

## СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТРАНЗИТНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ УКРАЇНИ

**Шигимага С.Д., студент, Кравченко Ю.М., к.е.н., ст. викладач**  
(*Державний біотехнологічний університет*)

Вплив транспортного комплексу на економіку складно переоцінити. Транспорт забезпечує можливість переміщення людей та товарів, є необхідною умовою до створення єдиного економічного простору. Транспорт є основою інфраструктури торгівлі, істотно впливає на конкурентоспроможність тих чи інших галузей у країнах та регіонах. Недосконалість у транспортній системі негативно впливає на ефективність економіки країни загалом. І навпаки, прискорений розвиток транспортної інфраструктури, вдосконалення транспортно-логістичних систем може надавати значний вплив на економічне зростання і, зрештою, на добробут населення.

Протягом всієї своєї історії Україна перебувала на перетині світових торговельних шляхів та була своєрідним центром і важливим опорним пунктом на шляху з Європи до Азії. Протягом століть йде мова про вигідне географічне положення та величезний транзитний потенціал нашої держави [1].

Сьогодні, Міністерство інфраструктури України поставило перед собою амбітну задачу – повною мірою реалізувати цей потенціал та перетворити Україну на головну транзитну державу Євразійського континенту з найкомфортнішими умовами для перевезень у сполученні Європа-Азія та надійного міжнародного партнера-постачальника найкращих логістичних послуг на континенті. Цій високій меті присвячено широких комплекс дій та окремий напрям у міжнародній діяльності Міністерства.

Систематично та регулярно проводяться переговори з країнами-партнерами щодо опрацювання технічних та технологічних можливостей виконання міжнародних вантажних перевезень всіма видами транспорту, узгодження найкращих та найбільш зручних умов перевезень для вантажовласників та інших учасників ринку.

З метою якісного та всеохоплюючого опрацювання питань сфери міжнародних вантажних перевезень Міністерство інфраструктури України виступило ініціатором створення нових внутрішніх та міжнародних інструментів для досягнення мети. Так, Міністерство ініціює створення в Україні міжвідомчого консультативно-дорадчого органу – Транзитної Ради. До складу новоствореного органу увійдуть представники Міністерство інфраструктури, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерство фінансів, МЗС, МВС, Мін'юсту, ДЕС, Державної прикордонної служби та інших зацікавлених центральних органів виконавчої влади на рівні не нижче заступників керівників зазначених органів.

Робота Транзитної ради дозволить безпрецедентно оперативно та комплексно опрацьовувати актуальні та перспективні питання розвитку можливостей транспортної галузі України та реалізації її транзитного

потенціалу та максимально швидко реалізовувати прийняті рішення.

Також, бажаючи оптимізувати роботу з іноземними країнами-партнерами та створити умови для комплексного підходу до аналізу умов перевезень та розвитку супутньої інфраструктури, Мінінфраструктури України вийшло з ініціативою реалізації багатостороннього проекту «три моря – сто доріг», тобто мова йде про організацію мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів не за одним маршрутом транспортування, а декількома. Реалізація проекту дозволить отримати синергетичний ефект від поєднання потенційних можливостей роботи всіх видів транспорту: залізничного, автомобільного, річкового, морського, поромного. Українською стороною ініційовано опрацювання проекту багатосторонньої міждержавної Угоди, положення якої дозволять формувати взаємовигідну багатосторонню транспортну політику з організації перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів. Проект Угоди та надіслано на розгляд 18-ти країнам-партнерам.

Проектом Угоди передбачено створення умов задля організації конструктивної дискусії і вироблення узгоджених рішень за участю міністерств країн-підписантів, що займаються питаннями транспорту, митними формальностями, розвитком інфраструктури та залученням інвестицій. При цьому передбачається обов'язкове залучення до зазначеної роботи представників бізнес-структур, які є вантажовласниками або беруть безпосередню участь у виконанні перевезень усіма видами транспорту в вищевказаному регіоні трьох морів [2, с.50]. На регулярній основі проводяться переговори з узгодження конкурентних умов та цінової політики для виконання перевезень за вказаним маршрутом. Разом з тим, з іноземними партнерами опрацьовуються взаємовигідні умови виконання мультимодальних перевезень з країн Азії за маршрутами: поїздів «Вікінг» та «Зубр», що прямують через Україну транзитом Республікою Білорусь в напрямку країн Литви, Латвії, Естонії і далі, з використанням поромних переправ Балтійського моря до країн Скандинавії; транспортування вантажів з порту Іллічівськ до м. Славкув (Польща) без перевантаження по широкій колії 1520 мм або через ст. Мостиську; перевезення в напрямку Словаччини з подальшим транспортуванням вантажів у напрямку Чехії, Австрії, Сербії, Чорногорії; перевезення (включаючи контрейлерні) до логістичних центрів Угорщини і далі до країн Центральної Європи, наприклад Австрії, Італії; у сполученні країни Західної та Північної Європи – Індія, із можливим залученням транспортної інфраструктури Ісламської Республіки Іран, зокрема із використанням поромного сполучення порт Бендер-Аббас (Іран) – порт Мумбай (Індія). Міжнародний рейтинг конкурентоспроможності, який розробляє Всесвітній економічний форум, дає комплексну оцінку інфраструктури країни, враховуючи декілька показників: зв'язність дорожньої мережі, аеропортів та судноплавних шляхів, якість автодорожнього покриття, щільність залізничних магістралей, ефективність залізничних, водних та авіаперевезень та інші параметри [3, с.79; 4, с.90]. Оцінка якості автодорожньої інфраструктури була складена на основі опитування респондентів, які виставляли оцінку від 1 до 7,

відповідаючи на запитання «Яка якість (довжина та стан) дорожньої інфраструктури у вашій країні?». В той же час, індекс зв'язності розрахований на основі середньої швидкості та прямолінійності маршруту для зв'язків щонайменше 10 великих міст, у яких разом проживає щонайменше 15 % населення. За якістю автодорожньої інфраструктури Україна йде слідом за Ефіопією і знаходиться на 104 місці у 2018 р.(Піднявшись зі 123 місця), при цьому по зв'язності дорожньої мережі – Росія на 38 місці, а по інфраструктурі загалом Україна посідає 51 позицію. Це означає, що в Україні критично мало доріг вищих технічних категорій і висока протяжність доріг у ненормативному стані, особливо це стосується регіональної та місцевої мережі. Ще один серйозний виклик для транспортної системи України пов'язаний із завданнями розвитку людського капіталу. Це пов'язано з тим, що можливість швидкого та зручного переміщення людей з точки в точку є одним з основних драйверів розвитку економіки. Основні тези транспортної стратегії полягають в наступному: модернізація транспортної системи і підвищення ефективності її функціонування; задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості і доступності транспортних послуг; забезпечення своєчасності доставки вантажів; удосконалення системи управління галуззю транспорту; збільшення пропускної спроможності транспортної мережі; підвищення рівня безпеки на транспорті; зниження на 15-20% енергоємності транспорту; прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи в європейську та світову транспортні мережі.

Успіх будь-якого підприємства – клієнтоорієнтованість. Отже, в першу чергу, потрібен гнучкий тариф на транзит, який буде миттєво змінюватись в залежності від зміни цін на вантаж на світових ринках, збільшення або зменшення попиту в кінцевих отримувачів. Допомогти може також формування наскрізного транзитного тарифу з урахуванням послуг портів та вартості перевезень альтернативними шляхами. При цьому необхідна мінімальна бюрократизація коригування тарифу.

### Список використаних джерел

1. Офіційний веб-сайт міністерства Інфраструктури. <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html>.
2. Антощенкова В.В., Кравченко Ю.М. Управління матеріальними потоками та формування сировинної зони в молокопродуктовому секторі. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. П. Василенка. Сер. Економічні науки. 2019. Вип. 206. С. 45-55.
3. Батюк Л.А., Антощенкова В.В. Інноваційно-технологічні чинники глобального економічного розвитку. Науковий економічний журнал «Інтелект ХХІ», №1, Національний університет харчових технологій, ГО «Інститут проблем конкуренції», Видавничий дім «Гельветика», Київ, 2019. С.76-80.
4. Антощенкова В.В. Конкурентоспроможність, як основа ефективної національної економіки Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. П. Василенка. Сер. Економічні науки. 2019. Вип. 200. С. 84-95.