

Геннадій Фердман

заступник начальника Науково-дослідного центру Збройних Сил України
«Державний океанаріум» Інституту Військово-Морських Сил
Національного університету «Одеська морська академія» з наукової роботи,
к. держ. упр., с. н. с.
ORCID: 0000-0002-2023-1696

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників – це транзитне положення України. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають достойне місце у європейській транспортній політиці. Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем. Велике майбутнє України – у співробітництві країн Близького Сходу і Північної Європи, а Україна повинна стати транзитною територією для них. Ефективність транзитних послуг залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу та функціонування міжнародних транспортних коридорів на території держави. Саме тому в наш час транзитність держави набуває стратегічного значення, стає важливою складовою національної безпеки.

Ключові слова: транзитна держава; транспорт; транспортний комплекс; транспортні коридори; транспортна безпека; економіка; державне управління; розвиток; інтеграція.

Gennady Ferdman

Deputy Head of the Scientific Research Center of the Armed Forces of Ukraine
«State Oceanarium» of the Institute of Naval Forces of the National University
«Odessa Maritime Academy» (Odessa) for scientific work, PhD in Public Administration,
Senior Researcher
ORCID: 0000-0002-2023-1696

SOME PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF UKRAINE AS TRANSIT STATE AND WAYS OF THEIR SOLUTION

One of many features of the attractiveness of the Ukrainian national market for foreign investors and producers is the transit status of Ukraine. Interstate transit through the Ukrainian territory is a significant national resource, which is currently not fully utilized. For many states, the transit of goods through its territory has become an important source of export services, currency revenues to the budget, creating additional jobs. The issue of transit development is a worthy place in the European transport policy. Due to its geographical location, Ukraine has been a bridge between Europe and Asia, between the North and the South over the course of a millennium. The great future of Ukraine - in cooperation between the countries of the Middle East and Northern Europe, and Ukraine, should become a transit territory for them.

Prospects of integration of our country into the world economy and strengthening of transit functions of the state demand high quality, regularity and reliability of transport links, preservation of cargoes and safety of passenger transportation, increase of speed and reduction of the cost of delivery, that is, high level of functioning of the Ukrainian transport complex, which by volume and the tonnage of passenger and cargo transportation, the passage and registration of transit cargoes, as well as the presence of large main gas and oil pipelines, the international their power systems is one of the leading in Europe. With the further development and modernization of its own transit transport infrastructure and the creation of favorable conditions for the transit of transit through the territory of Ukraine, Ukraine has the potential to attract additional transit flows through its territory.

The efficiency of transit services depends primarily on the level of development of the domestic transport system and the functioning of international transport corridors on the territory of the state. That is why, in our time, the transit of the state becomes strategic, becomes an important component of national security.

Key words: transit state; transport; transport complex; transport corridors; transport safety; economy; state administration; development; integration.

Україна має широкі транспортні контакти із країнами Східної й Західної Європи, широкий вихід до Чорного моря. Вона займає переважаюче положення в західних комунікаціях Російської Федерації й центрально-азіатських країн. По багатьох ключових

напрямах перевезень її комунікації не мають альтернативи.

Транзитне положення України – одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для

© Фердман Г. П., 2019.

закордонних інвесторів і виробників. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою [1].

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили, що обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають достойне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень.

Україна має об'єктивні передумови для посилення своєї ролі як транзитної держави, це – геополітичне становище країни та наявність у ній потужного транспортного комплексу.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем. Велике майбутнє України – у співробітництві країн Близького Сходу і Північної Європи. В найближчі десятиліття країни цих регіонів відкривають для себе один одного. І знову ж таки транзитною територією для них стане наша держава. Таким чином, у нових умовах і на новому рівні на рубежі тисячоліть відтворюються історичні «Великий шовковий шлях» та «із варяг у греки», а місцем їх перетину, як і тисячу років тому, стає наша держава, в якій знаходиться географічний центр Європи. Історично Україна (Київська Русь) зупинила підкорення Європи азійськими кочовиками. Через освічену Україну, Росія (налівазійська держава) увійшла в коло європейських країн. Саме через Україну поширювалася в Центральну Азію європейська культура. Саме тому, в наш час транзитність держави набуває стратегічного значення, стає важливою складовою національної безпеки.

Транзитний потенціал України відіграє переважну роль в системі міжнародних перевезень і сприяє розвитку багатьох сфер національної економіки: будівництва, транспортного комплексу, промисловості, сфери послуг. Саме транзитні перевезення можуть надати нашій державі нові надходження зовнішніх коштів і підвищити її економічний стан, оскільки Україна є сусідом 7 країн: Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови, Росії, Білорусі.

Сьогодні готова продукція, насамперед промисловості, поставляється з країн Європи до Азії, а сировина й енергоносії – з Азії в Європу. Подальший розвиток Європи значною мірою залежатиме від освоєння азійських ринків. І навпаки – розвиток країн Азії, й особливо Центральної, спиратиметься на потенціал Європи. Крім того, інтеграційні процеси в Європі і в Азії приведуть до створення могутніх мегаполісів, обсяг торговельного обороту між якими в новому тисячолітті зросте на 1000 %. На шляху взаємодії цих мегаполісів і знаходиться Україна як транзитна держава.

З інтеграцією України у світове господарство, розвитку торговельно-економічних зв'язків із зарубіжними країнами значно зростають платежі й надходження за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу тощо. Водночас абсолютно зростають витрати, пов'язані з транспортуванням іноземних вантажів територією України і як наслідок – збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту, транзиту, так і в результаті підвищення тарифів і ставок. Значний вплив на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі справлятиме кон'юнктура ринків транспортних послуг, насамперед ціни на перевезення вантажів.

Економічні вигоди України вбачаються в наданні всього комплексу послуг транзиту через свою територію потоків товарів та послуг. Сухопутні, повітряні та морські шляхи можуть забезпечити такі послуги як у широтному, так і в меридіанному напрямках.

Для розвитку транзитно-комунікаційних систем Україна має надзвичайно сприятливі умови: освічене населення і висококваліфіковані кадри фахівців, компактно й добре освоєну територію, промисловий та продовольчий потенціали, сприятливу багатовекторну зовнішню політику.

Україна покрита густою мережею транспортних шляхів, має рухомий склад усіх видів транспорту. За даними англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності (тобто за розвинутістю всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі. Разом з тим завантаженість цих шляхів не відповідає їх можливостям. Як відомо, для повноцінного розвитку економіки наявність шляхів транспортування сировини, комплектуючих та готової продукції, транспорт є вирішальним фактором – «локомотивом прогресу». Тому перспективи розвитку економіки держави та інтеграції її у світове господарство на пряму залежать від наявності та розвинутості шляхів сполучень.

На статус транзитної держави в різних напрямках претендують Румунія, Болгарія, Білорусь, Російська Федерація та інші країни регіону. Об'єктивно Україна в цій конкурентній боротьбі має кращі шанси. Але можуть спрацювати й суб'єктивні чинники – політичні міркування, спорадичні кон'юнктурні імпульси неекономічного характеру. І тут важливого значення набувають політична воля керівництва держави та виважена позиція дипломатичних служб.

Успішно виконувати роль транзитної держави Україна може за умови розвинутої та ефективної транспортної системи. В економічному плані транспорт скорочує часовий та просторовий розрив між виробництвом і споживанням. Транспортному факторові відводиться важливе місце в теорії розміщення (location theory), регіональній економіці (regional economics), міжнародній економіці й теорії зовнішньої торгівлі. Саме тому ефективність транзитних послуг залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу, безпеки перевезень та функціонування міжнародних транспортних коридорів на території держави.

Стан наукових розробок з питань розвитку України як транзитної держави останнім часом набувають позитивної динаміки. Сфера міжнародного транзиту і проблеми розвит-

Постановка проблеми

Аналіз останніх досліджень і публікацій

ку міжнародних транспортних коридорів є предметом значної кількості наукових праць вітчизняних і зарубіжних дослідників таких як: О. О. Бакаєв, Т. В. Блудова, О. Й. Єдін, М. Г. Іщенко, В. А. Карасьов, Ю. В. Колоцова, Е. А. Корольова, Ю. О. Кутах, В. М. Мірошко, А. М. Новікова, С. І. Пирожков, В. Л. Ревенко, А. М. Ткаченко, Ю. М. Цветов, Ю. А. Щербанін, К. В. Петренко, В. В. Корнієнко та багато інших. Разом з тим, окремі питання у цій сфері потребують подальшого обговорення та вдосконалення.

Виділення
невирішених
раніше
частин
загальної
проблеми

Проведений аналіз останніх досліджень, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, надає можливість зробити наступний висновок, що проблеми розвитку України як транзитної держави звичайно розглядались і вони є комплексними, і кожна з них недостатньо розглянута (в протилежному випадку завдання

було б вже вирішено). Тому основними та пріоритетними проблемами, які потребують розгляду та вирішення для втілення кінцевої мети – це розвинута та безпечна транспортна система з функціонуванням міжнародних транспортних коридорів при ефективній стратегії управління транспортним комплексом, що потребує подальшого розгляду, обумовлює необхідність переосмислення існуючих підходів до розуміння сучасних перспектив розвитку України як транзитної держави і розробки теоретичних аспектів дослідження.

Мета

Висвітлити: основні проблемні питання розвитку України як транзитної держави; користь державі від впровадження даного процесу; деякі шляхи вирішення основних проблемних питань, які дозволять відродити Україну як транспортну державу, яка займе у світі своє вигідне транспортне, безпечне та транзитне положення.

Виклад
основного
матеріалу

Транспортний комплекс України за обсягами й тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць у Європі. Сьогодні він охоплює 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ «Укррічфлот», 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів (газо- нафто- та продуктоводів) та комплекс науково-виробничих підприємств. У сфері транспорту зайнято нині 20 % населення та 30 % основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту [2].

В економічній системі Україні експорт та імпорт транзитних перевезень займають важливе значення. Оскільки ВВП України експорт та імпорт формує по 50%, тому економіка нашої держави пов'язана з зовнішньоторговельним оборотом більш ніж на 100%. Значний обсяг вантажопотоків проходить у напрямку Схід-Захід, оскільки Україна з країнами СНД близько 50% формує експортних та імпортних зовнішньоекономічних товаропотоків і на це припадає більша частина транзиту – 90 % [3].

Для інтеграції України у світове господарство і посилення транзитних функцій держави необхідні висока

якість, регулярність і надійність транспортних зв'язків, гарантованість збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки.

Крім об'єктивних чинників транзитності держави – геополітичного та наявності потужного транспортного комплексу, – велике значення відіграє зв'язок між рівнем розвитку країни та її транспортно-комунікаційною структурою. Розвиток економіки та транспорту являє собою цілісний, взаємозалежний процес. Піднесення економіки, розвиток сфери матеріальної виробництва неодмінно передбачає модернізацію галузей та засобів транспортного комплексу, засобів транспортно-комунікаційних зв'язків. Модернізація транспортно-комунікаційної системи потребує ресурсів не тільки транспортного відомства, а й інших галузей, тобто має статус макроекономічного проекту, реалізація якого залучить значні людські ресурси, вирішуючи при тому і соціальні проблеми.

У міру інтеграції української економіки у світові та європейські структури, розвиток і модернізація сукупної системи транспортно-комунікаційних зв'язків України набуває інтернаціонального значення. Вона стає вже турботою не лише нашої держави, а й інших зацікавлених у транзиті своїх товарів через Україну країн. Зусилля міжнародної кооперації мають спрямовуватися на формування матеріальної бази, яка забезпечує програму модернізації транспортних шляхів, зокрема міжнародних транспортних коридорів з інфраструктурою, яка їх обслуговує. Щодо експлуатації транспортних коридорів, то вона повинна стати стабільним джерелом доходів за рахунок транспортно-тарифних надходжень за транзит територією країни.

Як відомо, транспорт поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців і продавців. В економічному плані він зменшує часовий та просторовий розрив між виробництвом і споживанням. Транспортний фактор займає важливе місце у теорії розміщення, у регіональній, у міжнародній економіці та теорії зовнішньої торгівлі.

За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає труднощі перехідного періоду, з більшою або меншою ефективністю долає їх. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані «від дверей до дверей» (середня відстань перевезення 1 т вантажів – близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень.

Імпортні товаропотоки нашої держави на відміну від експортних товаропотоків можливо розподілити наступним чином, серед яких перше місце займає автомобільний транспорт – 50,5 %, потім залізничний – 27,8 %. До України найбільші обсяги надходять з Польщі та Німеччини. Найбільший обсяг всіх перевезень припадає на транзит, далі експорт і найменше на імпорт. В транзиті та імпорті переважає трубопровідний і залізничний транспорт, а в експорті – лише залізничний. Структура транзитовантажних перевезень

України надає перевагу лише двом видам транспорту: залізничному та трубопровідному, що призводить до уразливості транзитного пакету України. Але завдяки своєму географічному розташуванню, транзит є невичерпаним ресурсом для отримання коштів державою.

Щоб краще використовувати весь транзитний потенціал Україні потрібно вирішити ряд проблем пов'язаних з розвитком транзитно-транспортної інфраструктури. В першу чергу – це побудова автомагістралей та митних переходів. Що стосується автомобільних перевезень – це європейський напрямок, а для залізничних – колишньої країни СНД. Ще в 2014 році було відкрито міжнародний пункт пропуску «Угринів – Долгобичув» на кордоні з Польщею.

На сьогодні він є найсучаснішим пунктом пропуску на кордоні України та країн ЄС, але працює поки у тестовому режимі по одній смугі в кожен бік, на жаль біля цього переходу залишається не розвинутою транспортна інфраструктура. Деякі пункти пропуску через державний кордон України для здійснення ввезення товарів з Російської Федерації в режимі транзиту було закрито, що пов'язано з проведенням антитерористичної операції.

За для збільшення експортно-імпортних вантажопотоків в Україні є певні труднощі, вони пов'язані з: якістю та обслуговуванням українських доріг, які не відповідають стандартам якості європейських доріг (швидкість, безпека, надійність та ін.).

Стосовно повітряного транспорту:

1) недостатнє фінансування для перебудови та будівництва складових авіаційної інфраструктури;

2) не достатньо комплектації парку літаків.

З аналізу можливостей видів транспорту слід зазначити, що залізниця України є не тільки вагомою частиною народногосподарського комплексу України, а також є значним транзитним коридором між Сходом і Заходом. На сьогоднішній день українська залізниця межує із залізницями Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови, Білорусі та Росії, і забезпечує роботу по 56 міжнародним залізничним переходам, а також обслуговує 18 морських портів та річок Дніпра і Дунаю.

Залізничний транспорт:

1) зниження експлуатаційної характеристики залізниць через те що ширина європейської колії відрізняється від нашої;

2) зношеність основних фондів.

Трубопровідний транспорт: майже всі маршрути орієнтовані на транзит газу та нафти тільки з Росією.

На сьогодні Україна є найбільшим у світі транзитером природного газу. Системами магістральних газопроводів, які перебувають у користуванні НАК «Нафтогаз України», російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Ці системи технологічно зв'язані з аналогічними магістральними газопроводами Росії, Білорусі, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них – і з газопроводами всього Європейського континенту. Пропускна спроможність вітчизняної газотранспортної системи на вході становить 290 млрд. м³, а на виході (до країн Західної, Центральної та Східної Європи, а також до Молдови і на південь Росії) – майже 170 млрд. м³ на рік [3].

Нове будівництво та реконструкція газопроводів і компресорних станцій дозволять підвищити потуж-

ність і надійність діючої транзитної системи газопроводів, забезпечити перспективні потреби нашої країни в транзитних поставках газу на майбутнє.

Разом з тим тривала руйнівна криза в Україні, яку лише «в основному подолано», призвела до появи кількох загроз економічного та політичного характеру.

Перша загроза – це фізичне старіння трубопровідного господарства нашої країни. Гострою стала необхідність заміни сотень кілометрів магістральних трубопроводів щороку і десятків газоперекачувальних станцій, діагностики трубопроводів з метою запобігання аваріям. Слід провести переговори з Європейською комісією відносно можливості підтримки реконструкції українських газопроводів, які на сьогодні в повному обсягу забезпечують поставки російського палива до Європи.

Україні потрібні технічні та технологічні засоби для утримання трубопровідного господарства (довжиною 50 тис. км) у належному стані, але бракує коштів. В обох випадках проблема полягає у труднощах з фінансуванням. Тому вкрай необхідно залучати приватний національний та іноземний капітали, а також інші джерела фінансування.

Друга загроза виходить від Російської Федерації, від її планів щодо спорудження альтернативних газопроводів в обхід території України. Після того, як Польща і Словаччина категорично виступили проти спорудження газопроводу «Ямал – Західна Європа» через Білорусь та їх території, розробляється маршрут будівництва Північноєвропейського газопроводу через Скандинавські держави і по дну Балтійського моря. Не знято з порядку денного питання будівництво Росією газопроводу «Блакитний потік» до Туреччини по дну Чорного моря, теж в обхід території України. Причин для спроб Росії зменшити транзит палива територією нашої держави декілька: несвоєчасні розрахунки української сторони за газ і значна заборгованість її перед російським «Газпромом»; несанкціонований забір газу вітчизняними споживачами з магістральних трубопроводів; реекспорт Україною російського газу своїм сусідам – центральноєвропейським державам і Молдві. Сьогодні через територію України перекачується 65 % російського газу, який експортується до Європи. Як бачимо, швидко знайти альтернативний цьому маршруту Росії не вдасться. Проте в перспективі вона може зменшити транзит газу українським маршрутом, внаслідок чого скоротяться і надходження за транзит на рахунок нашої держави. Саме тому слід прискорити розробку багатих на нафту і газ шельфів Чорного та Азовського морів, із залученням іноземних партнерів. Наша держава є також потужним транзитером російської нафти. Нафтопроводом «Дружба» (довжиною близько 4 тис. км) до Європи щороку експортується 25 млн. т російської нафти.

Водний транспорт:

1) застаріла портова інфраструктура;

2) мала тоннажність та застарілість кораблів, портового обладнання.

Час, вартість та безпека доставки – три умови, які не витримують митні органи України. Недостатня швидкість перевезень, відсутність гарантій на збереження вантажів, високі тарифи, які збільшуються та затримка вантажів перевіряючими органами. Відсутність уваги до потреб клієнтів з боку державних тран-

спортних служб та органів. Тому зростає конкуренція з боку держав-сусідів, які залучають традиційні для України і нові вантажопотоки.

Сьогодні пасажиро – і вантажообіг залізниць України сягає, відповідно, 40 % і 46 % перевезень усіма видами транспорту. Проте, «в закордонному виконанні» цей показник становить лише 14 % і є меншим, ніж на автомобільному транспорті. Причиною такого стану справ є різна ширина колій у європейських країнах (1435 мм) і у нас (1520 мм). Прогнозований приріст транспортно-транзитного потоку у напрямку Схід – Захід зумовлює необхідність його невідкладного подальшого розвитку та формування залізничного комплексу – залізничного машинобудування і залізничного транспорту.

Отже, для покращення та адаптації до транс'європейської залізничної мережі необхідно для українських залізниць розробити та гармонізувати:

- нормативно-правову базу;
- заходи державної підтримки до міжнародно-правових норм;
- наблизити технологічні та технічні стандарти до європейських; зблизити рухомий склад та безпеку перевезень до європейської транспортної системи.

Основні напрями реформування роботи залізниць висвітлено в Указі Президента України «Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій» [4]. У ньому передбачено: розмежування господарських функцій, а також функцій державного управління і контролю на залізничному транспорті; реструктуризацію залізничного транспорту та оптимізацію його організаційної структури, створення у цій сфері підрозділів, які б діяли на конкурентних засадах; удосконалення системи тарифів на перевезення вантажів і надання інших послуг; вирішення питання про утримання під'їзних колій; запровадження конкурентних засад при придбанні та ремонті залізничної техніки тощо.

Щодо автотранспортних вантажних перевезень, необхідно:

- посилити контроль за станом доріг;
- врегулювати правовідносини при перевезенні вантажів;
- створити мережі логістичних центрів;
- обов'язково дотримуватися екологічних стандартів та нормативів у галузі транспорту;
- стимулювати розвиток експорту транспортних послуг;
- більш ефективно використовувати транзитний потенціал країни.

Але, незважаючи на вжиті заходи, в цілому автомобільні шляхи України не відповідають європейським і світовим стандартам. Тому для успішного виконання нашою країною ролі транзитної держави слід підвищувати якість автошляхів і швидкість руху, поліпшувати сервісне обслуговування транзитного транспорту і пасажирів, скорочувати транспортні витрати.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери в цілому.

Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);
- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, як наслідок переорієнтації транзиту з портів України на порти сусідніх країн;
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

- відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускну здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж у цілому для всієї магістралі);
- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;
- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;
- політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;
- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави й т.д.

Саме тому, за умови реалізації наведених заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками.

Таким чином, можливо зробити наступні основні висновки.

Висновки

1. Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори – геополітичне становище нашої країни і наявність у ній потужного транспортного комплексу.

2. Україна має розгалужену транспортну систему. Транспортна система – найважливіша складова інтеграції світової економіки. Тому, світове співтовариство, використовуючи ресурсний потенціал держав і їхнє просторове розташування, прагне до формування єдиної транспортної системи. З огляду на географічне положення України і її можливості, необхідно вдосконалювати інфраструктуру, реалізовувати вже існуючі транспортні стратегії й впроваджувати нові, а також підвищувати нашу конкурентоспроможність. Крім того, необхідно ефективно використати існуючі транспортні мережі, підвищувати технологічний рівень, що сприяє інвестиційній привабливості, регулювати правову базу у бік полегшення митних процедур [5].

3. Транспорт є однією з важливих галузей народного господарства, ефективне функціонування якого, це необхідна умова розширення торгово-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і, як наслідок, гарантія стабільного розвитку економіки. Саме тому, рівень розвитку транспортної системи держави є одним з найважливіших ознак його технологічного прогресу й цивілізованості, що дозволить підняти рівень інвестиційної привабливості інфраструктури, яка розвивається, забезпечить статус України як транзитної держави, сприятиме інтеграції національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему та реалізації національних стратегічних інтересів.

4. Перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій держави вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском і оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

5. Україні вкрай необхідна ефективна стратегія управління транспортним комплексом як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході і може бути реалізована лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики, спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, удосконалення тарифної політики, підвищення конкурентоздатності і безпеки перевезень та на формування транзитної привабливості території України, а також має базуватися на принципі ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів.

6. Всі вищезазначені фактори є складовими єдиної мети – відродити Україну як транспортну державу, яка займе у світі своє вигідне транспортне, транзитне та безпечне положення.

Перспективами подальших розвідок у даному напрямку є ретельні наукові дослідження вирішення кожної окремої проблеми розвитку України як транзитної держави.

Література.

1. Колесников А. Перспективи для транзита. *Порты Украины*. 2007. №5. С.17–19.
2. Навчальні матеріали онлайн (pidruchniki.website) © 2010–2018 info(at) pidruchniki.com.
3. Петренко К. В. Транзитні можливості України: проблеми та перспективи розвитку. Національний технічний університет України. Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського.
4. Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій: Указ Президента України від 23.11.2011 р. №1057/2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/853/97>.
5. Корниенко В. В. Стратегическое значение Украины в системе международных транспортных потоков стран-участниц СНГ. Альманах международного экспедитора. Одесса, 2007. №1. С. 19–24.