

УДК 330.35:339.168.6

**Є.М. Сич**, д-р екон. наук, професор

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

**О.В. Бойко**, канд. екон. наук, доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## РОЗВИТОК ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

*У статті розглядається стан справ у транспортному секторі економіки України, зокрема, у такій важливій її складовій, як транзитні перевезення. Проаналізовано сучасну роботу галузі, зроблено висновки щодо чинників, які стримують розвиток міжнародного транзиту в Україні, надано рекомендації відносно підвищення конкурентоспроможності українського ринку транзиту.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, підвищення конкурентоспроможності, транзитні перевезення, міжнародний транзит.

**Постановка проблеми.** Підвищення ступеня інтегрованості країн з різними рівнями соціально-економічного розвитку й конкурентними можливостями показує багатогранність комплексу чинників, які формують передумови конкурентоспроможності національних економік. За таких умов цілком обумовленими є намагання кожної з країн вибрати оптимальні стратегію й тактику економічної політики, що спрямовані на стимулювання позитивних зрушень щодо поліпшення їх конкурентного становища на ринку.

Узагальнення оцінок міжнародного рейтингу України щодо стану конкурентоспроможності національної економіки виявляють не тільки її низькі показники, а найголовніше – відсутність позитивних зрушень у можливостях конкурувати з країнами, які визначили та послідовно реалізують концепцію стабільного розвитку.

Враховуючи те, що значна частина конкурентних переваг, які забезпечували вигідне положення України на світових ринках низькотехнологічної продукції – металургії, хімічної промисловості, нафтопереробки тощо – поступово втрачають своє значення як базові для національного виробництва, актуалізуються питання пошуку дієвих сучасних чинників підвищення конкурентоспроможності. В таких умовах потенційна можливість підвищення конкурентоспроможності забезпечується на інноваційно-інвестиційних засадах. Відповідно до програмного документа «Україна 2020: Стратегія національної модернізації» [15], перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, що має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності. Якщо ж перейти від стратегічних шляхів визначення конкурентоспроможності країни до реальних напрямів її утвердження, то, перш за все, необхідно сконцентрувати увагу на реалізації тих національних переваг, що існують з урахуванням прогностичних тенденцій світового економічного розвитку.

Для України, яка знаходиться на перехресті торговельних шляхів між Європою й Азією, а отже об'єктивно покликана відігравати роль своєрідного геополітичного моста у відношеннях між країнами Заходу та Сходу, одним з найперспективніших напрямів формування та забезпечення національної конкурентоспроможності має стати реалізація її транзитних можливостей і подальший розвиток ринку транзитних послуг, у тому числі й на базі впровадження інноваційних транспортних технологій та оновлення техніко-технологічної складової перевезень.

Адже, в умовах постійного зростання транснаціональних потоків, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України стає не тільки важливим джерелом експорту транспортних послуг, значних валютних надходжень до бюджету та створення додаткових робочих місць, а й вимагає від країни активної участі в спільних транспортно-інфраструктурних проектах, ущільнення міждержавної взаємодії тощо, що в кінцевому рахунку позитивно впливає на її соціально-економічне становище та сприяє підвищенню конкурентоздатності. Крім того, транзит енергоносіїв є ключовим

стратегічним активом України, який не тільки дозволяє забезпечувати енергетичну безпеку (за рахунок постачання на внутрішній ринок нафти і газу), але й використовується як важливий фактор її міжнародного позиціонування.

Виходячи з цих позицій, виникає необхідність у дослідженні проблем реалізації транзитного потенціалу та обґрунтуванні найбільш пріоритетних напрямків подальшої розбудови ринку транзитних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Організаційно-економічні проблеми розвитку транспорту країни, які впливають на реалізацію її транзитних можливостей, досліджували у своїх працях українські вчені: Бакаєв О.О., Бідняк М.Н., Букін В.І., Воркут А.І., Волик В.Ф., Гончаров М.Ю., Загорулько В.М., Зайончик Л.Г., Єлагін В.Т., Коба В.Г., Котлубай М.І., Кулаєв Ю.Ф., Лігум Ю.С., Леснік М.І., Мироненко В.К., Мова В.В., Морозова І.В., Пащенко Ю.Є., Петрашевський О.Л., Примачов М.Т., Редзюк А.М., Ревенко В.Л., Сич Є.М., Соколов Л.М., Цветов Ю.М., Чекаловець В.І., Шинкаренко В.Г., Щелкунов В.І., Юн Г.М., Яценко Л.А. та багато інших. Серед науковців і практиків, у роботах яких різнобічно висвітлюються питання реалізації транзитного потенціалу, можна назвати Т. В. Блудову, А.М. Новикову, Ю. Є. Пащенко та ін.

Однак останнім часом перед транспортною наукою та практикою постала низка нових транспортно-економічних проблем стосовно розвитку транзитного потенціалу, які продиктовані реаліями сьогодення та потребують своєчасного вирішення.

**Метою цієї статті** є визначення чинників, що дозволяють країні ефективно реалізувати транзитно-транспортний потенціал, а також більш обґрунтовано вибирати напрямки його розвитку для підвищення конкурентоспроможності у світовому економічному просторі.

**Виклад основного матеріалу.** В умовах збільшення транснаціональних вантажопотоків, а також враховуючи тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг максимальну вигоду від експорту й імпорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік.

Сьогодні на євразійському просторі окрім України на статус транзитних держав претендують Румунія, Болгарія, Білорусь, Російська Федерація та інші країни регіону. Об'єктивно Україна в цій конкурентній боротьбі має більш обґрунтовані шанси, адже в країні склалися необхідні передумови для активної участі у міжнародному поділі праці з перспективою перетворення на провідну країну-транзитера. Розвиток її транзитного потенціалу забезпечується наявністю наступних об'єктивних факторів.

По-перше, Україна має особливо зручне транспортно-географічне положення, що визначає її геополітичні та гео економічні переваги; розташована на перетині найважливіших торговельних маршрутів. У полі її зовнішнього тяжіння перебуває понад 30 країн, її територією пролягають найкоротші і найзручніші шляхи на напрямках: Балтика – Чорне море, Північна і Центральна Європа – країни Закавказзя і Центральної Азії. Таке географічне розташування країни характеризується високим значенням індексу місця розташування в системі топологічних відстаней між країнами Європи. Також будучи морською державою, Україна має вихід (через турецькі протоки) до світового океану та може розвивати мережу торгово-економічних і транспортних комунікацій з переважною більшістю країн світу.

По-друге, територія країни вкрита густою сіткою транспортних шляхів, має рухомий склад усіх видів транспорту та відповідну обслуговуючу інфраструктуру. Так, в її стратегічному транспортному арсеналі наявність розвинутої системи трубопроводів, мережі залізниць, повітряних трас, автомобільних шляхів у широтних і меридіональних напрямках; загальна транспортна мережа включає 46,3 тис. км магістральних трубопроводів, 21,655 тис. км залізничних колій та 165,8 тис. км автомобільних доріг із твердим

покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів [13, с. 13]. При цьому за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі.

Реалізацію транзитних можливостей країни забезпечує також наявність незамерзаючих портів на Чорному та Азовському морях та у гирлі Дунаю, а також річкових водних артерій (у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; довжина внутрішніх експлуатаційних річкових судноплавних шляхів на найбільших європейських річках Дунай і Дніпро – 2,3 тис. км).

За даними англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності (встановлюється на основі таких факторів, як гео економічне становище країни, потенційні обсяги вантажопотоків, рівень розвитку транспортної мережі) Україна посідає перше місце в Європі [10, с. 8].

По-третє, вигідне географічне положення України обумовлює проходження пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [5, с. 160]. Виконуючи роль основних з'єднувачів у глобальному транспортному просторі, міжнародні транспортні коридори (МТК) отримали виключне значення у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, технічні характеристики якої узгоджені та дозволяють застосування сучасних сумісних технологій перевезень, що безпосередньо впливає на залучення транзитних вантажопотоків.

Отже, за своїми кількісними показниками розгалужена вітчизняна транспортна інфраструктура загалом задовольняє вимоги щодо залучення транзиту, формуючи транзитний каркас *національної території*. Проте за якісними характеристиками стосовно швидкості, стану інформаційної інфраструктури, збереження вантажу, безпеки перевезень пасажирів, рівня обслуговування на кордоні, сервісу на дорогах значною мірою відстає від вимог міжнародних стандартів.

Досліджуючи перспективи розвитку транзитних можливостей країни, необхідно розглядати «транзитний потенціал» як потенційні можливості наявних і створюваних додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперервне й безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний і лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів й електроенергії) для споживання в інших країнах [3, с. 20].

Отже, за своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, що надають компанії вантажовласникові та перевізникові під час проходження вантажу й транспортного засобу територією України. Під експортом транспортних послуг розуміється надання українськими транспортними й іншими підприємствами послуг іноземним юридичним і фізичним особам, незалежно від того, надається послуга за кордоном чи в межах України.

Відповідно до міжнародної класифікації експорт транспортних послуг поділяється за ознаками видів діяльності з надання послуг. За видами діяльності експорт послуг поділяється на послуги з перевезень вантажів, послуги пасажирського транспорту та інші види транспортних послуг. У стандартній системі національних рахунків країн ЄС – це надання господарськими одиницями вітчизняної економіки іноземним фірмам і компаніям права користуватися на комерційній основі морськими та річковими портами й аеропортами країни, послугами національних лоцманів, фрахтування транспортних засобів вітчизняними службами управління та зв'язку тощо. Саме до цієї групи за-

раховуються доходи від транзитних перевезень; транзит залишається основою експорту послуг України – частка сягає 70 % [11].

Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі й харчування, ремонту транспортних засобів та їх сервісного обслуговування.

Отже, підвищення конкурентоспроможності нашої держави на світовому економічному просторі вимагає того, щоб транзитний потенціал України не тільки номінально визначав її місце в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно реалізовуватися нарощувався, сприяючи розвитку всіх пов'язаних з ним сфер національної економіки: всіх складових транспортного комплексу; машинобудівної промисловості; сфери послуг тощо.

Проте, незважаючи на значні технологічні потужності національної транспортної інфраструктури, згідно з даними, РНБО використовується тільки на 60 % [6], питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12 %. Для порівняння, у країнах Балтії цей показник становить близько 30 %. За оцінками фахівців, через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоодержує близько 2,5 млрд. дол США. Частка транзитних вантажів у загальному обсязі вантажів транспортного комплексу України ще донедавна складала близько 50 %, тобто кожна друга тонна – це транзитний вантаж, а сьогодні обсяги цих перевезень і обробки знизились майже в 2 рази.

Така ситуація зумовлена багатьма причинами. Адже міжнародний рух вантажопотоків функціонує в багатофакторній системі координат. Реальним виміром транзитно-транспортного потенціалу виступають як можливості транспортно-дорожнього комплексу країни щодо здійснення транзитних перевезень, так і економічний ресурс інших країн, які можуть виступати імпортерами транзитних послуг або конкурувати на окремих сегментах ринку транзитних перевезень. Тому процес розвитку України як країни-транзитера залежить від багатьох зовнішніх і внутрішніх факторів, які можна поділити на політичні, економічні, правові, технічні, технологічні тощо.

На процес утвердження України як транзитної держави значною мірою впливають такі зовнішні фактори:

- процеси трансформації глобальної системи розміщення продуктивних сил;
- утворення регіональних союзів;
- розвиток інтеграційних процесів;
- зміна міжнародної кон'юнктури ринку на товари;
- економічні та політичні відносини між країнами;
- політика країн-постачальників щодо вибору маршрутів для експорту своїх товарів і країн-споживачів, визначаючих шляхи імпорту;
- рівень інтегрованості суміжних країн-транзитерів у світовий і регіональний транспортний простори;
- ступінь розвитку транзитних транспортних коридорів та інше.

У цьому дослідженні зосереджена увага на основних внутрішніх чинниках гальмування розвитку ринку транзитних перевезень у країні.

В умовах, коли транзит стає предметом гострої міжнародної конкуренції, головними внутрішніми факторами, які заважають розвитку ринку транзитних перевезень і зумовлюють ситуацію, коли значна частина транзитних потоків оминає Україну, є:

- по-перше, неконкурентоспроможність транзитних тарифів;
- по-друге, низка якість транспортних послуг, що не відповідає як вимогам клієнтів, так і міжнародним стандартам, що в цілому зумовлює низьку конкурентоспроможність транзитних перевезень. Внаслідок цього відбувається витіснення українських перевізників

ків з міжнародних ринків перевезень, що може призвести до того, що українською транспортною структурою міжнародного значення користуватимуться переважно іноземні перевізники, а за вітчизняними транспортниками залишиться лише виконання функцій з обслуговування.

Незважаючи на цілий ряд прийнятих законодавчих нормативно-правових актів, державних та галузевих програм, концепцій і розпоряджень (Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні до 2010 року, Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр.», Закон України «Про транзит вантажів», Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р., Транспортна стратегія України на період до 2020 р., Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України та багатьох інших галузевих та підгалузевих актів), в яких наголошується на важливості розвитку транзитного потенціалу країни.

Доцільно зазначити, що у зв'язку з тим, що транспортний транзит органічно вписується в геополітичні цілі держави щодо її міжнародного позиціонування, то вирішення такої проблеми можливе лише на основі застосування комплексного підходу, який може бути реалізований у рамках принципово нової стратегії щодо розвитку всіх складових транспортно-дорожнього комплексу і проведення єдиної національної транспортної політики з урахуванням необхідності створення прозорих конкурентоспроможних умов транспортування зовнішньоторговельних транспортних вантажопотоків. Така політика повинна бути також спрямована на координацію дій усіх учасників транзитних перевезень, на узгоджений розвиток їхньої інфраструктури транзиту, удосконалення транзитної тарифної політики тощо. Саме відсутність у країні конкурентоспроможної транспортної політики, а також сприятливого інвестиційного клімату та стабільного податкового законодавства суттєво гальмує інноваційний розвиток складових транспортної галузі, не дозволяє національним перевізникам бути конкурентоздатними на світовому ринку транспортних послуг.

Вирішення таких проблем ускладнюється також і тим, що національний ринок транспортних послуг перебуває у стадії формування. На транспорті склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого ще на початку 90-х років ХХ століття автомобільного та річкового транспорту до державної власності на залізничному транспорті та в морських портах. Країни Європи та більшість країн СНД вже провели реформування залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних, природно монополюну інфраструктуру від потенційно конкурентного ринку операторських компаній тощо. Потребує реформування й система управління у морських і річкових портах щодо розподілу регуляторно-господарських функцій.

Пріоритетним напрямком національної транспортної політики продовжує залишатися розвиток цивілізованого національного ринку транспортних послуг, і перш за все, на основі забезпечення всіх форм безпеки – від захисту прав громадян і створення однакових умов для розвитку всіх видів господарської діяльності до захисту економічних інтересів країни, а також проведення політики обмеження монополізму та розвитку конкуренції. При цьому важливим є створення умов як для розвитку внутрішньої конкуренції між перевізниками й окремими видами транспорту, так і зовнішньої конкуренції з міжнародними транзитними системами.

У формуванні та використанні транзитно-транспортного потенціалу країни важливу роль відіграють усі складові транспортного комплексу – автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний і повітряний. Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України за основними видами транспорту у 2010 р. приводиться в табл. 1 [13, с. 78].

Таблиця 1

*Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України за основними видами транспорту у 2010 році, тис. т*

Види транспорту	Усього	У тому числі		
		Експорт	Імпорт	Транзит
<b>Усього, у тому числі:</b>	<b>373695,88</b>	<b>142977,89</b>	<b>78364,21</b>	<b>152353,78</b>
автомобільний	20264,07	6912,05	8702,90	4649,12
залізничний	151504,67	77416,72	29576,18	44511,77
морський	5292,38	1490,18	141,79	3660,41
авіаційний	5,94	4,25	0,11	1,58
трубопровідний	126829,74	11,32	27378,16	99440,26
річковий	309,86	309,86	-	-
інші	69489,22	56833,51	12565,07	90,64

У структурі транзитних вантажопотоків у 2010 р. (рис. 1) найбільша частка належить трубопровідному транспорту – 65,27 %; частка залізничних перевезень складає – 29,22 %, автомобільних – 3,05 %, морських – 2,4 %, інші види – 0,06 % [13, с. 79].

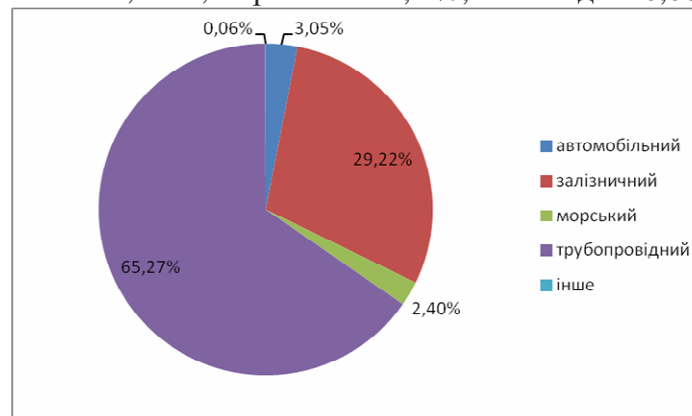


Рис. 1. Структура транзитних вантажопотоків за основними видами транспорту (2010 р.)

Кожний вид транспорту має певні проблеми та труднощі в трансформаційний період і з визначеною ефективністю долає їх.

Необхідно підкреслити, що ефективність надання транзитних послуг країни залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу та функціонування міжнародних *транспортних* коридорів. Адже транзит, який є компонентом міжнародної спеціалізації країни відповідно до системи національних факторних переваг, визначається як забезпеченістю країни територіальними ресурсами, так і параметрами транспортно-комунікаційних властивостей. Такі властивості транзитного потенціалу країни характеризуються певними показниками шляхів сполучення (табл. 2) [13, с. 172-174].

Аналіз представлених даних дозволяє зробити висновок, що за вказаний період кількість шляхів сполучення, що формують транзитний каркас території, майже не змінилася. Незадовільно низький рівень функціонування транспортної мережі проявляється, перш за все, в різних темпах будівництва автомобільних доріг загального користування, з одного боку, і темпів автомобілізації країни – з другого.

Необхідно вказати, що протяжність практично не збільшується протягом останніх двадцяти років, у той час як у Європі швидкими темпами стали будуватися автомагістралі. В результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 рази менше ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 км. доріг на 1 кв. км площі країни). Протяжність швидкісних доріг у країні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині – 10,9 тис. км, у Франції – 7,1 тис. км; рівень фінансування одного кілометра автодоріг в *Україні* відповідно у 5,5-6 разів менше ніж у зазначених країнах [2, с. 116].

Таблиця 2

*Довжина і щільність шляхів сполучення деяких видів транспорту за 2006-2010 рр.*

Показник	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Довжина шляхів, тис. км</b>					
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування,	21,9	21,9	21,7	21,7	21,7
у тому числі електрифікованих	9,6	9,7	9,7	9,7	9,9
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Довжина автомобільних доріг загального користування,	169,1	169,4	169,5	169,5	169,5
у тому числі із твердим покриттям	165,2	165,6	165,8	165,8	165,8
<b>Щільність шляхів, км шляхів на 1 тис. км<sup>2</sup> території</b>					
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	36	36	36	36	36
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	4	4	4	4	4
Автомобільні шляхи загального користування з твердим покриттям	274	274	275	275	275

Низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, високий рівень спрацювання і недостатнє оновлення основних засобів усіх видів транспорту та дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам щодо забезпечення необхідного рівня якості транзитних

перевезень є важливою проблемою системного характеру, яка негативно впливає на конкурентоспроможність країни у сфері транзиту; в перспективі може виключити нашу країну з переліку привабливих для транзиту і знизити в цілому рівень транзитно-транспортного потенціалу. Щоб цього не відбулося, необхідно регулярно й цілеспрямовано інвестувати цей сектор економіки.

Важливість вирішення цієї проблеми зростає на передодні «Євро-2012». За даними Міжнародного туристичного альянсу, у найближчі десятиріччя у світі збережеться стала тенденція щодо використання переважно авіаційного й автомобільного транспорту, на які припадає до 90 % усіх пасажирських перевезень, у тому числі 2/3 – автомобілями [2].

Для розбудови транспортної інфраструктури відповідно до затвердженої урядом національної Транспортної стратегії до 2020 р. необхідно залучити понад 100 млрд. дол США [14]. За підрахунками фахівців Міністерства інфраструктури, на розвиток дорожньої галузі передбачається залучити 5 млрд. дол США, а реформування залізничної галузі – 17; 13 млрд. дол США потрібно вкласти у сферу морського та річкового транспорту та 15 – авіаційного. Розподіл фінансування за видами транспорту наведено на рис. 2.

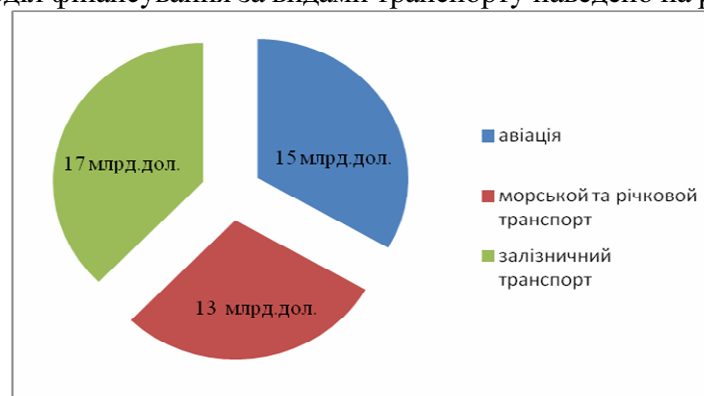


Рис. 2. Розподіл фінансування за видами транспорту, %

Транспортною стратегією на період до 2020 р. фінансування реалізації інвестиційних проектів передбачається здійснювати на змішаній основі із залученням бюджетних і власних коштів підприємств; коштів місцевих бюджетів на транспортне обслуговування населення регіону, підприємств і організацій; прямих інвестицій як внутрішніх, так і зовнішніх стратегічних інвесторів; інвестицій на засадах концесії та інших джерел.

Можливими джерелами фінансових ресурсів передбачено: кошти державного бюджету – 16,9 %; кошти місцевих бюджетів – 9,8 %; інші джерела (інвестиції, кредитні кошти тощо) – 73,3 % (рис. 3) [7].

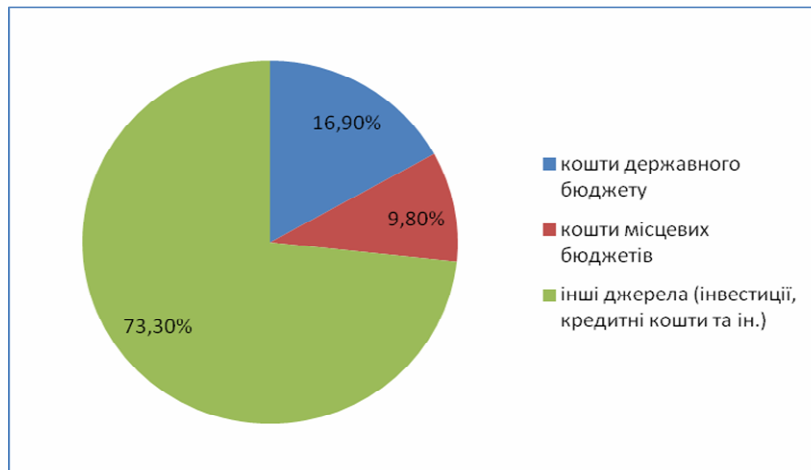


Рис. 3. Розподіл коштів за джерелами фінансування, %

У таких умовах головним є побудова оптимального економічного механізму, який поєднував державні та ринкові важелі впливу на інноваційно-інвестиційні процеси, а також був би максимально зорієнтований на зростання транзитно-транспортного потенціалу й інтеграцію країни в європейський простір. Фінансування інфраструктурних проектів передбачається на змішаній основі – з залученням власних коштів транспортних підприємств, бюджетних видатків і приватних інвестицій. При цьому потрібно виявити шляхи залучення довготермінових інвестиційно-фінансових ресурсів на основі використання різних організаційно-економічних форм партнерства держави з приватним бізнесом.

Для забезпечення інвестиційного розвитку складових транспортно-дорожнього комплексу необхідно запровадити:

а) державно-приватне партнерство для концентрації ресурсів і змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, перш за все – автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних й іноземних інвесторів;

б) механізм довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку й технології;

в) переоцінку основних фондів на принципах механізму прискореної амортизації;

г) розширення платності користувачів транспортної інфраструктури (автошляхів, залізничної мережі) на принципах самоокупності;

д) встановлення ставок плати, які дозволять максимально відшкодовувати експлуатаційні витрати та збитки за шкоду, нанесену природному середовищу, сформувати ресурси для стійкого розвитку інфраструктури, підтримання її на високому технічному та технологічному рівні [4].

Отже, ефективне нарощування транзитного потенціалу потребує підтримки з боку держави інноваційно-інвестиційної сфери, і є ключовою передумовою подальшого розвитку ринку транспортно-транзитних послуг, посилення конкурентних позицій держа-



ви на світовому транспортному ринку. Досвід індустріально розвинених країн світу підтверджує, що в результаті застосування цілеспрямованої інноваційно-інвестиційної політики вдається досягти значного прогресу в прискоренні техніко-технологічного оновлення транспортної галузі.

Ефективна реалізація транзитного потенціалу також вимагає обов'язкового вирішення проблем розвитку транспортно-транзитної інфраструктури, і насамперед митних переходів. Низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів, відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, а також складна та тривала процедура проходження кордону зумовлює додаткові простой, що негативно впливають на якість надання транзитних послуг.

Так, на сьогодні міжнародними договорами України визначено 359 пунктів пропуску через державний кордон, а фактично функціонує лише 218, з яких тільки 143 побудовано за постійною схемою, а 75 – у тимчасових спорудах; персонал розміщується в терміналах контейнерного або вагонного типу [8, с. 11]. Для порівняння, на кордоні з Польщею протяжністю 540 км функціонує лише 6 пунктів пропуску для автомобільного сполучення, відстань між якими становить в середньому 70-90 км. Водночас на німецько-польському кордоні протяжністю 456 км (до приєднання Польщі до Шенгенської угоди) діяло 36 пунктів пропуску [8].

Таким чином, проблема недостатньої кількості пунктів пропуску, неналежного рівня їх облаштування та дефіциту пропускної спроможності послаблює конкурентні позиції нашої держави на ринку транзитних перевезень, створює конкурентні переваги сусіднім країнам. Ліквідація цього «вузького» місця у розвитку транзитного потенціалу країни потребує активізації процесу розбудови й облаштування прикордонної інфраструктури.

Враховуючи, що основним принципом привабливості транспортних послуг для клієнтів є мінімізація часу та коштів, що витрачаються на кордоні, розроблено підходи до введення інформаційних технологій й електронного документообігу. Першим етапом у реалізації цього напрямку вважається Угода про електронний обмін даними у міжнародному залізничному вантажному сполученні, яка передбачає попередню передачу інформації про вантаж в обсязі регламентованого перевізним документом (у цьому випадку електронної накладної). Досягаються домовленості про інформаційний обмін перевізними документами в 64-97 % від загального числа відправок. Ці угоди були укладені з Білоруською залізницею, з країнами ЄС, такими як Польща, Угорщина, Словаччина; вже організовано експериментальний обмін інформацією (сторонам доводиться налагоджувати ефективну взаємодію в процесі живої комунікації), проводяться спільні роботи по забезпеченню якості та повноти переданої інформації. У перспективі в роботі з відправниками та одержувачами вантажів при оформленні документів, підписанні договорів, здійсненні розрахунків в електронній формі, залізничники також розглядають використання Інтернету, веб-офісів тощо. Наразі українські залізниці і всі станції, відкриті для вантажних перевезень, готові здійснювати експортно-імпортні та транзитні перевезення вантажів із застосуванням уніфікованої накладної.

Значне спрощення порядку переходу держкордону було досягнуто шляхом розміщення всіх служб у пунктах пропуску через кордон за принципом "єдиного офісу" або «єдиного вікна».

Для покращення привабливості української транспортної мережі для залучення обсягів транзитних перевезень через територію України необхідно створити транспортно-логістичні центри, які будуть здійснювати найширший спектр логістичних, інформаційних і сервісних послуг, пов'язаних з організацією перевізного процесу. Комплекс взаємопо-

в'язаних транспортно-логістичних центрів при належній узгодженості роботи автомобільних перевізників, залізниці та інших видів транспорту дає можливість оперативно реагувати на потреби світової економіки та функціонуючих в глобальній мережі ланцюгів постачань. Тому така направленість розвитку української мережі міжнародних транспортних коридорів буде сприяти залученню транзитних вантажів у країну, стане ефективним чинником зростання української економіки в умовах інтеграції з Євросоюзом.

Розвиток транзитного потенціалу залежить від розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів, що передбачає суттєве підвищення якості транспортної мережі та технологій транзиту. Проте ще однією з причин неефективного використання транзитних можливостей є відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів.

Аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК, на території України засвідчує, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу ніж у цілому по всій магістралі. Це знижує її ефективність незалежно від позитивних заходів, які були реалізовані відповідно до «Програми створення і функціонування національної мережі МТК». Такі коридори проходять по дорогах першої та другої категорій з пропусковою спроможністю 6-14 тис. автотранспортних засобів на добу.

Найбільш напруженими за інтенсивністю руху пасажирських автомобілів є МТК № 3 і № 5 та у напрямку до країн ЧЕС, якими за добу проходять 6-15 тис. автотранспортних засобів. Що стосується вантажних перевезень, то найвищою інтенсивністю відрізняються МТК № 5 і № 9, Європа – Азія, а напрямок до країн ЧЕС у міжнародному вантажному сполученні використовується як другорядний [9].

У країні є лише 280 км швидкісних шляхів, що відповідають всім міжнародним нормам. Це автомагістраль Київ – Бориспіль і, на окремих ділянках, автодорога Київ – Одеса. В той же час довжина швидкісних доріг у країнах Європи, які володіють значно меншим транзитним потенціалом і є набагато більшою, зокрема, в Австрії – 2,1, Іспанії – 3,1, Італії – 5,7, Франції – 8,3 та Німеччині – 12,4 тис. км.

Ще однією особливістю вітчизняних автошляхів порівняно з європейськими є вкрай низький рівень розвитку дорожньої інфраструктури і пришляхового сервісу, зокрема, незначна кількість транспортних стоянок під охороною, пунктів автосервісу, готелів, кафе, санвузлів, джерел питної води, медичних пунктів, аварійних служб тощо.

Спираючись на Концепцію розвитку ТДК України до 2020 р. [1], першочерговим слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів країни, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають європейським стандартам, розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії (в 2011 р. було заплановано збудувати не менше 380 км нових доріг, а у наступні роки – щорічно будувати до 700 км та здійснювати їх своєчасний ремонт).

Вагомою складовою у реалізації транзитно-транспортного потенціалу є поглиблений розвиток міжнародного співробітництва. Так, наприклад, для розвитку транзитних перевезень визначальними є міжнародні документи, що регламентують транспортні операції й процедури спрощення перетину кордонів. Україна повільно приєднується до міжнародних та європейських конвенцій у галузі транспорту та процедур проходження кордону.

Розвиток міжнародного співробітництва в реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України полягає у реформуванні транспортної мережі та гармонізації транспортного законодавства з відповідним законодавством ЄС (European community). До пріоритетних напрямків розвитку належать:

- розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо);

- інтеграція в Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА);
- посилення взаємодії транспортних систем;
- державна допомога та фіскальна гармонізація;
- безпека руху;
- технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані перевезення тощо.

До головних проблем розвитку ринку транзитних перевезень у країні відноситься проблема незбалансованості тарифно-цінової політики для забезпечення ефективності та привабливих умов транзиту територією України. Так, зокрема, незважаючи на те, що тарифи на експортно-імпорتنі й транзитні перевезення за основними групами вантажів, наприклад, на залізничному транспорті України, порівняно з країнами СНД значно менші (нижчі), поряд з цим значно вищі непрямі сплати – збори на кордоні, фінансова застава та неофіційні побори контролюючих служб, що в сукупності збільшує транспортну складову в собівартості товарів, які транспортуються.

**Висновки та пропозиції.** Для України, яка знаходиться на перехресті торговельних шляхів між Європою та Азією, а отже об'єктивно покликана відігравати роль своєрідного геополітичного моста у відношеннях між країнами Заходу та Сходу, одним з найперспективніших напрямів формування та забезпечення національної конкурентоспроможності має стати більш повна реалізація транзитного потенціалу. Перетворення нашої держави на провідну країну-транзитера потребує подальшої розбудови ринку транзитних послуг, для якої в країні склалися необхідні базові передумови. Водночас існують певні проблеми, які стримують розвиток міжнародного транзиту в країні, до яких слід віднести: незадовільний стан матеріально-технічної бази транспорту; неефективність митних технологій проходження державного кордону; незбалансованість тарифно-цінової політики для забезпечення ефективності та привабливих умов транзиту територією країни; низький рівень інформаційного забезпечення інфраструктури МТК тощо.

Підвищення якісних та кількісних показників транзитності країни, посилення її ваги на європейському транзитному ринку має сприяти зміцненню конкурентоспроможності. Збільшення надходжень до бюджету країни від транзитних перевезень стане додатковим стимулом для удосконалення якості транспортної інфраструктури.

Посилення транзитних функцій держави потребує комплексного підходу та передбачає розробку стратегії підвищення конкурентоспроможності транспортних компаній на світовому ринку транспортних послуг з орієнтацією на сучасні стандарти щодо їх якості та ціни. Основними завдання на шляху досягнення означених цілей є: удосконалення відповідної законодавчої бази; збалансованість транспортної та митної систем; модернізація транспортної мережі, насамперед, розвиток автомагістралей, швидкісного транспорту за міжнародними стандартами, оптимізація маршрутних перевезень; зростання мобільності вантажів і пасажирів за рахунок інноваційних систем управління, формування національних та регіональних транспортно-логістичних центрів; модернізація транспортної інфраструктури; забезпечення гарантій збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів і зростання швидкості та зменшення вартості доставки.

Необхідно підвищення конкурентоспроможності транспортної мережі по всьому спектру транспортних послуг. Тому пріоритетним напрямом національної транспортної політики продовжує залишатися розвиток цивілізованого національного ринку транспортних послуг. Першочерговим заходом стає створення умов для розвитку як внутрішньої конкуренції між перевізниками та видами транспорту, так і зовнішньої з міжнародними транзитними мережами. При цьому за умови створення механізму відповідності ціни та якості транспортних послуг внутрішня конкуренція забезпечує підвищення ритмічності та прискорення руху товару, зниження транспортних витрат,

підвищення доступності транспортних послуг тощо, що посилює позиції національних транспортних компаній на міжнародному ринку транспортних послуг.

Наявність у країні конкурентоспроможної транзитної транспортної політики, а також сприятливого інвестиційного клімату та стабільного податкового законодавства є тією основою, яка забезпечить більш повну реалізацію транзитного потенціалу, а в кінцевому рахунку – позитивно вплине на соціально-економічне становище країни та сприятиме підвищенню її конкурентоздатності.

### Список використаних джерел

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України. – Режим доступу: [http://climategroup.org.ua/wpcontent/uploads/2010/07/Order\\_KMU\\_Transport\\_strategy\\_UA-2020.pdf](http://climategroup.org.ua/wpcontent/uploads/2010/07/Order_KMU_Transport_strategy_UA-2020.pdf).
2. Безбах Н. В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури / Н. В. Безбах, В. В. Брагінський // Економіка та держава. – 2011. – № 8. – С. 115-118.
3. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток / Т. В. Блудова. – К.: НІПМБ, 2006. – 274 с.
4. Бойко О. В. Державно-приватне партнерство в системі інвестиційних форм розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг: зарубіжний та вітчизняний досвід / О. В. Бойко, І. В. Дідовець // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2011. – № 2. – С. 21-28.
5. Брагінський В. В. До проблеми державного управління транспортною логістикою в умовах глобалізації: український контекст / В. В. Брагінський // Актуальні проблеми регіонального управління та місцевого самоврядування: матеріали наук.-практ. конф.: у 2-х част. Ч. 2 / за заг. ред. В. К. Присяжнюка, В. Д. Бакуменка, Т. В. Іванової. – К.: Вид-поліг. центр Академії муніципального управління, 2011. – С. 159-161.
6. Бутко М. П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=62>.
7. Воронков В. Час підсумків – час початку / В. Воронков, О. Суслов // Голос України. – 2010. – 7 грудня.
8. Консультації щодо удосконалення системи пропуску осіб та транспортних засобів через державний кордон. Зелена книга: інформ. вид. – К.: Центр сприяння інститут. розвитку держ. служби, 2008. – 31 с.
9. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html#>.
10. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
11. Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
12. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія / Є. М. Сич, О. В. Бойко, О. В. Шишкіна; за ред. проф. Є. М. Сича. – К.: Логос, 2011. – 220 с.
13. Транспорт і зв'язок України 2010: статистичний збірник / за ред. Н. С. Власенко. – К.: ТОВ «Август Трейд», 2011. – 266 с.
14. Транспортна стратегія України на період 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.
15. Україна 2020: стратегія національної модернізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uspishnaukraina.com.ua/pict\\_mod/pages/33\\_item\\_file\\_prezent2020.ppt](http://uspishnaukraina.com.ua/pict_mod/pages/33_item_file_prezent2020.ppt).