок значних бюджетних

витрат на армію та забезпечення соціальних програм допомоги внутрішньо переміщеним особам.

У літературі про вплив інфраструктурних інвестицій на економічні показники вказується, що уряд повинен визначити пріоритетні підсектори, де інфраструктура є найбільшій (тобто в Україні – дорожній сектор), оскільки прибуток від інвестицій в інфраструктуру вищий там, де поточні фонди нижчі [37].

Густота доріг в Україні (277 км доріг на 1 000 км²) є низькою порівняно з більшістю країн Організації економічного співробітництва та розвитку (середнє значення ОЕСР: 1 516 км / 1 000 км²). Дослідження, проведене для Global Competitiveness Report Світового економічного форуму, показує, що дорожня інфраструктура сприймається як найбільш проблемна область: Україна посідає 114 (2019 рік) місце із 141 країн за рівнем якості автомобільних доріг з оцінкою 3 з 7 (123/140 – 2018 рік) [38, 39]. Якість дорожньої інфраструктури нижча, ніж у всіх країнах ОЕСР. На відміну від цього, залізнична мережа є другою за величиною в Європі (за винятком Російської Федерації). Щільність залізниць (37,2 км²) вища, ніж у багатьох великих країнах ОЕСР, включаючи Туреччину та США. Як результат, якість залізничної інфраструктури становить 4,2 із 7 (34-2019, 37-2018) вища, ніж у багатьох країнах ОЕСР, що говорить про те, що залізничні дороги надійніші за автомобільні траси [38, 39].

З початку 2000-х дорожній рух (як вантажний, так і пасажирський) швидко зростав разом із кількістю автомобілів. Однак розвиток та ремонт доріг відстають від зростання руху - 50% доріг не відповідають національним стандартам жорсткості, а 40% - не відповідають національним стандартам міцності доріг. Як наслідок, середня швидкість на українських дорогах коливається від 1/3 до 1/2 від швидкості пересування у Західній Європі. (Примітка щодо політики щодо середньої швидкості, 2016). Погана якість доріг також сприяє аваріям та нещасним випадкам: у 2013 році рівень смертності на 100 000 жителів досяг 11,3, що значно перевищує середній показник ОЕСР на 6,8. Якість доріг та щільність підтримуваної інфраструктури

(наприклад, АЗС) істотно відрізняються в різних регіонах: показники дорожньої інфраструктури та регіональне опитування свідчать про те, що найкращі дороги є у Києві та Київській області, Полтаві та Харкові. Навпаки, сільськогосподарські регіони, переважно в Західній та Центральній Україні, мають одні з найгірших доріг у країні. Серед регіонів, де розміщені великі міські агломерації, дорожня мережа є особливо поганою (у Дніпропетровській та Львівській областях).

Залізнична система є основою вантажних перевезень на великі відстані, що становить 53,6% вантажообігу по всій Україні в 2019 році (таблиця 2.3). Залізнична система має вирішальне значення для транспортування експортних вантажів України, такого як зерно та сталь, до портів Чорного моря, а також для постачання проміжних продуктів (вугілля, кокс, залізна руда та добрива) на промислові об'єкти та ферми. Як результат, українські залізниці мають високу інтенсивність вантажопотоків, але меншу швидкість руху, ніж у Західній Європі. Залізнична інфраструктура України потребує значної модернізації. Поодинокі колії у багатьох частинах мережі означають, що пасажирські поїзди та вантажні перевезення використовують одні й ті ж залізниці, що значно зменшує середню швидкість пасажирських поїздів. Середній вік локомотивів та легкових вагонів, що належать національній залізничній компанії (Укрзалізниця), перевищує 40 років [41].

Табл. 2.3. Вантажообіг за видами транспорту в Україні за 2019 рік. млн. ткм, %.

[40]

	млн. ткм	%
Транспорт	338962,5	100
Залізничний	181844,7	53,65
Автомобільний	48906,33	14,43
Водний	3387,8	1,00
Трубопровідний	104528,1	30,84
Авіаційний	295,6	0,09

Global Competitiveness Report також оцінює якість морських портів та інфраструктури повітряного транспорту. Якість портової інфраструктури (3,9 з 7 – 2019 (3,8-2018) та інфраструктури повітряного транспорту (4 з 7 – 2019 (4-2018) дещо краща за якість дорожньої інфраструктури, але все ще нижче рівня майже в усіх країнах ОЕСР [38, 39].

Переважає більшість (80%) інфраструктури в 13 морських портах України або застаріла, або в зношеному стані. Наприклад, 11% причалів не функціонують. В Україні є досить обмежена кількість глибоководних споруд та обмежена глибина на каналах підходу, це встановлює технічні обмеження для багатьох сучасних великих суден. Збільшення експорту зерна чинить тиск на обмежену місткість порту, вказуючи на необхідність створення нових елеваторів та адаптації існуючих потужностей для зберігання. Відсутність мультимодальної логістичної інфраструктури та нерозвиненість контейнерних приміщень підвищують вартість відвантаження контейнерів. Загалом це підкреслює необхідність модернізації портової інфраструктури України, включаючи стратегічні державні активи, такі як причали, акваторії та стіни причалів.

Повітряні пасажирські перевезення переважають на міжнародних маршрутах: у 2016 році міжнародні пасажирські перевезення складали 90% від загальної кількості перевезень в Україні. Таким чином, внутрішня частка пасажиропотоку є досить низькою для країни з розміром України, але це можна пояснити порівняно низьким рівнем доходу на душу населення, застарілою інфраструктурою у багатьох регіональних аеропортах та розвинутою внутрішньою залізничною мережею, що забезпечує високий ступінь зв'язку між основними міськими центрами. Два аеропорти київської агломерації (Бориспіль та київський аеропорт Жуляни) становили 75,6% всього авіаційного пасажиропотоку у 2016 році. Після сильного скорочення у 2014-15 роках авіаційна промисловість продемонструвала позитивну динаміку у 2016 році.

Однак недостатнє інвестування в державну інфраструктуру гальмує розвиток повітряного транспорту. З точки зору інфраструктури існує різкий контраст між аеропортами, аеродроми (злітно-посадкова смуга, смуга вирулювання та зони посадки) яких отримали користь від державних інвестицій в рамках фінансування футбольного чемпіонату УЄФА Євро-2012, та тими, що такого фінансування не отримували. До першої групи належать усі державні аеропорти (Київський Бориспіль та Львівський Галицький), а також аеропорт Харків, що є прикладом успішного державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній інфраструктурі для фінансування будівництва нового пасажирського терміналу.

Більшість інших аеропортів перебувають під власністю муніципальної влади (іноді обласної) та мають застарілу інфраструктуру (застарілі та зношені злітно-посадкові смуги). Дніпро, єдиний великий аеропорт зі скороченням пасажиропотоку у 2016 році, зазнав неодноразових перерв польотів через проблеми безпеки, пов'язані зі світловою смугою. У більшості випадків місцевим органам влади як власникам інфраструктури аеропорту не вистачає фінансування для інвестицій у ремонт та модернізацію аеродромів, а тому місцева лобіює центральний уряд для отримання необхідних коштів.

Державна програма розвитку аеропортів до 2023 року, прийнята в лютому 2016 року, дозволяє істотно реформувати управління аеропортом. Усі аеродроми передаються новоствореному державному підприємству з розширеним потенціалом для залучення фінансування (наприклад, від міжнародних фінансових установ) [42].

Слід також відмітити потенційно позитивний вплив від проведення політики децентралізації. Але аналіз управління та інституційного дизайну транспортного сектору України виявляє, що низка суттєвих передумов децентралізації відсутня. Наприклад, структури управління надмірно централізовані, що має значну фрагментацію розподілу обов'язків між суб'єктами господарювання. Необхідно посилити бюджетну автономію для інвестицій у транспортну інфраструктуру, кращого узгодження відповідальності з доходами та розбудови управлінського та

оперативного потенціалу на місцевому рівні. Відсутні також ефективні механізми координації, що призводить до труднощів в управлінні спільними обов'язками на всіх рівнях влади, між сусідніми юрисдикціями та серед суб'єктів господарювання, що мають різні транспортні обов'язки. Нова стратегія транспорту була розроблена з метою вирішення деяких із цих питань. Тепер уряд повинен звернути свою увагу на імплементацію.

Централізоване управління та розрізнені обов'язки перешкоджають розвитку транспортного сектору. Незважаючи на останні досягнення в реформі децентралізації, управління транспортним сектором України залишається сильно централізованим на державному та регіональному рівнях. Загальне фінансування транспортного сектору в 2019 році 4,8% від загального бюджету України [43]. Очікується, що внесок ОТГ в транспортні витрати постійно зростатиме, оскільки подальший прогрес досягається у муніципальних об'єднаннях, бюджетній децентралізації та більшому розподілі обов'язків на місцевому рівні.

Дорожня інфраструктура є найважливішим пріоритетом для уряду, на неї припадає 86% загальних видатків бюджету на транспорт. Варто зазначити, що приблизно 69% асфальтованих доріг в Україні класифікуються як місцеві дороги, але субнаціональні адміністрації встановлюють лише 40% витрат на дороги. Це відображає обмежену спроможність місцевих органів влади забезпечити експлуатацію та технічне обслуговування місцевих доріг. У рамках децентралізації доріг, утримання та експлуатація більшості державних доріг були перенесені на регіональний рівень у 2018 році, а Державне дорожнє агентство «Укравтодор» зосередило увагу на автомобільних дорогах державного значення (близько 50 000 км із 170 000 км державні дороги). Створюється новий загальнодержавний дорожній фонд (який частково фінансується за рахунок акцизного податку на пальне) для фінансування утримання та ремонту доріг: 35% фонду припадатиме на регіони. Реформа має на меті наблизити систему управління дорожнім рухом до стандартів ЄС та покращити фінансування експлуатації та обслуговування автомобільних доріг.

В даний час управління розгалуженою мережею державних доріг централізоване під «Укравтодором» та його 25 регіональними осередками. Наразі не існує міжвідомчих робочих груп чи офіційних механізмів міжвідомчої координації транспортної політики.

Необхідно звернути увагу на реалізацію транспортної стратегії, що була оприлюднена Міністерством інфраструктури України у січні 2017 року. Стратегія була розроблена за фінансової підтримки ЄС в рамках проекту, який підтримує Україну щодо виконання Угоди про асоціацію з ЄС. Він відображає певні основні принципи ефективної транспортної політики - зокрема, необхідність узгодження пріоритетів транспортної політики з більш широкими економічними, соціальними та екологічними цілями країни, а не зосередження виключно на розвитку інфраструктури. Наприклад, райони міських агломерацій з низьким рівнем доходу часто мають слабкий доступ до мереж громадського транспорту. Обмеження інтеграції малозабезпечених верств населення з місцевими ринками праці є контрпродуктивним і служить лише для посилення нерівності. Стратегія також відображає необхідність підтримувати розвиток менш вуглецевих та просторомістких видів транспорту, таких як пішохідні, велосипедні, залізничні та автобуси. Пріоритет надається технічному обслуговуванню та модернізації існуючої інфраструктури, перш ніж розпочати нові та потенційно дорогі будівельні проекти. Досягнення ефективного балансу між технічним обслуговуванням інфраструктури та інвестиціями в будівництво є надзвичайно важливим [45].

Просуваючись вперед, важливим буде ефективне виконання транспортної стратегії. Транспортні стратегії можуть бути корисними інструментами для структуризації та координації втручань, пов'язаних із сектором транспортування. Важливо розробити реалістичні цілі та основні етапи, гарантуючи, що генеральні плани транспорту є фінансово обґрунтованими. Наприклад, транспортна стратегія передбачає, що щорічні витрати на дорожнє інвестування становитимуть приблизно 35-40 млрд. грн. (1,1-1,2 млрд. євро), що значно перевищує поточний рівень витрат

на дороги. Посилення субнаціональної бюджетної самостійності та використання нових джерел фінансування, таких як плата за користування дорогами, може допомогти подолати розрив у фінансуванні. Україні також слід розробити механізми координації транспортної політики між регіонами, особливо щодо покращення логістичних показників та міжрегіонального зв'язку.

Україна може значно посилити ефективність своїх логістичних систем. Логістика особливо актуальна для економіки, орієнтованої на експорт, де високі торговельні та транспортні витрати можуть негативно впливати на конкурентоспроможність. Індекс ефективності логістики, що вже було частково розглянуто, вимірює шість ключових областей за шкалою від 1 до 5: ефективність митного оформлення та управління кордонами, якість торгівлі та транспортної інфраструктури, простота організації міжнародних перевезень, якість логістичних послуг, можливість відстежувати відстеження партій та своєчасність поставок. На рисунку 2.7 порівнюється ефективність України в цих шести областях з Німеччиною (найкращим виконавцем) та вибраними економіками. Хоча в усіх шести категоріях є можливість вдосконалитись, ефективність є найслабшою у сферах митної ефективності та якості торгівлі та транспортної інфраструктури.

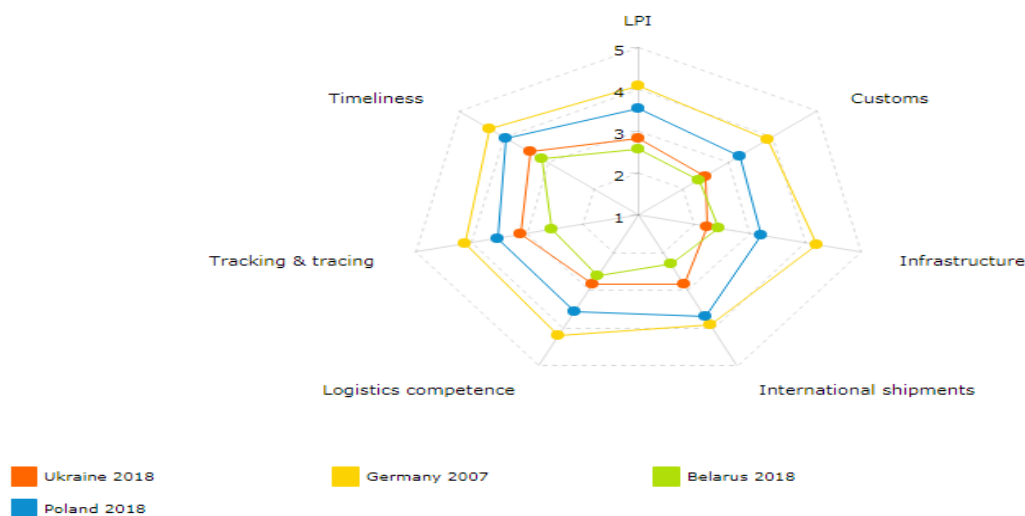


Рис. 2.7. LPI 2018: Україна та обрані країни [33]

Високі транспортні та торгові витрати відображаються в ряді інших ключових показників. Оцінка Світового банку "Doing Business 2019" присвоїла Україні 78 місце з 190 економік у категорії транскордонної торгівлі, що вимірює час та витрати на логістичні процедури, пов'язані з експортом та імпортом товарів [46]. Індикатори сприяння торгівлі ОЕСР порівнюють та оцінюють 163 країни по всьому спектру прикордонних процедур, допомагаючи визначити важливі сфери, які потребують реформ, та визначити пріоритетність політичних дій. Україна виявляється значно нижче рівня найкращої практики та середнього показника для регіону Європи та Центральної Азії майже для всіх 11 категорій (рис. 2.8).

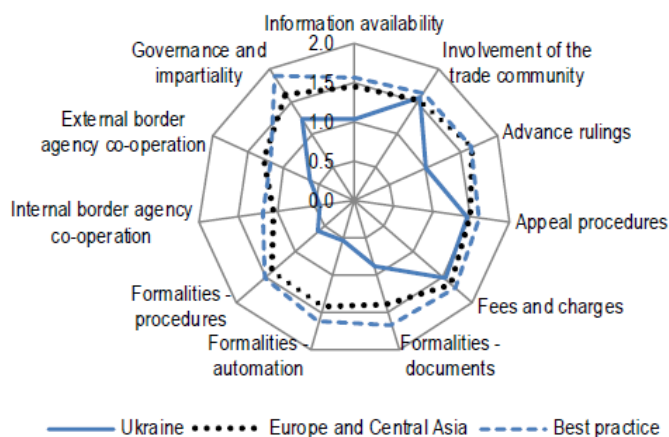


Рис. 2.8. Набір індикаторів ОЕСР зі сприяння торгівлі [47]

Що стосується посилення співробітництва між портами та містами-портовими, то комерційні морські порти залишаються у власності держави та перебувають у віданні Державної адміністрації морського порту. Закон України 2013 року «Про морські порти» реформував управління портовим шляхом, відокремлюючи портову комерційну діяльність від власності на стратегічну інфраструктуру та адміністративні функції, відкриваючи двері приватним компаніям [48]. Однак, хоча Міністерство інфраструктури планує залучити приватні інвестиції до стратегічної портової інфраструктури за допомогою механізмів концесій, жодних договорів про концесію на порти не було підписано, багато в чому через недостатню законодавчу базу. Директори портів мають недостатню гнучкість управління: наприклад, навіть найменші капітальні вкладення мають бути затверджені Кабінетом Міністрів. Крім

того, недостатня координація між адміністрацією морського порту та місцевими адміністраціями міст морського порту. Це питання стає все більш актуальним, оскільки тривала реформа децентралізації розширює обов'язки міських адміністрацій.

Добре керовані, конкурентоспроможні порти створюють місцеві економічні вигоди для портових міст. Однак існує невідповідність порту-міста, оскільки негативні наслідки, пов'язані з портами, непропорційно сконцентровані в портових містах, тоді як економічні вигоди портів значною мірою перекидаються на інші регіони, оскільки вони виступають шлюзами для торгівлі з цілими країнами. В Україні, як і в інших регіонах, міста-порти стикаються з проблемою отримання більшої кількості місцевої доданої вартості зі своїх портів. Дослідження свідчать, що різні інструменти публічної політики можуть бути ефективними у збільшенні економічних вигод від портової діяльності, мінімізуючи негативні наслідки. В Україні польові дослідження свідчать про необхідність посилення співпраці Державної адміністрації морського порту з місцевими міськими адміністраціями для подолання негативних зовнішніх наслідків портової діяльності (таких як швидке погіршення дорожньої інфраструктури або впливу зернового пилу на навколишнє середовище та здоров'я).

Порт не може бути рушієм міського економічного зростання, якщо він не є конкурентоспроможним. Конкурентоспроможність порту може бути покращена за рахунок підвищення морської сполученості, ефективності портових операцій та сполучень із внутрішніми країнами. Ці фактори мають вирішальне значення для інтеграції портової системи в багатомодальні транспортні мережі, щоб поліпшити доступ до ринку, текучість торгівлі та інтеграцію в промислову мережу. Прямий доступ залізничним транспортом до набережних, плавне сполучення з залізничною мережею за межами порту та каналами, що сполучають причали з внутрішніми водними шляхами, сприяють сполученню із внутрішніми територіями та підвищують конкурентоспроможність альтернатив вантажному транспорту. Порти

не можуть підтримувати свою діяльність, якщо їм не вистачає місцевої підтримки: підтримка місцевої адміністрації та населення є невід'ємною частиною програми конкурентоспроможності портів. Тому успішні портові органи приділяють увагу інформуванню та навчанню місцевих зацікавлених сторін: їхні дії можуть включати міжнародні виставки, дні морського порту та прямі відрядження, відвідування шкіл та створення навчального центру на морському порту тощо.

Порти та портові міста повинні співпрацювати для зменшення негативного впливу портової діяльності на міське населення. Ці впливи здебільшого пов'язані з довкіллям (забруднення повітря та моря), землекористуванням та заторами руху. Забруднення повітря та шум зазвичай мають несприятливі наслідки для здоров'я жителів портового міста. Діоксиди сірки (SO_2), оксиди азоту (NO_2), а також тверді частинки представляють високий рівень негативного зовнішнього впливу на здоров'я міських жителів.

Існує три основні моделі, щоб міста могли отримати додаткові вигоди від своїх портів: кластери морської служби, промисловий розвиток та розвиток набережних, пов'язаних з портами. Кластери морської служби намагаються залучити послуги з високою доданою вартістю, пов'язані з морською галуззю, такі як морське фінансування, консалтингові, інженерні та юридичні послуги. В Україні такі морські служби можна знайти в міській агломерації навколо Одеси. Крім того, портові міста можуть залучати логістичні послуги з доданою вартістю, пов'язані з портовою діяльністю, такі як діяльність з перевантаження та перетворення вантажів (обробка, упаковка, консолідація тощо).

Ще одним перспективним шляхом для портових міст є промислова екологія, тобто систематичне управління матеріальними та енергетичними потоками, використовуючи відходи одного процесу як вхід для іншого процесу. Порти можуть мати істотний вплив та спонукати місцеві галузі до розробки проектів промислової екології, підтримуючи подвійні цілі - ефективного управління відходами та місцевого економічного розвитку. Розвиток набережних, пов'язаних з портами,

забезпечує третій варіант політики для збільшення місцевої економічної цінності від портів. Він передбачає перетворення колишніх майданчиків промислових портів на місця для дозвілля, відпочинку та туризму, наприклад, місця порту морської спадщини або пасажирські термінали і пристані для круїзних суден. В Україні Одеса активно займається розробкою набережної, наприклад, з Стамбульським парком та реконструкцією сходів Потьомкіна на головній набережній міста.

З матриці SWOT-аналізу (Додаток В) української транспортної системи можна зробити висновок, власне що активізація процесів інтеграції транспортно-дорожньої системи України в європейській транспортній системі цілком ймовірна за рахунок вигідного географічного положення України та присутності однієї з найбільших залізничних мереж в Європі. Відповідно до цього, за рахунок інтеграційних процесів, на базі досвіду ЄС Україна може вирішити питання мінімізації техногенного навантаження на навколишнє середовище, збільшити ступінь пропускну можливості найбільших транспортних вузлів, збільшити ступінь продуктивності пасажирських перевезень і покращити ситуацію з рухомим складом транспортної галузі.

Проведене аналітичне дослідження відображає наявність сприятливих умов в транспортній сфері України для реалізації різноманітних стратегій з розвитку інфраструктури. Вони мають на меті ліквідацію слабких сторін транспортної системи України, використовуючи перераховані пункти сильних сторін та можливостей для розвитку.

2.3 Чинники стримування розвитку міжнародних транзитних послуг в Україні

Аналізуючи викладений матеріал та порівнюючи показники України і країн-лідерів можна зробити висновок, що на даний момент Україна використовує свій транзитний потенціал лише на 50%. Тому актуально буде з'ясувати, в чому полягає проблема реалізації транзитного потенціалу неповною мірою.

Таким чином, основними проблемами міжнародного транзиту через Україну можуть бути:

- 1) Національна нормативно-правова база несумісна з міжнародним транспортним законодавством у питаннях прикордонних переїздів, перевезення вантажів та вантажу на терміналах. Такі упущення викликають масу «головного болю» у транзитерів, через що вони обирають альтернативні транзитні маршрути.
- 2) Відсутність єдиної державної політики транзиту / розвитку транспорту та чіткої стратегії в Україні; 20 жовтня 2010 р. Кабінет Міністрів України прийняв «Транспортну стратегію України на період до 2020 року», але ця стратегія мала переважно декларативний характер.
- 3) Недостатня якість транзитних послуг: організаційні та технічні бар'єри на кордонах, неякісне обслуговування, низькошвидкісний рух, умови транспортної мережі, термінали, застарілі технічні параметри рухомого складу;
- 4) Втрати (основна маса), що пояснюються російською політикою спрямування більшої частини її торгівлі через власні порти.
- 5) Діяльність основних конкурентів України на ринку транзитних перевезень у Східноєвропейському регіоні. Країни Митного союзу (Росія, Білорусь, Казахстан) спрощують митне оформлення при транзитному переміщенні в цих країнах, а також сприяють торгівлі між ними та запроваджують більш високий опір потоку через Україну. Так, на початку 2016 року Росія ввела заборону на транзит товарів з України. Це можна розцінювати як наслідки взаємних

санкцій між Україною і Європою та Росією. Таким чином значну кількість транзиту європейських товарів спрямували іншими маршрутами і лишили Україну щорічних доходів від транзиту у розмірі 1,8 млрд. дол. США. У відповідь Україна ввела імпорتنі мита на товари російського виробництва, що також деякою мірою вплинуло на рівень транзиту.

- 6) Невідповідність стандарту митної документації ЄС (NCTS) додає сильного опору перетину України.
- 7) Неадекватний маркетинг українських маршрутів для транзиту вантажів.
- 8) Практично неіснуюча система контролю за доставкою товару.
- 9) Сумнівна криміногенна ситуація на території України.
- 10) Низька конкурентоспроможність тарифної політики. Як вже зазначалось вище, велика частина транзитних перевезень здійснюється залізницею. Внаслідок реалізації Укрзалізницею планів щодо підвищення рівня доходів, тарифи на перевезення значною мірою зросли. Така політика робить пропозицію українських транзитних послуг на міжнародному ринку неконкурентоспроможною.

Також окремим пунктом можна виділити складну геополітичну ситуацію в Україні. Тимчасова окупація півострову Крим, ведення бойових дій на Сході України та агресивна зовнішня політика Російської Федерації значною мірою впливають на ситуацію із транспортною інфраструктурою та транзитним потенціалом. Там, в наслідок анексії Україна втратила об'єкти морської, залізничної та автомобільної інфраструктури, що мала свій внесок в національну економіку. До цього ж можна додати намагання РФ діяльність України як морської держави шляхом обмеження руху морськими шляхами. Так, наприклад, на даний момент суттєво ускладнено рух морських суден по Азовському морю через зведення кримського мосту та контролю з його допомогою Керченської протоки. У Чорному морі ж росіяни намагаються обмежити рух суден міжнародними морськими коридорами шляхом резервації території під військові навчання. Наведені вище

обставини негативно впливають на репутацію України. Проблемні фактори створюють в очах потенційних транзитерів картину нестабільної країни з неорганізованим планом дій та низьким рівнем перспектив на розвиток транспортної інфраструктури. Через це вони обирають надійний шлях через Польщу та Білорусь з більш розвинутою транспортною інфраструктурою і набагато меншим рівнем загроз.

Висновки до другого розділу

Проаналізувавши викладений матеріал можна дійти наступних висновків:

- 1) Світовий ринок транспортно-логістичних послуг відображає стабільний розвиток з позитивними прогнозами. Відмічаються тренди до делегування повноважень, зростання раціоналізації та діджиталізації індустрії.
- 2) Українська транспортна інфраструктура є застарілою і потребує фінансових впливань для її оновлення та розвитку. На державному рівні створюються програми розвитку інфраструктури але їхня реалізація не має системного характеру. Як наслідок, Україна використовує свій транспортний потенціал лише на 50%.
- 3) Низький рівень реалізації транзитного потенціалу є наслідком зовнішніх та внутрішніх факторів. До зовнішніх відноситься набір глобальних геополітичних обставин в центрі яких знаходиться Україна. До внутрішніх можна віднести низькі темпи та хаотичні заходи щодо розвитку інфраструктури, недосконала нормативно-правова база, складні митні процедури та високі тарифи.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНЗИТНИХ ПОСЛУГ

3.1 Іноземний досвід розвитку транспортної інфраструктури і транзитних послуг

В даному підрозділі буде викладено матеріал, який може слугувати прикладом для майбутнього розвитку транспортної інфраструктури України і в якому відображено, по суті, практичне застосування таких понять як: приватна власність, конкурентне середовище, децентралізація влади і самоврядування на місцях та інше.

Більшість економістів дивляться на світ крізь призму економічного детермінізму, вважаючи, що економіка завжди є первинною, а все інше вторинне. Але найчастіше саме політична культура країни визначає, яким шляхом піде економічний розвиток тих чи інших галузей і економіки в цілому, які форми державного втручання будуть вважатися неприпустимими, а які - можливими, які реформи - неприйнятними, а які - бажаними і необхідними.

Гарною ілюстрацією тези про вплив політичної культури на економічний розвиток служить історія зародження і бурхливого розвитку залізниць в США в 19 ст., результати якого визначили те, як зараз влаштована залізнична система в США.

На відміну від українських залізниць в секторі вантажних перевезень США приватні залізничні компанії володіють і інфраструктурою, і рухомим складом - локомотивами і вагонами. Конкретний населений пункт може обслуговуватися однією або декількома залізничними компаніями, і нерідко пара найбільших міст обслуговується відразу двома або трьома «паралельними» залізницями, конкуруючими в боротьбі за клієнтів. Слово «паралельний», втім, не завжди слід розуміти буквально: паралельні в економічному сенсі маршрути можуть досить відрізнятися один від одного географічно - важливо, що вони являють собою економічну альтернативу для підприємств, які бажають перевезти вантаж.

На ринку залізничних вантажних перевезень США працює понад 560 приватних компаній, з них 7 відносяться до так званих доріг першого класу (це найбільші залізничні компанії, на які в сумі припадає близько 65-70% всієї експлуатаційної довжини і більше 90% виручки всіх залізниць ; 2 з них - канадські компанії, що працюють на території США), більш 30 компаній - до регіональних залізниць (охоплюють, як правило, кілька сусідніх штатів, експлуатаційна довжина - від 420 до 700 км), понад 300 компаній - до місцевих залізних доріг (протяжність таких доріг зазвичай не перевищує 560 км). Ще близько 200 приватних компаній володіють окремими сортувальними станціями і контейнерними терміналами (вони ж їх і експлуатують). Втім, в залізничній галузі США є і державні компанії: Amtrak, яка здійснює практично всі пасажирські перевезення в країні, але не займається вантажними перевезеннями, і Alaska Railroad - невелика державна залізниця на Алясці. Таким чином, в цілому сферу вантажних залізничних перевезень можна вважати повністю приватною, а сферу пасажирських - державною.

Зрозуміти, як США вдалося створити таку ефективну залізничну систему, допоможе історія її становлення в 21ст. Політична культура як сукупність цінностей, думок, звичаїв і традицій того чи іншого суспільства часто йде корінням в ті часи, коли формувалася сама модель держави. США спочатку створювалися як конфедерація окремих штатів, з високим ступенем автономії, тому ідея децентралізації була органічна для американського суспільства. Більш того, федеральний уряд уявлявся американському суспільству як неминуче зло або, як мінімум, як щось, вплив чого необхідно обмежувати.

Тому будь-яке розширення функцій федерального уряду сприймалося американцями з апріорною підозрою. «Зіткнувшись із завданням регулювання розвитку залізниць, американці виходили з того, що міста і штати повинні конкурувати між собою за право стати центрами транспорту і торгівлі, оскільки саме так були влаштовані перші американські поселення і згодом - штати», - пише Френк Доббін в книзі «Формування промислової політики: Сполучені штати,

Великобританія і Франція в період становлення залізничної галузі». Американська модель з приватними залізницями, що конкурують між собою, сформувалася, за Доббіном, саме тому, що «ідея місцевого самоврядування становила основу всього політичного порядку в країні» [49].

Американське суспільство 21 ст. всіляко заперечувало проти активності держави, і особливо федерального уряду, в цій сфері, вважаючи, що ризики від централізації влади в руках великих компаній занадто великі і що якщо велика приватна компанія ще змушена грати за ринковими правилами, то велика державна компанія, очевидно, буде становити загрозу для ринку і для суспільства.

У 1886 році член палати представників від Техасу Джон Рейган сформулював цю думку так: «Залізничні керуючі радять створити загальне об'єднання або федерацію всіх залізниць країни, визнати його і надати рішенням силу закону. Конституція не дає конгресу такого права. Це призвело б до створення однієї великої і могутньої монополії з декількох нині існуючих; подібний курс дозволив би такій монополії контролювати транспорт і торгівлю всієї країни і розпоряджатися життям і свободами народу».

Звичайно, і в США час від часу з'являлися думки про необхідність державного будівництва залізниць або їх державної експлуатації. Але невеликий досвід участі в тій чи іншій мірі держави в будівництві залізниць на етапі зародження галузі породив дуже скептичне ставлення американців до державної активності в цій сфері. Зокрема, коли в конгресі обговорювалося будівництво на федеральні кошти залізниці, що проходить через весь континент, 15-й президент США Джеймс Б'юкенен заявив, що така схема фінансування «збільшить можливості виконавчої влади по роздачі посад і посад до загрозливих масштабів і призведе до систематичних зловживань і корупції ». Безпосередня держпідтримка галузі, вважали американці, ставить під загрозу особисті свободи і підриває легітимність держави, і тому така підтримка приватних підприємств була заборонена. Багато штатів видали закони, що забороняють участь держави у фінансуванні залізничного

будівництва. Штат Нью-Йорк в 1846 році першим ввів заборону на державне фінансування залізниць, потім протягом наступних 15 років його приклад наслідували Айова, Західна Вірджинія, Каліфорнія, Канзас, Кентуккі, Міннесота, Мен, Меріленд, Небраска, Невада, Огайо, Орегон і Пенсільванія. У 1872 році конгрес зобов'язався надалі не видавати земельні ділянки залізничним компаніям (раніше видача землі також фактично була формою підтримки залізничних компаній, тільки не федеральним урядом, а урядами штатів).

Все це поклало кінець активній участі спочатку федеральної, а потім і місцевої влади в будівництві залізниць: метою держполітики була проголошена не фінансова підтримка, а забезпечення недоторканності економічних свобод власників залізниць і їх клієнтів. Розвиток залізниць під час відсутності держрегулювання можна проілюструвати трьома прикладами, які незвичні для української традиції. Перший приклад - встановлення єдиної ширини залізничної колії. У США ні штати, ні конгрес не могли наказувати залізницям, за якими стандартами їм працювати, і в результаті кожна залізнична компанія могла самостійно вибирати ширину колії. У підсумку до 1881 року половину загальної протяжності американських залізниць становили лінії, ширина колії яких відрізнялася від найбільш популярного формату - 4 фути 8,5 дюйма (1435 мм). Лише в 1881 році з'явилася приватна організація, яка зайнялася стандартизацією залізничної колії і переконала залізничні компанії по всій країні зробити роботу по приведенню ширини колії до стандартних 4 футів 8,5 дюйма.

Другий приклад - узгодження розкладів. Як пише Доббін, «американський уряд надав приватним підприємцям право самим вирішувати питання стандартизації часових поясів, покликаної зробити перевезення по мережі залізниць регулярними і передбачуваними, а також питання координації графіка руху поїздів, що належали різним компаніям. За відсутності волі конгресу в 1873 році понад 100 залізничних компаній утворили конвенцію про загальний час, покликану узгодити розклад руху поїздів» [49].

Третій приклад - стандарти сигналізації. Різні компанії розробили безліч сигнальних стандартів, і в міру інтеграції залізниць в єдину мережу машиністам все частіше зустрічалися незнайомі сигнали. Однак, як писала Колін Данлеві в книзі «Політика і індустріалізація», «залізничні компанії твердо дотримувалися думки про неприпустимість встановлення стандартів сигналізації на федеральному рівні, виходячи з того, що уряд не повинен втручатися у внутрішні справи компаній» [50]. Угоду про єдиний національний стандарт сигналізації було прийнято лише в 1884 році. Але ініціатором стандартизації стало не держава, а самі компанії, коли зрозуміли, що вигоди від подібної стандартизації переважають витрати на її проведення. У підсумку в США було створено понад 20 різних асоціацій, що займаються питаннями стандартизації, координації та узгодження різних аспектів організації залізничного справи.

Суспільство відмовлялося від централізації, навіть коли йшлося про очевидно корисні удосконалень. У 1873 році Елі Джанні запатентував винайдену ним автозцепку, в 1872 році (за іншими даними - в 1869 році) Джордж Вестінгауз - пневматичні гальма. Ці винаходи істотно підвищували безпеку, в тому числі працівників залізниць. Але законодавчі збори штатів відмовлялися зробити застосування такого обладнання обов'язковим - і протягом 25 і 24 років відповідно використання автозцепок і пневматичних гальм було справою добровільною.

Таким чином, саме американські політичні інститути і політична культура зумовили створення тієї моделі розвитку мережі залізниць, яка склалася в США. І це виявилася успішна модель: якщо в 1870 році експлуатаційна довжина залізниць США становила 85 000 км, то за наступні 10 років вона була подвоєна (186 000 км), а за наступні 15 років ще раз подвоєна (373 000 км до 1895 року). Так без будь-якої участі держави і без різних «федеральних програм модернізації транспортної інфраструктури», просто спираючись на приватну власність і енергію нерегульованого ринку, США домоглися найбільш вражаючих темпів зростання залізничної інфраструктури в історії залізничного транспорту.

Що стосується автомобільних доріг то найкращим прикладом виступає варіант платних доріг. Як видно з таблиці 6, частка платних ділянок сумарною протяжністю автодоріг розглянутих країн невелика, в той же час їх вага в системі автомобільних магістралей є дуже значною (наприклад, в Японії 60,9% швидкісних доріг платні, у Франції цей показник становить 80,6% , в Італії - 84,8%). [51]

Табл.3.1. Іноземний досвід організації системи платних автомобільних доріг

Країна	Приклади проектів	Протяжність	Вартість проїзду (євро)	Механізм будівництва та експлуатації доріг
Іспанія		2600 км (0,39%)	8	Платні автодороги належать державі, котра здає їх в концесію приватним компаніям (на термін 25-75 років), після чого дорога або повертається у власність держави, або концесії продовжуються.
Франція		7900 км (0,8%)	7	Реалізація проектів з будівництва платних доріг здійснюється за рахунок бюджетного фінансування або в рамках концесій і партнерських програм.
Велика Британія	Шестиполосне шосе М6 Толл навколо Бірмінгема	43 км (0,0001%)	11	Будівництва дороги здійснювала компанія Midland Expressway Ltd, з якою було підписано договір терміном на 53 роки на будівництво і технічну експлуатацію дороги (по сплиттву терміну магістраль перейде у власність держави).
США	Система	8400 км	4	Платні дороги (мости, тунелі) в

	магістралей, Interstate Highway System, що з'єднує американські штати (будівництво 1956-1973 рр.)	(0,13%)		США будується з приватними залученнями кредитних коштів і приватних інвестицій (приватна компанія концесіонер здійснює будівництво і експлуатацію (в основному на праві власності) протягом встановленого терміну, після чого передає об'єкт державі).
Японія		9200 км (0,8%)	22	Будівництво платних доріг здійснює спеціальна будівельна корпорація в основному за рахунок кредитів.
Китай	Автобан Нінбо, що дозволяє забезпечити швидкісне сполучення між транзитним портом Нінбо і промисловими зонами провінції Чжецзян	133000 км (0,07%)	9	В Китаї існують «державні» дороги (будуються за рахунок кредитів, що надані банками органам влади), що експлуатуються як платні протягом 15 років; і «комерційні» (будуються за рахунок власних і залучених коштів корпорацій), термін платної експлуатації яких – 25 років.

Тим часом, зарубіжний досвід створення платних автодоріг свідчить про можливість появи деяких проблем, які говорять про те, що даний інструмент не можна вважати універсальним способом розвитку транспортної системи.

Часто будівництво платних доріг викликає невдоволення громадськості. Наприклад, в Німеччині подібна ініціатива уряду привела до протестів з боку населення (73% жителів висловилися категорично проти введення вартості за проїзд по автодорогах). У Великобританії проект створення шосе M6 Toll навколо Бірмінгема багато хто вважає провальним: тільки 25% водіїв користуються платною магістраллю, інші вважають за краще безкоштовні аналоги.

В Іспанії невдоволення концесійних компаній, в свою чергу, викликає розвиток магістралей-дублерів, на які уряд виділяє значні кошти. Це призводить до скорочення числа користувачів платними автодорогами, а, отже, і до зниження доходів, одержуваних концесіонерами (що скорочує зацікавленість приватного бізнесу в партнерських відносинах з державою). Багато водіїв перестали використовувати платні магістралі в зв'язку з економічною кризою.

Таким чином, при реалізації ДПП в інтересах розвитку транспортної інфраструктури в зв'язку з великими термінами окупності проектів приватні інвестори стикаються з ризиком низької віддачі вкладених коштів (наприклад, через зміни пріоритетів споживачів у зв'язку з економічною ситуацією або появою якісних і більш економічних аналогів).

З іншого боку, існує небезпека встановлення концесійними компаніями занадто високих тарифів, що негативно позначається на доступності доріг для населення. Так, у Франції відзначається зростання вартості проїзду на 7-11% за п'ять років, при цьому питання викликають принципи формування тарифів і випереджальні темпи підвищення тарифів на жвавих магістралях для компенсації збитків від трас з менш інтенсивним трафіком.

Проблеми іншого роду викликають побоювання у представників азіатських країн: в Японії будівництво платних доріг супроводжувалося великою кількістю корупційних скандалів (пов'язаних з неправомірним розміщенням замовлень на роботи, будівництвом чиновниками торгових точок в місцях відпочинку на дорогах), а в Китаї на дорогах незаконно встановлювалися пункти збору плати за проїзд, що

призвело до присвоєння третіми особами значних сум. У той же час, в більшості країн при реалізації масштабних проектів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури застосовується саме механізм ДПП.

У 2011 році в Австрії був успішно реалізований проект «Іпсилон», який передбачає будівництво швидкісних автомобільних доріг по гірських ділянках країни (автобан А5). Загальна протяжність побудованих в ході реалізації даного проекту швидкісних автомагістралей становить 51 км, в тому числі 76 мостових споруд і 4 тунелі (протяжністю 7,4 км). Після завершення будівництва автодороги були передані в експлуатацію терміном на 30 років спеціалізованому підприємству.

У Швеції здійснюється реалізація трьох великих проектів, що використовують принципи ДПП:

- державна дорога 50 Mjölby -Motala (включаючи міст через Skepparplan);
- дорога Е4, південний Сундсвалль (включаючи міст через фіорди);
- комплекс робіт в регіоні Умео (включаючи західну об'їзну дорогу).

При цьому, до числа основних принципів шведської моделі ДПП можна віднести:

- розподіл ризиків (що дозволяє оптимізувати витрати);
- повну відповідальність партнерів за проект (на всіх його етапах);
- тісне співробітництво з метою отримання максимальних переваг. [52]

Схожі параметри притаманні і фінським проектам, наприклад проекту будівництва траси Е 18 Муурла -Лохья, яке здійснювалося на основі використання моделі контракту життєвого циклу (форми ДПП), що передбачає інвестиційний супровід проекту на всіх стадіях (проект - будівництво - експлуатація - обслуговування).

Таким чином, використання зарубіжного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства в інтересах розвитку транспортної інфраструктури дозволяє зробити висновок про досить високу ефективність використання подібних форм взаємодії. У той же час необхідно розуміти, що,

незважаючи на привабливість таких інструментів, при їх використанні можуть виникати деякі проблеми, обумовлені станом економіки, очікуваннями споживачів, наявністю корупційної складової та іншими причинами.

Також для дослідження іноземного досвіду розвитку транзитних послуг було обрано Литву, Латвію та Білорусь. Це пояснюється, з одного боку, схожими початковими умовами розвитку (Білорусь та Україна), а з іншого – географічне положення (країни створюють своєрідну буферну вісь у системі міжнародного транзиту між Європою та Азією), рисунок 3.1. Також, для об’єктивного дослідження слід навести порівняльні результати за індексом LPI, рисунок 3.2.

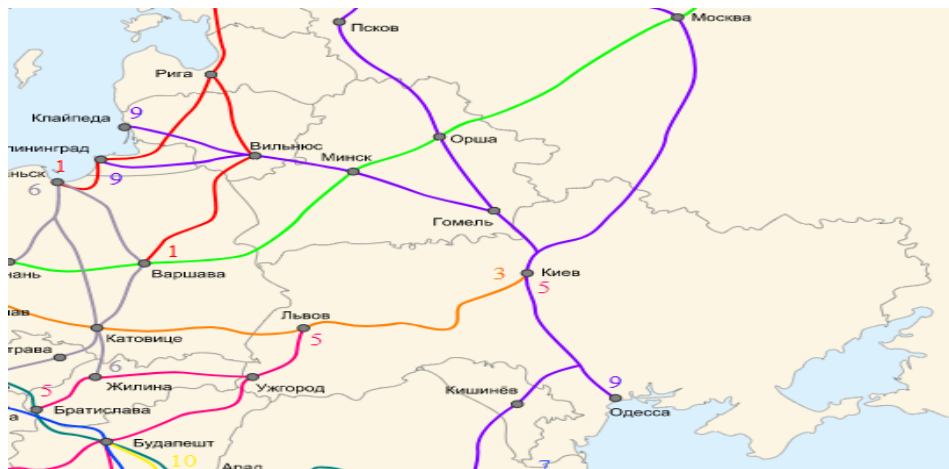


Рис. 3.1. Карта міжнародних транспортних коридорів.

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs ?	Infrastructure ?	International shipments ?	Logistics competence ?	Tracking & tracing ?	Timeliness ?
Lithuania	2018	54	3.02	2.85	2.73	2.79	2.96	3.12	3.65
Ukraine	2018	66	2.83	2.49	2.22	2.83	2.84	3.11	3.42
Latvia	2018	70	2.81	2.80	2.98	2.74	2.69	2.79	2.88
Belarus	2018	103	2.57	2.35	2.44	2.31	2.64	2.54	3.18

Рис. 3.2. Порівняльна таблиця показників України, Литви, Білорусі та Латвії за індексом LPI [33].

Навівши основні порівняльні дані можна приступати до аналізу ринку транзитних перевезень в окремих країнах.

Білорусь

Вигідне економіко-географічне і геополітичне становище Республіки Білорусь на шляху між світовими центрами ділової активності - Європейським союзом та країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону - зумовлює її роль як ключової сполучної ланки в створенні нової системи транспортних зв'язків на Євразійському континенті, орієнтованої на взаємовигідне співробітництво. Територією Білорусі проходять два міжнародні транспортні коридори. Також формування спільного кордону країн Митного союзу зумовлює підвищення транзитного потенціалу країни і створює можливості для зростання експорту транспортних послуг.

У структурі обсягу здійснюваних транзитних перевезень через територію Республіки Білорусь найбільшу питому вагу мають залізничний та автомобільний транспорт. На їх частку припадає близько 87% транзитних вантажів без урахування транспортувань магістральним трубопровідним транспортом. Серед всіх видів транспорту, що використовуються при здійсненні транзиту вантажів по території республіки, найбільшу структурну частку в загальному обсязі транзитних доходів - 22% - складають надходження від послуг залізничного транспорту. За даними національної митної статистики обсяг вантажних перевезень по залізниці через територію Білорусі склав 145 млн. тон. Найбільшою мірою збільшилися обсяги залізничних перевезень транзитних вантажів з Литви, Естонії, Казахстану, Польщі, Чехії [53].

Важливим завданням в рамках транзитної діяльності Білоруської залізниці виступає контейнеризація міжнародних вантажних перевезень та їх організація в рамках прискорених контейнерних поїздів. Сьогодні по залізниці країни регулярно курсують 12 контейнерних поїздів [54]. В силу універсальності і властивих тільки йому достоїнств особливе місце в організації та здійсненні міжнародних транзитних перевезень займає автомобільний транспорт. Його широке використання, в тому числі і в міжнародному сполученні, обумовлено економіко-географічної компактністю території Республіки Білорусь. У 2019 році загальний обсяг вантажних перевезень автомобільним транспортом по території країни склав 161 млн. тон.

В цілому стратегія Республіки Білорусь в галузі міжнародних перевезень і транзиту вантажів забезпечує щорічний приріст значень об'ємних і фінансових показників, пов'язаних з ефективністю реалізації транзитного потенціалу країни. Незважаючи на це, негативні тенденції в політичних взаєминах між суміжними країнами виступають причиною деякого погіршення основних показників розвитку транзитного ринку в даний час і в найближчій перспективі. За даними Державного митного комітету Республіки Білорусь загальні обсяги транзиту, що здійснюється автомобільним і залізничним транспортом через територію країни, в 2014 р. знизилися на 3 та на 4% до відповідних значень попереднього року. За попередніми експертними оцінками потенційне зниження валютних надходжень в Білорусь від бізнесу автомобільних перевізників, що виконують рейси за маршрутом «Європейський союз - Росія», через санкції може скласти близько 20-25%.

Світовий досвід свідчить про те, що ефективним фактором розвитку транзитного потенціалу держави є формування на його території транспортно-логістичної системи. Товарний транзит і транспортна логістика вимагають наявності загального набору інфраструктурних об'єктів в державі, а саме: мережі автомобільних доріг загального користування, об'єктів придорожного сервісу, а також багатофункціональних транспортно-логістичних центрів. Тут і далі в розгляд приймається, перш за все, інфраструктура автомобільного транспорту як найбільш універсального і затребуваного провідника транзитних вантажопотоків, що проходять по території Республіки Білорусь.

Важливість розвитку міжнародного транзиту вантажів і ринку транспортно-логістичних послуг в Білорусі багато в чому зумовлюється наявністю на її території найважливішого інфраструктурного елемента - мережі автомобільних доріг загального користування довжиною 86,6 тис. км, у тому числі близько 75,0 тис. км (86, 6%) доріг з твердим покриттям. Щільність дорожньої мережі республіки становить 417 км на 1000 км² території і є однією з найвищих серед країн СНД (для порівняння, в європейській частині Росії цей показник становить близько 200 км, а в

європейських країнах з розвиненою мережею автодоріг - в середньому дорівнює 906 км) . Територію республіки перетинають два транс'європейських транспортних коридори під номерами 2 (Захід - Схід) і 9 (Північ - Південь). Зазначені транспортні коридори для Білорусі є транзитними. Оцінки експертів свідчать про те, що пропускна спроможність автошляхів Білорусі за основними напрямками використовується приблизно лише на одну третину.

Нововведенням в сфері автодорожньої інфраструктури Білорусі з серпня 2013 року стало впровадження телематичної системи автоматизованого збору плати за користування автомобільними дорогами BelToll, розробленої австрійською компанією Kapsch TrafficCom AG. Доцільність подібної системи очевидна: стягування зборів за проїзд по дорогах, які вирізняються високою якістю, приносить суттєві додаткові доходи державі. Система BelToll використовує технологію спеціального радіозв'язку на коротких відстанях і забезпечує стягування плати за проїзд по магістральним ділянках ключових автодоріг республіки загальною протяжністю тисячу сто вісімдесят дев'ять км в автоматичному режимі. У перспективі BelToll охопить 2,7 тис. км білоруських доріг.

На думку експертів, в даний час недостатня транзитна привабливість логістичних центрів і операторів в Білорусі багато в чому обумовлена відносно низькою комплексністю послуг: даний показник оцінюється в 25% по республіці проти 73% по країнах Європейського союзу. Формування і розвиток транзитно-привабливої транспортно-логістичної системи на території Білорусі передбачає подальше створення мультимодальних багатофункціональних транспортно-логістичних центрів, у тому числі прикордонні термінали, з урахуванням виправлення допущених при плануванні окремих прорахунків. Важливо враховувати, що в Західній Європі діяльність транзитних логістичних центрів забезпечує 25-40% доходу транспортного комплексу відповідних країн [55].

Литва

Литва може багато чого запропонувати іноземному інвесторові, що бажає влаштуватися в Балтійському регіоні. Країна розташована на перетині трьох величезних ринків і є своєрідним трампліном для виходу як на ринки ЄС, так і на східні ринки (Росія і країни СНД). Литва завжди активно співпрацювала зі своїми сусідами, іншими країнами регіону Балтійського моря: скандинавськими державами, Німеччиною, Польщею, Латвією та Естонією. Товарообіг між Литвою і країнами регіону становить близько половини всього товарообігу зовнішньої торгівлі Литви, близько 70% прямих іноземних інвестицій в Литву припадає на частку країн регіону Балтійського моря. Країна стала повноправним членом ЄС на початку 2004 року, а 21 грудня 2007 року країна увійшла до Шенгенського простору.

Генеральний Директорат енергетики і транспорту Європейської Комісії включив два транспортні коридори, які перетинають Литву (автомагістраль «Північ-Південь» із залізничною лінією, що з'єднують Скандинавію з Центральною Європою, а також магістраль «Схід-Захід», яка пов'язує великі східні ринки з рештою Європи), в число десяти найважливіших європейських транспортних коридорів. Два коридори транс'європейської транспортної мережі (TEN), що проходять через Литву:

- Напрямок «Північ-Південь»: коридор 1 - автомагістраль «VIA BALTICA» і залізниця «RAIL BALTICA» (Таллінн-Рига-Салочай-Паневежис-Каунас-Калварія- Варшава) з відгалуженням ІА (Таллінн-Рига-Шяуляй-Таураге-Калінінград).
- Напрямок «Схід-Захід»: коридор 4 з відгалуженням 4b (Київ-Мінськ-Вільнюс-Клайпеда) і відгалуженням 4d (Каунас-Калінінград).

У країні є 3 міжнародні аеропорти, які розташовані в східній (в столиці Литви - Вільнюсі), Центральній (у другому за величиною місті - Каунас) і західній (в приморському курортному місті Паланзі) Литві. Найпівнічніший і єдиний незамерзаючий морський порт на східному узбережжі Балтійського моря розташований в західній частині Литви. Клайпедський державний морський порт -

регіональний транспортний центр Литви, де з'єднуються морські, сухопутні і залізничні колії зі Сходу і Заходу.

Клайпедський державний морський порт щорічно обслуговує близько 7 000 кораблів і 20 мільйонів тонн вантажів, а також приймає великотонажні судна: суховантажі вантажопідйомністю до 70000 тон, танкери вантажопідйомністю до 100000 тонн і круїзні судна довжиною до 270 метрів. Незамерзаючий Клайпедський морський порт може приймати судна типу «PANAMAX». По вхідному каналу можуть проходити судна з осадкою до 15 метрів, а по навігаційному каналу порту - судна з осадкою 13-14,5 метрів. Порт планує поглибити дно акваторії до 17,5 метрів.

Литовський залізничний транспорт надає якісні послуги з перевезення вантажів і пасажирів на далекі відстані. Залізничний транспорт щорічно перевозить близько 50 млн. тон вантажів і 7 млн. пасажирів. Прямі залізничні маршрути пов'язують Литву з Росією, Білоруссю, Латвією, Польщею та Німеччиною. Крім того, через Литву проходить основний транзитний маршрут між Росією і Калінінградською областю Російської Федерації Литовські логістичні центри мають приблизно 550000 м² складських приміщень. Найбільше нових сучасних складських приміщень є в Вільнюсі (близько 300000 м², зростання - 7%), на другому місці знаходиться Каунас (близько 200000 м², зростання - 77%), на третьому місці - Клайпеда (85000м², зростання - 49%). Подальше будівництво логістичних центрів заплановано в північному, західному, південно-східному і північно-східному регіонах Литви.

Латвія

Латвія - місце, що підходить для організації транзиту і логістики між ринками Європейського Союзу, країн СНД і Азії. Портові, залізничні оператори, автоперевізники, логістичні центри, експедитори та оператори нафтопроводів і нафтопродуктопроводів надають ефективні та конкурентоспроможні послуги. Сектор транзиту і логістики в народному господарстві Латвії забезпечує приблизно четверту частину експорту послуг. Тому йому приділяється особлива увага, як на

державному рівні, так і на рівні підприємств, і найбільші інвестиції в транспортну інфраструктуру - порти, залізницю і автодороги - в першу чергу вкладаються саме в напрямку, що використовуються для транзиту.

У латвійських портах в 2018 році було оброблено понад 63 мільйонів тон вантажів. Регулярне поромне сполучення з'єднує Латвію з портами Швеції і Німеччини. Контейнерні лінії надають можливість здійснювати контейнерні перевезення в багато інших портів Балтійського моря і в більш віддалені порти Європейського Союзу.

Залізнична система з колією шириною 1520 мм забезпечує організацію залізничних вантажних перевезень в напрямку країн СНД і Азії з прямим виходом на латвійські порти в Європейському Союзі. У 2018 році по залізниці було перевезено понад 48 мільйонів тон вантажів. 87% залізничних перевезень здійснюється транзитом через порти, 3% - по сухопутному маршруту. Лише 10% складають латвійські імпорто-експортні вантажні перевезення [56].

Латвія своїм пріоритетом вважає розвиток ефективної, надійної, мультимодальної, збалансованої, дружньої навколишньому середовищу і конкурентоспроможної транспортної системи, забезпечення стабільного зростання обсягів транзитних вантажів, розвиток центрів дистрибуції і логістики, а також збільшення доданої вартості вантажів.

Транзитні коридори Латвії утворюють три порти: Рига, Вентспілс і Лієпая, які з'єднані автодорогами та залізницею мережі TEN-T, а також два нафтопроводи і один магістральний нафтопродуктопровід в Вентспілс. Державну політику щодо розвитку портів і всю портову діяльність координує Рада портів, транзиту і логістики.

Великі порти в основному забезпечують обробку транзитних вантажів. Порти Рига і Вентспілс працюють в статусі вільних портів. Підприємства, що працюють у вільних портах і БЕЗ можуть отримати не тільки ставку в 0% митних зборів, акцизів і податку на додану вартість, а й знижку аж до 80% від доходу підприємства і

знижку до 100% податку на нерухоме майно. Порти активно реалізують різні інвестиційні проекти, пов'язані з будівництвом і розвитком індустріальних парків і парків дистрибуції, залучаючи інвестиції, створюючи більш високу додану вартість, розвиваючи виробництво, збільшуючи спектр послуг, що надаються і створюючи нові робочі місця. Малі порти - Скулте, Мерсрагс, Салацгрива, Павилоста, Роя, Юрмала і Енгуре в основному займаються відправкою деревини і прийомом рибної продукції, в літній сезон діють і як яхтові порти. Малі порти в цьому займають стабільне місце в економіці Латвії і стали центрами регіональної економічної активності.

Метою Програми розвитку портів Латвії на 2014 - 2020 рік став розвиток і збереження латвійських портів в якості високо розвинених, що відповідають міжнародним стандартам портів, які своєю успішною діяльністю включилися в єдині трансконтинентальні мультимодальні транспортні коридори, пропонуючи послуги високої доданої вартості, збільшуючи обсяги оброблюваних вантажів і забезпечуючи високоякісне обслуговування пасажирів. Метою латвійських портів є закріплення лідируючих позицій серед портів країн Балтії, зберігаючи існуючі обсяги вантажів, а також залучаючи нові вантажопотоки, нові види вантажів і нових клієнтів.

За останні роки для розвитку транзитних послуг зроблено наступне:

- У Латвії в повній мірі діють норми митних правових актів Європейського Союзу щодо імпорту, транзиту та експорту товарів між Європейським Союзом і третіми країнами.
- Основні об'єкти транспортної інфраструктури включені в мережу TEN-T, в яку і вкладаються найбільші інвестиції, в тому числі, велика частина наданої Європейським Союзом фінансової допомоги.
- Для надання сприяння створенню нових логістичних центрів і залучення нових вантажопотоків полегшено податковий режим - імпортери товарів в Європейському Союзі можуть ввозити товари в Латвію, розмитнити без сплати податку на додану вартість, і зберігати вже розмитнені товари в центрі

дистрибуції до отримання запиту на конкретну партію від конкретного магазину в іншій країні-учасниці.

- У портах і на залізниці створені відповідні вимогам Європейського Союзу пункти прикордонного контролю.
- Робота в робочій групі експертів Євразійських транспортних з'єднань ООН (EATL), де було досягнуто включення в карти EATL транспортних сполучень між Латвією і Білоруссю, а також Латвією і Росією.
- З 2003 року регулярно курсує контейнерний поїзд «Балтика - Транзит», що з'єднує порти країн Балтії з Казахстаном, Киргизстаном, Таджикистаном, Узбекистаном і Туркменістаном.
- Разом з іншими країнами йде активна співпраця над розвитком нових маршрутів контейнерних поїздів на Євразійських транспортних коридорах.
- Високою оцінкою професіоналізму підприємців транзитної сфери Латвії є рішення США використовувати латвійську транспортну інфраструктуру для відправлення не військових вантажів до Афганістану. З першої половини 2009 року забезпечуються постійні перевезення. Проведена велика робота над залученням вантажів інших країн НАТО транзитом через Ризький порт і аеропорт.
- У Міністерстві сполучення створено Секретаріат координації логістики, в тому числі, інтернет платформа координації формату 16 + 1. З тим, щоб в контексті розвитку Нового Шовкового шляху можна було б успішно використовувати ті можливості, які дасть статус координуючої країни і отримана впізнаваність і популярність.

Для Латвії зараз головним пріоритетом є диверсифікація вантажів. Важливо збільшити обсяг контейнерних вантажів в латвійських портах. Вибір даного пріоритету обумовлений ситуацією в глобальному транспортному бізнесі і політиці.

Важливим представляється розвиток контейнерних поїздів, як в напрямку Азії, так і Чорного моря і Росії.

Все більше вантажів перевозяться контейнерами, і в основному це вантажі з високою доданою вартістю. Це дає можливість отримання більшого доходу латвійським підприємцям. Для Латвії істотним є збереження і зміцнення існуючих позицій в секторах насипних вантажів і наливних вантажів, особливу увагу звертаючи на залучення нових вантажів з нових ринків. У цьому ведеться активна робота з Китаєм з тим, щоб Євразійський транзитний коридор почав працювати і Латвія стала б воротами для імпорту китайських товарів в Європейський Союз.

Дослідивши викладений матеріал можна стверджувати, що Україна має необхідні передумови та перспективи для розвитку власної транспортної інфраструктури та подальшого розвитку міжнародних транзитних послуг. Використовуючи іноземний досвід, шляхом дослідження та імплементації кейсів з розвитку транспортної інфраструктури Україна має гарні перспективи стати якщо не головною, то ще однією важливою точкою на мапі світових транзитних маршрутів.

3.2 Перспективи розвитку міжнародних транзитних послуг в Україні

Питання реалізації та розвитку транзитного потенціалу України заслуговують на особливу увагу. Україна - транзитна держава, її географічне положення на євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьогодні транспортні потоки вантажів в напрямках Європа-Азія і Балтика-Чорне море. Разом з тим в регіоні з'являється все більше проєктів організації транзитних схем в обхід України. Це обумовлено, перш за все, складними геополітичними причинами, а і чинники економічної і виробничо-технологічної доцільності також мають місце. Транспортно-дорожній комплекс країни значно застарів, не відповідає світовим і європейським стандартам, що обумовлює високий рівень витрат, втрати і псування вантажів, низький рівень безпеки перевезень і т.д.

Це не може бути забезпечено геополітично, а вимагає внутрішніх перетворень в області дорожнього господарства, систем транспортування, інфраструктури транспортних терміналів, системи організації та управління, безпеки. Тільки після того, як транспортний комплекс країни буде виведено на належний рівень техніко-економічних показників, можна буде широко оперувати геополітичними інструментами. З огляду на скупчення безлічі проблем в сфері транзиту вантажів стратегія розвитку транзитного потенціалу України повинна бути істотно вдосконалена.

Аналіз джерел [57-62] дозволяє встановити, що з огляду на багатофакторність використання транзитного потенціалу необхідно виділяти кілька парадигм його ефективної реалізації. Парадигма як вихідна концептуальна схема, модель (метод) постановки проблем і їх вирішення, панівна в певних умовах, дозволить виділити ключові чинники реалізації транзитного потенціалу. Будь-яка парадигма формується шляхом перебільшення, відсікаючи певні сфери інформації, що дозволяє зосередити увагу на значущості і характері впливу певної групи чинників і явищ. На основі розвитку парадигм існує можливість суттєво вдосконалити транзитний потенціал і систему його управління. Перш за все, це пов'язано з розробкою економіко-математичних моделей, що описують різні сторони реалізації транзитного потенціалу відповідно до кола поставлених завдань. Основні парадигми ефективної реалізації транзитного потенціалу представлені в таблиці 3.2.

Складнощі процесу управління транзитом обумовлюють необхідність виділяти кілька функціональних систем - транспортної, транзитної і транспортно-митної. Остання являє собою комплекс структур, що виконують транспортні перевезення, а також структур, що забезпечують перехід вантажів через кордон (митні служби, прикордонно-пропускні пункти і відповідна інфраструктура). Реалізація транзитного потенціалу пов'язана з нормальною роботою всіх цих систем, так як в рамках кожної з них вирішується певний набір завдань.

Табл. 3.2. Основні парадигми реалізації транзитного потенціалу

Парадигма	Ключові фактори/напрямки/об'єкти уваги
Структурна	Характеризуються структурні пропорції розвитку різних видів транспорту, їхня відповідність структурним особливостям потреб в транзитних послугах і конкуруючих транзитних схем; поєднання структурних особливостей розвитку транспорту і реалізації транзитного потенціалу
Технологічна	Рівень технологій, що використовуються; відповідність технологій учасників; параметри технологічного прогресу; масштаби технологічних змін
Технічна	Технічний стан; пропускна спроможність засобів транспортування і інфраструктурних об'єктів; рівень інфраструктурного забезпечення; забезпечення енергією; технічні схеми транзитних перевезень; технічний ресурс транспорту
Інформаційна	Інформаційне забезпечення, інформаційний обмін, інформаційні системи, характер взаємодії учасників
Ринкова	Попит на транзитні послуги, кон'юктура ринків товарів та послуг, альтернативні схеми транзиту, капіталізація ринку, перспективи ринку
Політична	Політична стабільність та домовленості, дотримання зобов'язань, політична «воля», ефективність державної політики, політичні протиріччя
Правова	Правове регулювання, розповсюдження і протиріччя правових норм, міжнародні правові режими, правова дисципліна, розширення і розвиток правової бази (національної та міжнародної), вдосконалення нормативно-правового регулювання
Управлінська (організаційна)	Ефективність управління потужностями та ресурсами, механізми управління, вдосконалення систем управління, об'єкти управління (елементи транзитного потенціалу, системи забезпечення), керованість, проблеми управління

Конкурентоспроможність (доцільність)	Національна конкурентоспроможність, конкурентоспроможність транспортної системи, конкурентоспроможність транзитного сектору, конкурентні переваги, стійкість ринку, характер конкуренції, монополізація ринку
Ресурсна	Забезпеченість ресурсами, ресурсний потенціал, ефективність управління ресурсами, диверсифікація ресурсів та ресурсна незалежність
Цінова	Рівень цін, поєднання рівнів цін на ресурси, транзитні товари та послуги, узгодженість тенденцій, рівень ефективності перевезень, динаміка цін та узгодженість змін
Регіональна	Кількість регіональних угод та регіональних проектів, об'єми міжнародного фінансування проектів, об'єм регіональних перевезень

З точки зору міждержавних взаємодій виділяють міжнародні транспортні спільноти, пов'язані з утворенням співтовариства країн транспортних просторів і передбачають порівняно високий рівень розвитку міжнародного співробітництва. Транспортний простір базується на формуванні загального інституційного середовища, що підвищує стійкість взаємодії країн. У цьому контексті розвиток транзитного потенціалу отримує поштовх за рахунок спільного між країнами вирішення економічних, організаційних, правових, технологічних, логістичних, екологічних та інших завдань. Важливі також географічні аспекти освіти транспортних просторів, які перетинаються з векторами зовнішньоекономічної політики і, особливо, з векторами інтеграційних процесів на рівні національних економік. Розвиток транспортної системи України неможливо розглядати у відриві від процесу економічної інтеграції в рамках ЄС, ОЧЕС (Організації Чорноморського економічного співтовариства), ГУАМ та інших угруповань. Україна бере участь у формуванні транспортних просторів різних рівнів, що впливає на розвиток її транзитного потенціалу. Особливе значення має взаємодія з іншими транзитними

державами, що забезпечують одні і ті ж міжнародні потоки вантажів (Польща, Чехія, Словенія, Молдова і т.д.). Транзитний простір країн відрізняється узгодженістю інтересів в галузі використання транзитного потенціалу, взаємною зацікавленістю і спільністю, єдиною націленістю їх політик.

На сучасному етапі Україна має сприятливі перспективи посилення позицій як транзитної держави. Транзитність країни може стати ще більш важливим фактором її економічного розвитку, зміцнення геоекономічних і геополітичних позицій на світовій арені. У світлі останніх подій питання вдосконалення стратегії розвитку транзитного потенціалу України різко актуалізувалися. Континентальний ринок транспортно-транзитних послуг і його регіональні сегменти активно трансформуються. Це призводить до ускладнення проблем реалізації транзитного потенціалу, що вимагає доповнення деяких принципових позицій транспортної стратегії. Виходячи з систематизованих теоретичних і емпіричних даних слід виділити такі цільові домінанти розроблюваної стратегії: забезпечення високого рівня функціонування транспортного комплексу; формування конкурентоспроможного техніко-економічного рівня транзитних перевезень (на основі міжнародних угод і стандартів); підвищення економічної ефективності транзитного сектора; дотримання вимог національної безпеки, захист національних інтересів і економічної незалежності країни.

Спрямованість перерахованих вимог, а також аналіз сформованих проблем реалізації транзитного потенціалу, призводить до необхідності розширення та інтенсифікації процесів модернізації матеріально-технічної бази національної транспортної системи. Процес повинен охопити не тільки виробничі, але і ланки забезпечення та допомоги, тобто весь господарський механізм і уклад роботи транспорту. На концептуальному рівні пропонується виділити універсальну модель «П'яти модернізацій», що включає «вузлові» напрями змін (рис. 3.3).

Звісно ж, що орієнтирами в проведенні модернізації повинні стати європейські та світові стандарти по різних моментах виконання транзитних перевезень.

Слід охарактеризувати кожен з представлених напрямків:

- модернізація технології - охоплює питання підвищення технологічного рівня транзитних перевезень і роботи всієї транспортно-транзитної системи за рахунок впровадження передових технологій. Особливе місце має приділятися впровадженню інформаційних технологій. Принциповими питаннями є технологічна уніфікація роботи елементів системи, узгодження технологічних параметрів роботи з країнами партнерами;
- модернізація системи управління - повинні бути усунені «слабкі місця» в системі управління, поліпшена організація процесу перевезень і процесу управління для задоволення вимог ринку. Удосконалення управлінських і організаційних структур має базуватися на нових принципах ефективності управлінського процесу, на економії газу й результативному використанні ресурсів, оптимізації механізмів управління в плані гнучкості, точності впливу і т. д .;
- модернізація інфраструктури - в області транзитних перевезень може бути задіяна інфраструктура різних типів, кожен з яких має свою специфіку в плані набору послуг, орієнтації на різні сегменти ринку, моделі розвитку, досягнення конкурентоспроможного рівня;
- модернізація системи безпеки - вимоги безпеки на сучасному етапі виступають пріоритетом при виконанні транзитних перевезень, вводять ряд нових критеріїв ефективності роботи транспорту. Необхідно враховувати різні рівні, сфери і напрямки забезпечення безпеки перевезень, також мають свої особливості. Важливо розширити роботу зі споживачами послуг і поглиблювати міжнародне співробітництво;
- модернізація системи якості - якість транзитних послуг виступає найважливішим фактором отримання конкурентних переваг, тому модернізація повинна носити випереджаючий характер на основі «проривних»

проектів. Підвищення якості послуг має носити загальний характер, охоплювати стратегічні перспективи транзитного потенціалу. Механізми підвищення якості повинні бути побудовані на основі імплементації світових досягнень (ISO), підвищенні рівня інформатизації та автоматизації.



Рис. 3.3. Модель «П'яти модернізацій» транзитного потенціалу України

За вказаним напрямком необхідно провести глибокі перетворення для досягнення необхідного рівня функціональності і ефективності транзитного потенціалу. Модернізація на транспорті повинна бути ув'язана з релевантними процесами в суміжних галузях, що істотно збільшить потенціал самої модернізації і сформує досвід управління нею.

Перш за все, модернізація повинна торкнутися інфраструктури системи міжнародних транспортних коридорів, що проходять по території України. Тому вона може бути здійснена в рамках міжнародних проектів і програм із залученням інвестиційних та інших ресурсів з міжнародного простору. Як уже зазначалося, модернізація транзитного потенціалу повинна бути забезпечена адміністративно і політично (на перетині транспортної та зовнішньоекономічної політики). Це передбачає введення загальних (єдиних) критеріїв оцінки їх ефективності (в сфері транзиту).

30 травня 2018 року Кабінет Міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Дана стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Вона є основним документом розвитку транспорту, інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням даного документа [63]. Транспортна стратегія має наступну структуру:

- 1) Загальна частина
- 2) Мета стратегії та основні напрями її реалізації
 - Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система
 - Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти
 - Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт
 - Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція
- 3) Організаційне забезпечення та моніторинг реалізації Стратегії

Згідно із Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, «... необхідно впровадження нових принципів формування і координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади» [63].

Прийнята у 2018 році нова транспортна стратегія замінила «Транспортну стратегію України на період до 2020 року». Слід відзначити, що прийнятий у 2011 році в Європейському Союзі «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного простору» продовжує залишатися основним стратегічним документом. Даний документ зачіпає перспективу аж до 2050 року. На цьому тлі Україна показує більш динамічні зміни в плані коригування стратегії [64-65]. Необхідно порівняти цілі згаданих стратегій - таблиця 3.3.

Відзначається, що на відміну від транспортних стратегій України, стратегія Євросоюзу явно не виділена. Однак весь комплекс заходів в кінцевому підсумку спрямований саме на конкурентоспроможність і стійкість транспортної системи. Термін стійкість – це стан тріади трьох взаємопов'язаних і взаємообумовлених систем: соціо-економічної; біологічної природи людини; екологічної [66]. Слід виділити окремі елементи цілей транспортних стратегій - таблиця 3.4.

З цілей слід, що в стратегії України від 2010 року об'єктом виступала транспортна галузь, в стратегії від 2018 року - транспортний комплекс, в стратегії ЄС від 2011 року - транспортна система.

Табл. 3.3. Цілі транспортних стратегій

Стратегія	Ціль
Україна (від 2010 року)	Визначення концептуальних основ формування і реалізації державної політики із забезпечення стабільного і ефективного функціонування галузі транспорту, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.
Україна (від 2018 року)	Створення інтегрованого в світову транспорту мережу безпечно функціонуючого і ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення в перевезенні і покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності і ефективності національної економіки.
Європейський Союз (від 2011 року)	Єдина конкурентоспроможна і стійка транспортна система

Табл. 3.4. Елементи цілей транспортних стратегій

Параметр	Характеристика стратегій		
	Україна (2010 рік)	Україна (2018 рік)	ЄС (2011 рік)
Об'єкт	Транспортна галузь	Транспортний комплекс	Транспортна система
Ефект від стратегії	Ефективна галузь транспорту,	Інтеграція в світову транспортну мережу,	Конкурентоспроможність транспортної системи,

	конкурентоспроможність національної економіки, рівень життя населення	безпечний ефективний транспортний комплекс, конкурентоспроможність і ефективність національної економіки	баланс економічного, екологічного та біологічного факторів транспортної системи
--	---	--	---

Важливою відмінною рисою транспортних стратегій України від стратегії ЄС є намір досягти конкурентоспроможності національної економіки без досягнення конкурентоспроможності транспорту. Транспортна стратегія ЄС чітко виділяє саме конкурентоспроможність транспортної системи. Конкурентоспроможність економіки ЄС мається на увазі як похідна від конкурентоспроможності транспорту. Чи може бути конкурентоспроможною економіка без конкурентоспроможного транспорту (логістики)? Судячи з транспортної стратегії ЄС - ні.

Порівнюючи об'єкти транспортних стратегій України зразка 2010 і 2018 років, можна відзначити, що стався якісний перехід від більш розмитого (складного) поняття до більш конкретного. Однак, на цьому зупинятися не варто. Необхідно чітко відповісти на питання - інтеграція з ЄС і країнами світу повинна здійснюватися на рівні транспортних комплексів або транспортних систем? Поняття «транспортний комплекс» є більш ємним поняттям, ніж «транспортна система». Якщо виходити з цього, тоді виходить, що Україна ставить перед собою завдання більш складні, ніж в ЄС. Чи доречно це, порівнюючи можливості України і ЄС?

Транспортна стратегія України зразка 2018 року є багато в чому прогресивною. Однак для її реалізації необхідно відповідне забезпечення. Бачиться прогресивним створення банку (бази) даних про проекти, які пов'язані з реалізацією стратегії. Це може бути реалізовано у вигляді сайту з відповідною інформацією.

Згідно із транспортною стратегією моніторинг її реалізації значною мірою лежить на КМУ та Міністерстві інфраструктури України, що зазначено в останньому розділі стратегії. В свою чергу Мінінфраструктури утворюється спеціальний моніторинговий комітет. Для визначення і корегування ключових цілей загальний період розбивається на трирічні плани заходів.

У своїй роботі «Структура плану заходів на 2019-2021 роки щодо реалізації національної транспортної стратегії України» доцент ХНТУСГ ім. Петра Василенка виклав наступну структуру концептуального характеру першого трирічного плану. «...Завдяки громадському обговоренню було напрацьовано звіт, який містить пропозиції щодо вдосконалення проекту. Загальний обсяг трирічного плану складає 191 сторінку. Основні елементи плану заходів на 2019-2021 роки [67]:

Пріоритет 1. Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система:

- Авіаційна транспортна стратегія України на період до 2030 року;
- Програма розвитку та реконструкції аеропортів України на період до 2030 року;
- Програма спрощення формальностей при повітряних перевезеннях;
- Єдина операційно-інформаційної система «АІС Морська адміністрація»;
- Сервіс електронного надання послуг «Електронний кабінет перевізника»;
- Сервіс електронного оформлення заходів державного нагляду (контролю) у сфері автомобільного транспорту в електронному форматі («Електронний протокол»);
- Реєстр міжнародних, міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування
- Перелік показників ефективності діяльності ПАТ «Укрзалізниця»;
- Запровадження інтелектуальних транспортних систем – вагового контролю в русі, контролю швидкості та оплати за користування дорогами;
- Проект Закону України «Про мультимодальні перевезення»;

- Проект Логістичної стратегії України;
- Програма розвитку мультимодального транспорту;
- Схема розміщення мультимодальних кластерів ;
- Комплексний план розвитку морських портів України;
- Довгостроковий план розвитку доріг до 2030 року ;
- Морське єдине вікно ;
- Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту ;
- Стандарт вищої освіти у сфері внутрішнього водного транспорту ;
- Закон України «Про Національне бюро розслідування авіаційних подій»;

Пріоритет 2. Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти:

- Комплексна програма розвитку суднобудування та судноремонту до 2035 року;
- Геоінформаційна система керування станом автомобільних доріг ;
- Система e-Logistics задля безпаперового супроводу перевезень вантажів у реальному часі ;
- Національна мережа швидкісних авто зарядних станцій для електромобілів;
- Єдина інформаційна система технологічної взаємодії різних видів транспорту ;
- Єдина інформаційно-телекомунікаційна система Мінінфраструктури України «SMART INFRASTRUCTURE» ;
- Проект нормативно-правового акту “Про логістичну діяльність” ;
- Проект нормативно-правового акту “Про статус логістичного оператора”;
- Класифікатор об’єктів логістичної інфраструктури в Україні;
- Інноваційна програма «школа-вуз-підприємство» ;
- Модель партнерства «науковці-роботодавці»;

- Центр транспортних інновацій ;
- Професійні стандарти транспортних професій ;

Пріоритет 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт:

- Міжвідомчий орган управління безпекою дорожнього руху ;
- Єдиний центр збору та аналізу інформації щодо аварійних подій на авіаційному, морському, річковому, автомобільному та залізничному транспорті ;
- Автоматизована інформаційна система управління “Авіаційна безпека”;
- Єдина база обліку та аналізу дорожньо-транспортних пригод ;
- Проект концепції єдиної Національної бази даних дорожнього руху ;
- План швидкого реагування на дорожньо-транспортні пригоди ;
- Система аудиту та інспекції безпеки дорожнього руху на національному та регіональному рівні ;
- Система навчання аудиторів безпеки автомобільних доріг ;
- Секторальна стратегія розвитку велосипедного транспорту ;
- Мережа навчальних та екзаменаційних центрів підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів з перевезень ;
- Реєстр автомобільних перевізників, який включає базу даних щодо порушень вимог законодавства;
- Інструкція по здійсненню відомчого моніторингу за станом об’єктів навколишнього природного середовища берегових підприємств морського транспорту ;
- Методики визначення розрахунку викидів парникових газів та забруднюючих речовин автомобільним, авіаційним, залізничним, водним транспортом ;

- Методика визначення розміру дорожніх зборів за користування автодорогами з урахуванням рівня екологічних норм автомобілів ;
- Транспортні моделі великих міст ;
- Концепція розвитку міського електричного транспорту України ;
- Система дорожніх зборів з учасників дорожнього руху залежно від екологічного класу автомобіля ;

Пріоритет 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція:

- Пілотний проект сталої мобільності міста, області (перший етап) ;
- Методика оцінки надання якості транспортних послуг як на національному та і на регіональному рівнях;
- Система обліку оплати проїзду на національному рівні ;
- План розвитку потенційно прибуткових пасажирських перевезень ;
- Системи управління якістю пасажирських залізничних перевезень ;
- Транспортна комплексна карта доступності транспортних послуг ;
- Закон України «Про соціально значущі послуги з перевезення пасажирів»;
- Мережі велосипедних доріжок у містах з відповідним рівнем якості та безпеки; [68]»

Та все ж «стрижневою» проблемою розвитку транзитного потенціалу України є дефіцит інвестиційних ресурсів. Для збільшення обсягів фінансування галузі основним завданням залишається диверсифікація джерел інвестиційних ресурсів, що спрямовуються на вдосконалення матеріально-технічної бази та інфраструктурних елементів. У зв'язку з цим повинно розвиватися державно-приватне партнерство (концесії, делеговане управління, спільні підприємства, корпоратизація, державні контракти). Основними принципами його активізації є: рівноправність і відповідальність сторін; прозорість і легітимність; врахування інтересів; селективність у виборі напрямків і проектів тощо. Для додаткового стимулювання бізнесу може використовуватися механізм субсидування процентної ставки за

банківськими кредитами з бюджетних коштів. Також принциповим питанням виступають державні гарантії приватних інвестицій. Система надання державних гарантії повинна бути максимально диверсифікована з використанням всіх можливих методів.

При розробці державних цільових програм з розвитку транзитного потенціалу цілі повинні бути об'єднані в ієрархічну систему, пов'язану з геополітичними та геоекономічними завданнями, цілями економічного розвитку країни. Цілі мають бути реалістичними, але в той же час бути в достатній мірі амбітними. Природно, цільові орієнтири програми можуть змінюватися (особливо цілі нижніх рівнів ієрархії), тому механізм їх коригування додасть гнучкості в плануванні. У той же час для встановлення цілей важливий вибір і систематизація пріоритетів, розподіл їх і закріплення послідовності за сферами і етапами розвитку транзитного потенціалу. На базі цілей шикуються інші елементи державних програм:

- 1) Комплекс взаємопов'язаних завдань;
- 2) Елементи планування з закріпленням термінів і джерел необхідних ресурсів, розподілом відповідальності;
- 3) Комплекс сфокусованих і скоординованих заходів і заходів економічного, соціального, організаційного, науково-технологічного характеру;
- 4) Комплекс показників та індикаторів, призначених для контролю за реалізацією програми.

Важливо враховувати, що державні програми розвитку транзитного потенціалу повинні розроблятися в інституціональному (є первинним) і нормативно-технократичному проектах. Кожен з них розкриває принципово важливі позиції в різних аспектах: інституційний оцінює інтереси всіх учасників програми, її вплив на різні зацікавлені групи; нормативно-технократичний є органічним доповненням інституційного і зосереджує увагу на проведенні модульних розрахунків за різними напрямками дій.

Особлива увага в стратегії має бути приділена зовнішній політиці, так як саме на міжнародному рівні формуються передумови доцільності, необхідності та ефективності процесу модернізації транзитного потенціалу. В цьому плані необхідно підвищити результативність міжнародного співробітництва на всіх рівнях деталізації. Необхідно враховувати, що співпраця в сфері інфраструктури має великий інтеграційний потенціал, сприяє широкомасштабній інтеграції економічних систем.

Реалізація транзитного потенціалу України є багатовекторною, орієнтується на різні економічні простори. Тому, щоб охопити всі наявні можливості, необхідно забезпечити поєднання і узгодження різних векторів географічної спрямованості в області інтересів і переваг. Географічна спрямованість транзитного потенціалу визначить і політичні, і економічні орієнтири. Тому багатовекторність формує принципово нові умови в забезпеченні синергізму міжнародних транспортних просторів.

Складнощі узгодження різних географічних векторів використання транзитного потенціалу виникають в політичному плані, а також в сфері управління (оптимізація географії транспорту і транзитного потенціалу; питання реформування транспорту та інфраструктури; визначення напрямків розвитку транзитного потенціалу; організація схем перевезень і взаємодії). Все це об'єктивно потребує вдосконалення механізмів управління розвитком транзитного потенціалу.

На основі викладеної інформації можна запропонувати наступний список рекомендацій щодо розвитку міжнародних транзитних послуг:

- 1) Доцільно покращувати тарифну політику в міжнародному транзиті при переробці вантажів. Вартість обробки контейнерів в українських портах вище в порівнянні з міжнародними тарифами, навіть не враховуючи неофіційні платежі, однак ефективність діяльності транспортних служб, приймаючи до уваги термін виконання робіт, залишається низькою. На думку авторів документа, це створює серйозний бар'єр для розвитку вітчизняної торгівлі, що

теж надає опосередкований негативний вплив на сектори імпорту та експорту, а також на розвиток МТК.

- 2) Необхідно нарощувати зусилля зі створення конкурентоспроможних умов для функціонування транзитного ринку України, перш за все, в басейні Чорного моря, де відчувається велика конкуренція з боку як російських, так і румунських і навіть молдавських портів.
- 3) розробка і впровадження на основних напрямках транзитних перевезень комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії всіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі узгоджених графіків руху, режимів роботи, технологій перевезень, переробки та контролю вантажів;
- 4) Важливо продовжувати роботу щодо вдосконалення системи нормативно-законодавчого забезпечення транзитних процесів. Слід зазначити, що без внесення відповідних змін до законодавчих нормативно-правові актів неможливо залучити додаткові обсяги транзитних вантажів, які б транспортувалися через територію України різними видами транспорту.
- 5) Забезпечення пріоритетного пропуску поїздів з транзитними вантажами за напрямками основних масових перевезень, скорочення їх простоїв на станціях, організація руху експресних поїздів з транзитними вантажами; підвищення на 30% швидкості доставки транзитних вантажів;
- 6) Потрібно активніше розвивати прогресивні, випробувані в світовій практиці технології переробки транзитних (перш за все, контейнеризованих) вантажів в міжнародному транзиті.
- 7) Необхідно в подальшому розбудовувати транспортну інфраструктуру, що дозволить залучати більші об'єми транзитних вантажів, а також розглянути варіант впровадження практики приватних транспортних шляхів і стягування плати за їхнє використання.

Реалізація поставлених завдань з розвитку перевезень транзитних вантажів залізницею і переробці їх в процесі транзиту може стати основою для поступового відродження України як значимої транзитної держави, суттєво розширити бюджетні надходження за надання транзитних послуг, зіграти важливу роль в прискоренні післякризового відновлення національної економіки та ефективному включенні нашої держави в нову систему поділу праці в посткризовому світі.

Висновки до третього розділу:

Приведені кейси іноземного розвитку транспортної інфраструктури засвідчують позитивний вплив на економіку, створення нових об'єктів інфраструктури приватними підприємствами. Таким чином, вони підсилюють впевненість в обраній моделі розвитку транспортної інфраструктури України і надають цінний досвід державно-приватного підприємництва. В той же час, аналіз транзиту у Білорусі, Литві та Латвії знову вказує на неповне використання транзитного потенціалу України, і засвідчує зміни на ринку транзитних перевезень, особливо у так званій буферній осі між Європою та Азією. Тобто майбутній рівень конкурентоспроможності України на ринку транзитних послуг на пряму залежить від модернізації транспортної інфраструктури.

План модернізації транспортної інфраструктури в Україні втілений у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Вона призначена більшою мірою для спрямування державної політики на створення ефективного транспортного комплексу та контролю за реалізацією цілей. Для цього передбачено створення трирічних планів для оперативного корегування політики держави і створення спеціального моніторингового комітету.

Але основне питання у реалізації планів з модернізації транспортної інфраструктури України полягає у залученні інвестиційних коштів. Для вирішення даної проблеми потрібен комплексний підхід в державній політиці. Стабільна ситуація у країні, верховенство права, тотальна боротьба з корупційною діяльністю,

ефективна діяльність державних установ мають створити сприятливі умови для бізнесу в Україні, що в свою чергу залучить значний об'єм інвестиційних ресурсів.

ВИСНОВКИ

В ході вирішення поставлених в дослідженні завдань були отримані наступні результати, а саме:

- 1) Проаналізовано різні точки зору на сутність міжнародного транзиту. Зроблено висновок, що міжнародний транзит - це комплекс транспортних послуг по переміщенню вантажу з однієї країни в іншу, за території третьої і без зміни його якісного стану. Транзит слід розглядати не тільки як частина бізнесу, що вносить свій внесок у ВВП, але і як важливий елемент міжнародної конкурентоспроможності країни. Він органічно вписується в геополітику держави, що ставить перед собою чіткі стратегічні цілі. Особливо це актуально в умовах глобалізації, що охопила країни, потоки товарів і послуг, капіталів і людей, а також системи комунікацій інформації, діяльність міжнародних економічних і фінансових організацій і корпорацій, що, в підсумку, утворило глобальну економіку, в яку в більшій чи меншій мірі вплетені всі без винятку національні економіки.
- 2) Представлена безліччю різних видів послуг і виробництва, транспортна інфраструктура являє собою окрему галузь господарства, яка чинить серйозний вплив на пов'язані з нею області діяльності. Транспорт структурує ринкову економіку, формує єдиний економічний простір, будучи інструментом інтеграції національної економіки в систему зовнішньоекономічних зв'язків.
- 3) Географічне положення країни має важливий вплив на політику України, її економічний розвиток. Займаючи географічно центральну частину Європи, Україна об'єктивно покликана грати роль геоекономічного моста у відносинах між країнами Заходу і Сходу.
- 4) Виявлена значна роль держави в регулюванні сфери міжнародного транзиту вантажів.

- 5) Проаналізовано особливості міжнародного транзиту в системі зовнішньоекономічних зв'язків України. Міжнародна торгівля транспортними послугами є невід'ємною і найважливішою частиною міжнародної торгівлі послугами. Сама зовнішня торгівля нерозривно пов'язана з діяльністю міжнародного транспорту. При цьому випереджальні темпи становлення і розвитку міжнародних транспортних систем часто стимулюють розвиток окремих регіонів і країн в цілому.
- 6) Обґрунтовано, що сектор транспортних послуг відноситься до числа найбільш перспективних для України секторів послуг. Для нашої країни представляє безперечний інтерес освоєння потенціалу світового ринку транспортних послуг, що входять до складу поняття міжнародного транзиту.
- 7) На основі проведеного порівняльного аналізу стану інфраструктури міжнародних транспортних коридорів (МТК) для цілей міжнародного транзиту на території України, обґрунтовано, що максимальна інтеграція України в систему МТК є одночасно фактором розширення зовнішньоекономічних зв'язків країни і збільшення рівня її безпеки.
- 8) Транзитна політика є фактором першорядної важливості, що впливає на розвиток транспортної галузі в цілому та сприяє динаміці зростання транзитних перевезень зокрема. В даний час в Україні спостерігаються встановлення чітких, єдиних і скоординованих дій з даного питання шляхом реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.
- 9) В даний час північні регіони Російської Федерації стали практично єдиними безпосередніми виходами в західну (атлантичну) сферу, набули нового значення в зв'язку з розвитком світогосподарських зв'язків, у результаті яких зростає роль і значення Північного морського шляху. Глобалізація світової економіки стимулює створення нового міжконтинентального транспортного маршруту між Європою і Азією.

- 10) В даний час Україна не є єдиним безпосереднім коридором для транспортування товарів зі Сходу до Європи. Простежується значна конкуренція на визначеній «буферній» осі шляхом модернізації транспортної інфраструктури та будівництва нових транспортних об'єктів, а також розробка та реалізація нових нормативно-правових актів за європейськими стандартами для спрощення процесу транзиту товарів.
- 11) Було виділено чинники, що стримують розвиток міжнародних транзитних послуг в Україні та не дозволяють повною мірою реалізовувати транзитний потенціал. Так, тимчасова окупація Кримського півострову та окремих територій Донецької та Луганської областей обмежують доступ до транспортних шляхів та гальмують реалізацію нового Шовкового шляху. Також бойові дії роблять нестабільною політичну та економічну ситуацію в країні, що не дозволяє українській владі повноцінно працювати над розвитком транспортної інфраструктури, а міжнародним інвесторам дає сигнал про низький рівень надійності їхніх вкладів.
- 12) Огляд Національної транспортної стратегії України та міжнародних рейтингів свідчить про високий рівень потенціалу країни у сфері міжнародного транзиту. Але для зайняття лідируючих позицій необхідно комплексно підійти до вирішення проблем. А саме проблеми транспортної, транзитної та транспортно-митної систем.

Отже, як зазначалось вище Україна на даний момент використовує свій транзитний потенціал лише на половину. Маючи розгалужену систему залізничних та автомобільних шляхів, а також портову та авіаінфраструктуру Україна має шанси на надання якісних послуг на ринку міжнародного транзиту. Але для цього необхідна модернізація транспортної інфраструктури та нові закони для спрощення транзитних процесів та ефективного обслуговування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Європейська Комісія – Податковий та митний союз. Митні процедури імпорту та експорту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit_en
2. Митний кодекс України від 2012 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
3. Кураков В.Л. Економіка і право: Великий тлумачний словник-довідник. 9000 фінансово-економічних та правових термінів -М .: Вуз і школа, 2004.
4. Новий економічний і юридичний словник / За ред. А.Н. Азріліяна і ін. - М .: Інститут нової економіки, 2003.
5. Convention and Statute on Freedom of Transit, Barcelona, 1921-7 League of Nations Treaty Series. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://treaties.un.org/Pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=559&chapter=30&clang=_en
6. Крючков Р.В. Державна політика Росії по відношенню до міжнародного транзиту товарів через територію РФ: Дис. канд. екон. наук. - М., 2004. - С. 12.
7. United Nations Conference on Trade and Development. General profile: Netherlands [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/528/index.html>
8. Transport Business Strategy for 2008-2012 // The World Bank Group, Transport Sector Board, Washington D.C.
9. Щербанін Ю. А. Транспортні коридори: ще модно? / Ю. А. Щербанін - 2006. - № 5. - С. 7-9.
10. Карасьов В. А. Глобалізація ринку транспортних послуг і транспортно-логістичних систем в світовій економіці: автореф. дис. на здобуття уч. ступеня

- канд. екон. наук: спец. 08.00.14 "Світова економіка" / В. А. Карасьов; - М., 2008. - 25 с.
- 11.Корольова Е. А. Транспортні коридори як фактор глобалізації економіки / Є. А. Корольова. - СПб. : СПГУВК, 2000. - 206 с.
- 12.Визначення основних понять галузі міжнародного транзиту – передумова ефективного державного регулювання в цій сфері. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2010-2-15.pdf>
- 13.Бакаєв О. О. Міжнародні транспортні коридори - пріоритет української економічної перспективи / О. О. Бакаєв, С. І. Пирожков, В. Л. Ревенко // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Україна в XXI столітті : концепції моделі економічного розвитку : Вип. XXIII : Матеріали доп. V Міжнар. Конгресу укр. економістів, м. Львів, 22-26 трав. 2000 р. / НАН України. Ін-т регіон. дослідж. ; Львів, 2001. - С. 495-514.
- 14.NOTTEBOOM, T., RODRIGUE, J.-P. (2007) “Re-assessing port hinterland relationships in the context of global supply chains.” In J. Wang, D. Olivier, T. Notteboom & B. Slack (Eds.), Ports, cities, and global supply chains, London: Ashgate, pp. 51-68
- 15.Кабінет Міністрів України. Постанова від 4 серпня 1997 року № 821, Київ. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>
- 16.Кабінет Міністрів України. Постанова від 20 березня 1998 року року № 346, Київ. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-%D0%BF>
- 17.Автомобільний транспорт України: стан, проблеми перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний

- інститут; за заг. ред. А.М. Редзюка. - К.: ДП „ДержавтотрансНДІпроект”, 2005. - 400 с.
- 18.Ремига Ю.С. Аналіз тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України // Збірник наукових праць НАУ. - 2008. - №20. - С.263-273.
- 19.Леонтьєв Р.Г., Орлов А.Л. Транзитний потенціал транспорту (гіпотези і реалії): монографія. - Хабаровськ: Изд-во ДВГУПС, 2015. - 303 с.
- 20.Суходолов А.П. Передумови, етапи та перспективи розвитку транспортного комплексу / А.П. Суходолов // Новини Іркутської державної економічної академії. - 2015. - № 25 (т. 3). - С. 397-407.
- 21.Пасічник, А. М. Методологія формування логістичної транспортно-митної інфраструктури в Україні: монографія / за ред. А. М. Пасічника. – Дніпропетровськ: УМСФ, 2016. – 168 с.
- 22.Ткачук, С. В. Транзитний потенціал України: чинники формування та проблеми розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/handle/123456789/2831>
- 23.Пасічник, А. М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної систему. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=esbzt_2016_12_14
- 24.Пасічник, А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник СХУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). Ч. 1. – С. 218–223.
- 25.Statista. Total global logistics market size. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.statista.com/statistics/1069868/total-global-logistics-market-size-region/>

- 26.UIC Statistics. Rail Information System and Analyses. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uic.org/support-activities/statistics/>
- 27.Central Intelligence Agency. Roadways. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>
- 28.European Commission. Taxation and Customs Union. International Road Transport. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/tir-transports-internationaux-routiers-international-road-transport_en
- 29.European Commission. Taxation and Customs Union. Customs transit: NATO. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-nato_en
- 30.OECD International Transport Forum. Key Transport Statistics 2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.itf-oecd.org/key-transport-statistics-2018-2017-data>
- 31.Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators / J-F. Arvis, D. Saslavsky, L. Ojala, B. Shepherd, Ch. Busch, A. Raj, T. Naula. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf
- 32.Остапенко Т. Г. / НАУ – Кафедра МЗЕДП 2017р. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/35270>
- 33.The World Bank. LPI. Global ranking 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>
- 34.Lobovko V. (2017) “Analysis of the market of logistics services in Ukraine. Trends, Challenges and Opportunities”, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trademaster.ua/articles/312595>

35. World Bank. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf
36. OECD Data. Infrastructure investment. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>
37. UNECE. Sustainable Development Brief. Infrastructure and Growth. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.unece.org/info/publications/sustainable-development-briefs.html>
38. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
39. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
40. Державна служба статистики України. Вантажообіг за видами транспорту за січень-грудень 2019 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
41. National Traditional Strategy of Ukraine. Transport sector policy. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>
42. Кабінет Міністрів України. Постанова від 24 лютого 2016 року року № 126, Київ. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF>
43. Видатки зведеного бюджету України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://index.minfin.com.ua/ua/finance/budget/cons/expense/2019/>

44. Ministry of Infrastructure of Ukraine. National Transport Strategy of Ukraine 2030. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/for_investors/230118/National%20Transport%20Strategy%20of%20Ukraine.pdf
45. OECD Library. Latin American Economic Outlook. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.oecd-ilibrary.org/development/latin-american-economic-outlook-2012_leo-2011-en
46. World Bank Group Flagship Report. Doing Business Report 2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf
47. OECD. Trade Facilitation. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/>
48. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
49. Frank Dobbin. Forging Industrial Policy. The United States, Britain, and France in the Railway Age. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cambridge.org/core/books/forging-industrial-policy/37D97C1BF4C10DB9E7CB3294F7474BAD>
50. Colleen Dunlavy. Politics and Industrialization: Early Railroads in the United States and Prussia. Princeton University Press, 1994. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://history.wisc.edu/people/dunlavy-colleen/>
51. European tolls [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.theaa.com/allaboutcars/overseas/european_tolls_results.jsp
52. Карлссон П. О. Державно-приватне партнерство та часткове фінансування в розвитку дорожньої інфраструктури Швеції.

53. Національний статистичний комітет Республіки Білорусь – Транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>
54. Білоруська залізниця. Річний звіт 2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf
55. Івуть, Р. Б. Організаційно-економічний механізм управління логістичними системами на транспорті і в дорожньому господарстві: монографія / Р. Б. Івуть, В. В. Рабіна, П. А. Бабошкіна, Н. Е. Гавриліна, О. А. Кулічева, Н. П. Янцохіна; колектив авторів АГТУ, БНТУ. - Астрахань: АГТУ, 2012. - 404 с.
56. Central Statistical Bureau of Latvia. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.csb.gov.lv/en/statistics/search?keyword=transport&product_type%5Bstatistics_table%5D=statistics_table&publication_date%5Bmin%5D=&publication_date%5Bmax%5D=&reference_period%5B1%5D=1
57. Чернега О.Б. Основні структурні особливості реалізації транспортно-транзитного потенціалу України / О.Б. Чернега, В.С. Білозубенко, А.С. Расторгуєв // Вісник Хмельницького національного університету. Сер .: Економ. науки. Т. 3. - Хмельницький: ХНУ, 2008. - №3. - С. 101-106.
58. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС та формування ЄСП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. - 2005. - №3. - С. 4-19. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=JRN&P21DBN=JRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=fullwebr&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=I=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9628369\\$](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=JRN&P21DBN=JRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=fullwebr&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=I=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9628369$)
59. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» / Т. Блудова // Економіка України. - 2006. - №10. - С. 73-78.
60. Жуков Є. Концептуальні наукові основи державної транспортної політики / Е. Жуков // Міжнародна економіка. - 2006. - №1. - С. 66-76.

- 61.Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.
- 62.Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року
- 63.Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 30 травня 2018 року № 430-р, Київ. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
- 64.Біла книга – Транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.tur.org.ua/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf
- 65.White Paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, European Commission, Brussels. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en
- 66.Мельник Л. Г. І ін. Соціальна і солідарна економіка при переході до сестейновому розвитку: досвід ЄС. - // Механізм регулювання економіки. - 2014. - №4. - С. 89-99. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/articles/issue_23/LEONIDG_MELNYK_IRYNA_B_DEHTYAROVA_OLENA_V_SHKARUPA_OLENA_Yu_CHYGRYN_Social_and_Solidarity_Economy_in_Transition_to_Sustain.pdf
- 67.Проект розпорядження КМУ «Про затвердження плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/193/> - 26.03.2019
- 68.Олексій Горяїнов. Структура плану заходів на 2019-2021 роки щодо реалізації Національної транспортної стратегії України. [Електронний ресурс]. – Режим

доступу:

<https://www.researchgate.net/publication/333816677> Struktura planu zahodiv na 2019-2021 roki sodo realizacii Nacionalnoi transportnoi strategii Ukraini

Огляд зарубіжної літератури**1. The Terminalization of Supply Chains: Reassessing the Role of Terminals in Port/Hinterland Logistical Relationships**

The paper discusses how logistics service providers are using terminals in their supply chains. It argues that an increasing "terminalization" of supply chains is unfolding, whereby seaport and inland terminals are taking up a more active role in supply chains by increasingly confronting market players with operational considerations such as imposing berthing windows, dwell time charges, truck slots, all this to increase throughput, optimize terminal capacity and make the best use of available land. With the development of inland terminals, a new dimension is being added: logistics players are now making best use of the free time available in seaports terminals and inland terminals, thereby optimizing the terminal buffer function.

2. International Transport Forum. Key transport statistics 2017.

Based on the International Transport Forum's quarterly transport statistics database this leaflet is published each year in May. It provides the reader with preliminary data for more than a dozen selected indicators on three inland transport modes, for ITF member countries. It also presents graphs and a short analysis of the transport activity in the global economic context highlighting main changes over the previous year.

3. Logistics Performance Index Report 2016. The Logistics Performance Index and Its Indicators.

Welcome to the LPI! The Logistics Performance Index is an interactive benchmarking tool created to help countries identify the challenges and opportunities they face in their performance on trade logistics and what they can do to improve their performance. The LPI 2018 allows for comparisons across 160

countries. The LPI is based on a worldwide survey of operators on the ground (global freight forwarders and express carriers), providing feedback on the logistics “friendliness” of the countries in which they operate and those with which they trade.

4. UNECE. Sustainable development. Brief № 3. Infrastructure and Growth.

It thoroughly explores the capital approach to measuring sustainable development and compares the indicators that result from this approach with those in already existing indicator sets. In this way, it draws the best from the conceptual work of researchers and the practical work of policy makers and statisticians. It is hoped that this work will provide an impetus for further work on statistics for sustainable development in national statistical offices.

5. World Economic Forum. Global Competitiveness Report 2019

The analysis presented in the Global Competitiveness Report 2019 is based on a methodology integrating the latest statistics from international organizations and a survey of executives. The methodology, developed in collaboration with leading experts and practitioners through a three-year consultative process, is designed to support countries to identify relevant policies and practices. The findings, interpretations, and conclusions expressed in this work do not necessarily reflect the views of the World Economic Forum.

6. World Economic Forum. Global Competitiveness Report 2018

The 2018 edition of the Global Competitiveness Report represents a milestone in the four-decade history of the series, with the introduction of the new Global Competitiveness Index 4.0. The new index sheds light on an emerging set of drivers of productivity and long-term growth in the era of the Fourth Industrial Revolution. It provides a much-needed compass for policy-makers and other stakeholders to help shape economic strategies and monitor progress.

7. OECD Development Centre. Latin American Economic Outlook.

An annual publication of the OECD Development Center, the Latin American Economic Outlook provides original information and comparative indicators on key issues affecting the region's development. The OECD formulates recommendations for action and highlights best practices, placing its skills and its rigorous analysis at the service of development in Latin America.

8. A Worldbank Group Flagship Report. 16th Edition. Doing Business Report 2019.

Doing Business measures regulations affecting 11 areas of the life of a business. Ten of these areas are included in this year's ranking on the ease of doing business: starting a business, dealing with construction permits, getting electricity, registering property, getting credit, protecting minority investors, paying taxes, trading across borders, enforcing contracts and resolving insolvency. Doing Business also measures labor market regulation, which is not included in this year's ranking.

9. Frank Dobbin. Forging Industrial Policy. The United States, Britain, and France in the Railway Age. Cambridge University Press. 1994.

The United States, France and Britain use markedly different kinds of industrial policies to foster economic growth today. To understand the origins of these different policies, this book examines the evolution of public policies governing one of the first modern industries, the railroads. The author challenges conventional thinking in economics, political science and sociology by arguing that cultural meaning plays an important role in the development of purportedly rational policies designed to promote industrial growth. This book has implications for the study of rational institutions of all sorts, including science, management and economics, as well as for the study of culture.

10. European Commission. White paper on the future of Europe.

European Commission White Papers are documents containing proposals for European Union (EU) action in a specific area. In some cases, they follow on from a Green Paper published to launch a consultation process at EU level. The purpose of

a White Paper is to launch a debate with the public, stakeholders, the European Parliament and the Council in order to arrive at a political consensus. The Commission's 1985 White Paper on the completion of the internal market is an example of a blueprint that was adopted by the Council and resulted in the adoption of wide-ranging legislation in this field.

«Development of international transit services in Ukraine»

The work defines the term “international transit”, analyses the theoretical principles of functioning of the international market of logistics and transportations. The author explores the role of transport infrastructure in international transit processes and notes the importance of international transport corridors on the territory of Ukraine.

Part of the work is dedicated to the analysis of the conditions of transport infrastructure of Ukraine. The author tries to determine the structure of the Ukrainian transport complex, find factors that hinder the development of transit services in Ukraine and to determine the position of Ukraine in the market of international transport services on the basis of the information received.

After conducting the research, the author concluded that Ukraine uses its transit potential only by half. Also, studies confirm that Ukraine has a high level of transit potential as a result of its favorable geographical location and extensive transportation system.

However, today, for Ukraine to take a competitive place in the international transit market, changes are needed. Thus, on the basis of the work the recommendations were listed about the necessity of modernization of the transport infrastructure of Ukraine, as well as the introduction of changes in the transit and transport-customs systems.

Фактори майбутнього	Можливості	Загрози
Фактори сучасності		
Сильні сторони (S) 1. Вигідне географічне положення України, що дозволяє отримувати доходи від здійснення транзитних перевезень. 2. Наявність в Україні власної виробничої бази з виготовлення рухомого складу міського електротранспорт. 3. Широка мережа автомобільних доріг. 4. Одна з найбільших мереж залізних доріг в Європі	1. Активізація процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської ТС. 2. Використання альтернативних видів палива та запровадження міжнародних екологічних норм. 3. Побудова додаткових транспортних коридорів міжнародного значення та розвиток мережі логістичних центрів, покращення якості доріг. 4. Збільшення пасажирообігу та вантажообігу. 5. Ліквідація бюрократичних перепон при оформленні транзитних перевезень. 6. Удосконалення фіскальної політики держави	1. Ризики аварій через високий рівень зносу транспорту та незадовільний стан доріг. 2. Загострення політико-економічної кризи та подальше зниження активності транспортних підприємств в реальному секторі економіки. 3. Девальвація національної валюти і відповідно погіршення фінансового стану фірм-перевізників. 4. Спад попиту на послуги, що зумовить можливий вихід з ринку транспортних підприємств. 5. Зростання вартості пального. 6. Погіршення екологічної ситуації в країні
Слабкі сторони (W) 1. Рівень технологічного навантаження на навіголішне середовище не відповідає вимогам сучасного світу. 2. Не відповідність розвитку мережі автомобільних доріг темпам автомобілізації держави. 3. Більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, видами та питомими витратами палива не відповідають сучасним вимогам. 4. Низький рівень пропускної спроможності основних транспортних вузлів. 5. Низький рівень якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів. 6. Основна частина транспорту України морально та фізично застаріла	1Сг – 1М, 1Сг – 2М, 1Сг – 3М 2Сг – 1М, 2Сг – 3М, 2Сг – 6М 3Сг – 1М, 1Сг – 2М, 1Сг – 4М 4Сг – 1М, 4Сг – 3М, 4Сг – 5М 5Сг – 1М, 5Сг – 3М, 5Сг – 4М 6Сг – 1М, 6Сг – 6М	1Сг – 63ар 2Сг – 13ар 3Сг – 13ар, 3Сг – 43ар 4Сг – 13ар, 4Сг – 63ар 5Сг – 13ар, 5Сг – 43ар 6Сг – 13ар, 6Сг – 33ар, 6Сг – 43ар, 6Сг – 63ар

Умовні позначення: Сил – Сильні сторони діяльності галузі; М – Можливості галузі; Сг - Слабкі сторони діяльності галузі; Заг – Загрози для діяльності галузі

ТЕЗИ

Рябець В. В. (магістрант)

**РИЗИКИ ДІДЖИТАЛІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОГО ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

Цифрова економіка продовжує розвиватися із високою швидкістю, вдосконалюючи здатність збирати, використовувати та аналізувати величезну кількість цифрових даних практично про все. Ці цифрові дані виникають із цифрових відбитків особистої, соціальної та ділової активності, що відбувається на різних діджитал платформах. Глобальний трафік Інтернет-протоколу зріс із приблизно 100 гігабайт на день у 1992 році до більш ніж 45 000 ГБ в секунду в 2018 році [1]. А до 2022 р. планується, що глобальний IP-трафік досягне 150 700 Гб в секунду, чому сприяє все більша кількість людей, які вперше з'являються в Інтернеті.

Розвиток та політичні наслідки збору та використання даних значною мірою залежать від типу залучених даних: особисті чи неособисті; приватні чи державні; для комерційних чи державних цілей; добровільний чи прихований спосіб збору, спостережний чи аналітичний. Еволюціонував абсолютно новий «ланцюжок вартості даних», який включає компанії, які підтримують збір даних, їх зберігання, аналітику та моделювання різноманітних ситуацій. Створення цінності виникає після перетворення даних у цифровий інтелект та монетизації за допомогою комерційного використання.

Як можна зрозуміти, цифрова економіка, на сьогоднішній день, охоплює все більше сфер життя людини, збираючи різноманітні бази даних, на основі тих чи інших активностей. Безперечно, такі дії покликані зробити життя суспільства

простішим та більш прогнозованим. Але особисто я не звик аналізувати ситуацію однобоко, а тому хотів би розглянути можливі ризики, які несе в собі діджиталізація міжнародного економічного розвитку.

Впровадження цифрових технологій також створює виклики, витрати та ризики. Нерівномірний доступ до цифрових технологій та обмежений потенціал для ефективного їх використання можуть призвести до нерівномірного розподілу переваг. Зокрема, це може обійти людей з обмеженою освітою та низьким рівнем грамотності; людей в сільській місцевості; людей з обмеженими можливостями; малі та середні підприємства.

Очікується, що посилення діджиталізації та використання цифрових технологій матиме руйнівний вплив на робочі місця та навички. Це призведе до створення деяких нових робочих місць і професій у різних галузях, особливо що стосується виробництва нових товарів і послуг або модифікації існуючої продукції. У той же час існує ризик того, що багато завдань стануть автоматизованими, що зробить інші професії застарілими і істотно змінюючи характер роботи. Нарешті, діджиталізація може змінити умови роботи. Наприклад, очікується, що онлайн-робочі платформи, що відповідають завданням у всьому спектрі кваліфікацій, перетворять ринки праці шляхом вибору більш гнучких контрактів та посиленням конкуренції серед робітників. Такий фактор може призвести до зниження рівня доходів та соціального забезпечення.

Існують також деякі ознаки поляризації ринку праці через технологічні інновації, і деякі дослідження вказують на більш високий відносний ризик гендерної нерівності. Однак, хоча всі сектори зазнають змін, наслідки значно відрізнятимуться між секторами та країнами, залежно від рівня їх діджиталізації та структури їх економіки.

У будь-якому випадку всі країни зіткнуться з проблемою забезпечення можливості навчання протягом усього життя, щоб працівники могли бути більш гнучкими в плані зміни професії, оскільки діджиталізація економіки робить пристосувальні навички все більш цінними. Для того щоб мати доступ до роботи з новими технологіями працівникам необхідно буде опановувати нові професійні навички – від складних навиків аналізу даних та розробки алгоритмів і базових навичок використання комп'ютера, до цифрових, як медіа грамотність, що необхідна для пошуку інформації, її оцінки якості та цінності.

Що стосується подолання нерівностей у країнах, що розвиваються, діджиталізація приносить і можливості, і ризики. Оптимістичне бачення цифрової економіки, що розвивається, може підкреслити всюдисущість та демократизацію інформації, що запровадить нову, справедливую та екологічно стійку модель зростання, що базується на максимізації людських можливостей та добробуту, а не на прибутках. Компанії, які займаються діджиталізацією, можуть скористатися новими можливостями для бізнесу та знизити витрати на вхід на ринок, збільшуючи потенціал для економічного розвитку.

У той же час зростає занепокоєння тим, що нові технології порушують цілі галузі, розширяють існуючі нерівності в доходах і призведуть до подальшої концентрації влади та багатства. Зі збільшенням можливостей для комп'ютеризації, автоматизації та використання штучного інтелекту. Багато професій та спеціальностей може зникнути, навіть якщо зростання виробництва та підвищення продуктивності праці принесе більші прибутки капіталу.

На базі аналізу вище приведених ризиків діджиталізації економіки можна зробити певні висновки:

1. Існує стурбованість тим, що широке використання нових технологій, автоматизації та онлайн-платформ призведе до втрати робочих місць,

зростання нерівності доходів та більшої концентрації ринкової сили та багатства. Такий дисбаланс може привести до критичної ситуації у рівновазі попиту та пропозиції на ринку праці, що може дати ще більш негативний ефект на економіку в цілому.

2. Доступ жінок до можливостей, що пропонується цифровою економікою, має бути покращений, щоб зменшити цифровий гендерний розрив і надати більшій кількості жінок можливість отримувати додатковий дохід, збільшувати можливості працевлаштування та доступ до інформації. Таким чином більша участь жінок у наукових, технологічних, інженерно-математичних дисциплінах, де вони зараз недостатньо представлені, допоможе отримати більше цінності від діджиталізації.
3. Компанії, організації, уряди та окремі особи повинні бути готові реагувати на цифрові форми небажаної поведінки. Наприклад, кримінальні - які перейдуть у цифрову сферу. Також цифрові технології ставлять перед собою юридичні, регуляторні та етичні проблеми щодо зростаючої здатності пристроїв та алгоритмів до самостійного прийняття рішень за допомогою машинного навчання та масштабного аналізу даних.
4. Посилити використання міжнародних торговельних зв'язків та практику донорства для забезпечення розвитку цифрових технологій у країнах, що розвиваються. Це дасть змогу скоротити технологічний розрив між країнами, забезпечити надійний рівень чесної конкуренції та як результат – підвищити рівень вигоди від діджиталізації міжнародного економічного розвитку в цілому.

Список літератури:

1. UNCTAD. Digital development: Opportunities and challenges
2. UNCTAD. Digital economy report 2019

3. International Conference Series on Theory and Practice of Electronic Governance. Economic Growth and Automation Risks in Developing Countries Due to the Transition Toward Digital Modernity