

УДК 656. 338. 12

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2018.31.0.63

## ПІДВИЩЕННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ В МЕЖАХ СПІВРОБІТНИЦТВА ТРАСЕКА

**ШИНКАРЕНКО В.Г.**, доктор економічних наук, професор, кафедра управління та адміністрування, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Я. Мудрого, 25, м. Харків, Україна, 61002.

E-mail: [svg@khadi.kharkov.ua](mailto:svg@khadi.kharkov.ua), Scopus AU-ID 57189225082, ORCID 0000-0003-0702-9781

**ВОЛИНЕЦЬ Л.М.**, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна.

E-mail: [Volinec\\_3@ukr.net](mailto:Volinec_3@ukr.net), [orcid.org](https://orcid.org/0000-0002-5064-2349), ORCID 0000-0002-5064-2349

***Анотація.** У статті подано результати досліджень із напрямками удосконалення транзитного потенціалу транспортної системи України. Розкрито причини втрати державою значних обсягів транзиту. Розглянуто проблеми розвитку транспортного потенціалу нашої держави та перспективи її інтеграції у світовий ринок транспортних послуг.*

*Обґрунтовано, що нині транспортна галузь України в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не в повній мірі задовольняє вимоги ефективного впровадження євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної системи в транс'європейську транспортну мережу. Для транспортного сектору це виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги при експортних перевезеннях. Що, у свою чергу, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність економіки країни.*

*Тому на сьогодні є необхідним впровадження нових принципів формування та координації державної політики в галузі транспорту, створення умов забезпечення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.*

*Науково обґрунтовано можливі шляхи привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА. Успішне вирішення поставлених задач дозволить суттєво збільшити обсяги транзитних перевезень митною територією України, забезпечити подальший розвиток транспортної інфраструктури та покращити надходження до державного бюджету.*

**Ключові слова:** транзит, транзитний потенціал, транспортна інфраструктура, міжнародні транспортні коридори.

**Постановка проблеми.** Одним з актуальних питань сьогодення є втрата транзитних вантажів, яким переймаються практично всі гравці транспортного ринку – залізничники, портовики, автомобілі-

сти. З одного боку, причиною негативної динаміки є суто внутрішні чинники – затяжні бюрократичні системи контролю на кордоні й багато іншого. Однак для вирішення цього питання необхідно розглядати Україну не як окрему державу, а як частину транспортного коридору Європа–Китай. Вантажі на цьому напрямку транспортуються за трьома основними маршрутами. Перший з них проходить по території Білорусі, Російської Федерації та Казахстану, другий лежить через Україну, Грузію, Азербайджан, Узбекистан, Киргизію. Третій шлях передбачає транспортування вантажів через такі країни, як Туреччина, Іран, Туркменістан, Таджикистан, Киргизія. Експерти оцінюють ці маршрути за допомогою спеціального індексу TRAX, який враховує такі фактори, як час, ціна, а також безпека доставки вантажу. Найбільш привабливим для транзиту, на думку експертів, став перший варіант, який дозволяє власникам вантажу скорочувати витрати і заощаджувати час. Решта ж програють йому за всіма показниками. В основному це викликано чергами на прикордонних пунктах пропуску та недостатньо прозорими процедурами.

Оскільки Україна є частиною коридору TRACECA, однією з причин її меншої привабливості є відсутність гармонізованої документації та процедур на деяких пунктах перетину кордонів. Адже для того, щоб перевезти вантаж, потрібно неодноразово перетинати кордон і переплисти через два моря – Чорне і Каспійське. Усі ці фактори змушують споживачів сумніватися в доцільності використання цього шляху для перевезення товарів між Європою та Китаєм.

Крім цього, на цей момент вітчизняні порти втрачають не тільки транзитні вантажі, але і деякі товари, які призначені для України, перевантажуються із суден у Клайпеді та Гданську.

Адже одним з основних напрямів підвищення привабливості України як транзитної держави є удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем. Україна готова брати участь у формуванні універсальної, ефективної, єдиної транспортно-логістичної системи, що з'єднає як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів [8].

До основних бар'єрів у логістичних системах товароруку належать прикордонні переходи. В умовах «загального» ринку практично скасовується прикордонний контроль, скорочуються витрати

за рахунок зменшення штату прикордонних служб, знижуються витрати, зумовлені затримками вантажу у процесі виконання прикордонних процедур. Економія від цих заходів у країнах Західної Європи становить до 15 млрд дол. США на рік [9].

Це непросте завдання вимагає логістичного підходу щодо стратегічного планування та чималих зусиль, а також здатності прогнозувати вплив різних сценаріїв. Україна має величезний потенціал, який розкриється в повній мірі в разі правильного використання і розуміння впливу від його розвитку.

Перш за все, Україна має потребу в подальшій розробці та впровадженні прозорих процедур, оскільки це є одним з головних факторів, що впливають на рішення вантажовласників. Вони повинні мати чітке уявлення, які документи потрібні на кордоні, як виглядає процедура, і скільки це буде коштувати. І все це впливає на надійність транзитного маршруту. Тому транзитне питання України потребує вирішення, щоб досягати таких же результатів, як Західна Європа.

Отже, для розробки та реалізації дієвих заходів, спрямованих на вирішення вказаних проблем підвищення ефективності використання української транспортної системи, подальший розвиток теорії транзитного потенціалу має важливе науково-практичне значення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у розвиток транспортної системи України зробили зарубіжні та вітчизняні вчені: Т.А. Воркут, В.В. Вінникова, В.М. Гурнак, Л.Г. Зайончик, В.П. Ільчук, Н.М. Колеснікова, В.В. Кисельова, О.М. Котлубая, М.О. Криворучко, А.М. Пасічник, М.Т. Примачова, Н.Ю. Ткаченко, І.О. Хоменко, В.Г. Шинкаренко та багато інших науковців.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є розроблення рекомендацій щодо визначення напрямів реалізації транзитного потенціалу України, а також підвищення привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe – Caucasus-Asia).

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Збільшення обсягів міжнародного транзиту вантажів територією України передбачає визначення пріоритетних напрямів державної транспортної політики, спрямованих на розвиток та реалізацію транзитного потенціалу транспортної системи.

Розвиток транзиту органічно пов'язаний з поглибленням суспільного поділу праці, у тому числі на міжнародному рівні. Рівень розвитку транзитної системи впливає на результати процесів відтворення, рівень конкурентоздатності економіки, визначаючи темпи і пропорції розвитку національної економіки та виступаючи фактором економічного обміну і розподілу.

У широкому розумінні під транзитною державою розуміють країну, по території якої виконуються легітимні транзитні перевезення із прямою чи непрямою її участю [1].

Функціонування і розвиток транспортної системи транзитної держави має свою специфіку:

- по-перше, це участь країни у світовій системі поділу та кооперації праці, що сприяє процесам інтернаціоналізації;
- по-друге, транзит виступає фактором ефективності економічної системи країни, її конкурентоспроможності [12].

Поняття «транзит вантажів» визначено у Законі України «Про транзит вантажів», а саме: транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [2].

Таким чином, під транзитом слід розуміти вільне переміщення через територію країни вантажів третіх країн під контролем митних органів держави без стягнення мита, податків і без застосування до товарів заходів тарифного і нетарифного регулювання. Транзит – це різновид експорту транспортних послуг, які надаються вантажовласникові та перевізникові. Значна частка транзитних вантажів перевозиться у контейнерах, що вимагає наявності спеціалізованого рухомого складу та відповідних пунктів переробки (таких як порт, станція, пункт пропуску на митному кордоні), використання інформаційних і логістичних технологій, узгодженої взаємодії експедиторів різних країн [1].

Україна за своїм транзитним потенціалом займає одне з перших місць у Європі, що визначає особливу значущість розробки і проведення ефективної транспортної політики.

Технологічні потужності транспортної інфраструктури України дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60–70 млн тонн та доставляти трубопровідним транспортом

близько 200 млн тонн транзитних вантажів. Однак наявний транзитний потенціал використовується лише на 50 % [5].

В останні роки простежується негативна тенденція до зниження транзитних перевезень територією України. Оцінка стану вантажних перевезень митною територією країни показує, що у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків обсяг транзитних перевезень скоротився майже удвічі [4], що відповідним чином зменшило обсяг валютних надходжень в Україну (рис. 1).

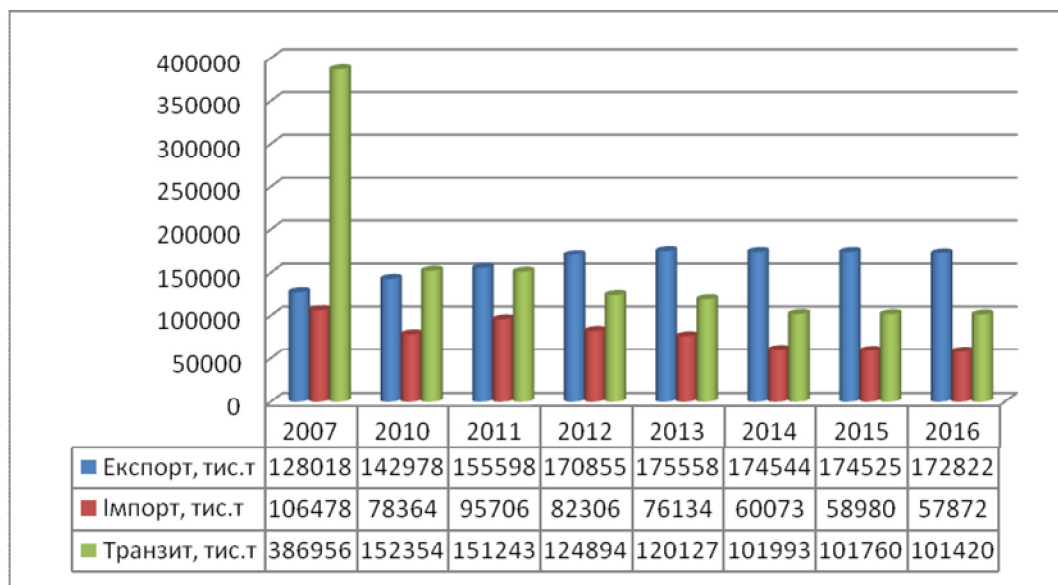


Рис. 1. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України

За 2016 р. через територію України пройшло 101420 тис. т транзитних вантажів, з-поміж яких найбільший обсяг припадає на трубопровідний (54,32 %), залізничний (39,92 %) та автомобільний (4,88 %) транспорт (рис. 2). Основу транзитного вантажопотоку України складають нафта та нафтопродукти.

Причинами стрімкого падіння обсягів транзитних вантажів виявились не стільки наслідки світової фінансової кризи, які навпаки, сприяли розвитку торгівлі між країнами [6], а скоріше політичні та невдалі організаційно-фінансові рішення.

Також однією з причин зниження транзитних потоків є Указ Президента Російської Федерації від 01 січня 2016 року № 1 «Про заходи щодо забезпечення економічної безпеки та національних інтересів Російської Федерації при здійсненні міжнародних транзитних перевезень вантажів з території України на територію Республіки Казахстан через територію Російської Федерації» (зі змінами).

Російська Федерація запровадила додаткові обмеження щодо транзиту через територію Російської Федерації по відношенню до транзиту товарів до Республік Казахстан та Киргизія. Крім цього, повна заборона транзиту товарів «під ембарго», на які Російська Федерація застосовує ставки ввізних мит, відмінні від 0 (ввізні мита згідно ставок Єдиного митного тарифу Євразійського економічного союзу), значно обмежує перевізників у виконанні своєї діяльності.

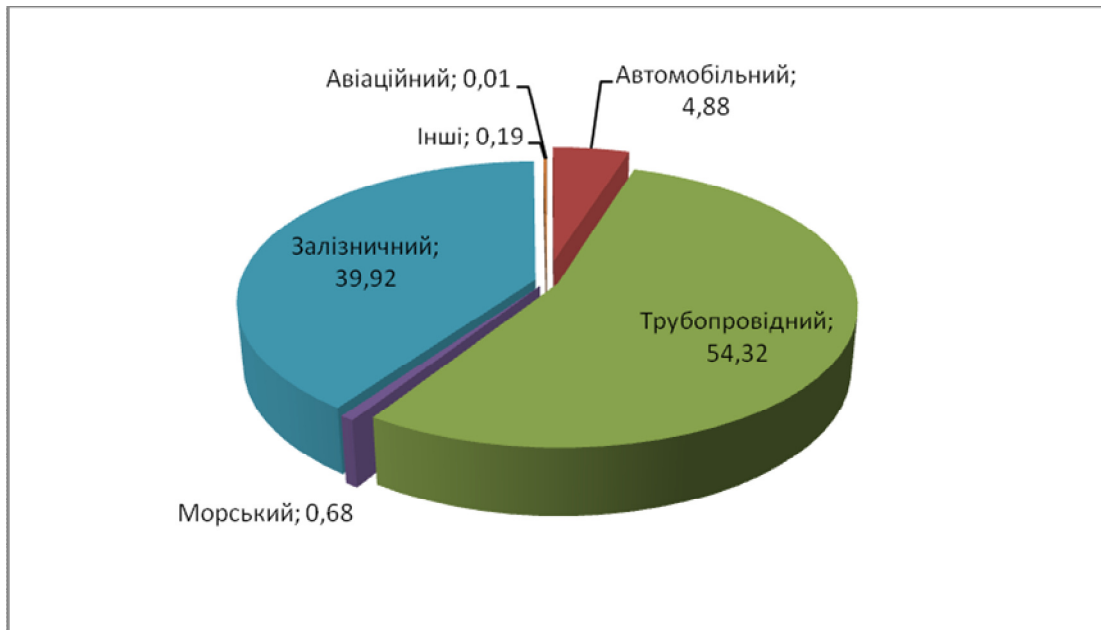


Рис. 2. Структура транзитних вантажопотоків через кордон України у 2016 році

Використання транзитного потенціалу протягом багатьох років розглядається як один з пріоритетів державної транспортної політики України. Такий підхід обумовлений транспортно-географічним положенням нашої країни, яка є природним мостом між Європою та Азією і де розташована у цьому випадку одна з найбільших у світі залізничних мереж, що має з'єднання і з європейськими, і з азіатськими залізницями.

Тому однією першочерговою транспортною стратегією України є реалізація транзитного потенціалу країни, створення конкурентоспроможних транспортних коридорів на базі інтегрованої транспортно-логістичної інфраструктури. Вирішення цієї задачі вимагає вироблення нових механізмів державного управління системою міжнародних транспортних коридорів, яка забезпечить розвиток транзитних коридорів до рівня торговельних.

Практика створення міжнародних транспортних коридорів показує, що кожен проект є унікальним, а його результативність залежить не тільки від сприятливого поєднання комплексу географічних, економічних і політичних чинників, а й від того, наскільки при створенні транспортного коридору вдається реалізувати логістичний підхід і скоординувати зусилля всіх зацікавлених сторін. Для цього потрібні скоординовані зусилля всіх учасників логістичного ланцюга, а також розумний розподіл між ними витрат, ризиків і вигод.

Подальший розвиток України як транзитної держави можливий завдяки впровадженню ефективних економічних механізмів, а саме [10]:

- 1) підвищення якості організації транзитних перевезень до рівня, що відповідає європейському стандарту якості ISO;
- 2) широке впровадження нових інформаційних технологій та принципів логістики в організацію транспортного і транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту;
- 3) розвиток мультимодальних перевезень;
- 4) розробка і впровадження на основних напрямках транзитних перевезень комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії усіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі узгоджених графіків руху, режимів роботи, технологій перевезень, переробки і контролю вантажів;
- 5) розробка єдиної інформаційної мережі, систем зв'язку і передачі даних для усіх учасників процесу доставки транзитних вантажів;
- 6) удосконалення системи транспортно-експедиторського обслуговування транзитних перевезень;
- 7) розширення мережі логістичних товаророзподільчих центрів.

Усе це сприятиме розвитку транзитного потенціалу та створенню конкурентного середовища на ринку транспортних послуг щодо гарантування якісної доставки транзитних вантажів територією України.

У світі Україна посідає 4-те місце (після США, Росії, Канади) за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Залізнична мережа України в Європі є однією з

найпотужніших, ще в 1990-х вона за вантажонапруженістю займала перше місце. Україна володіє також розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Через Україну проходять міжнародні транспортні коридори, зокрема: пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9 (табл. 1), коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор «Європа–Кавказ–Азія» (ТРАСЕКА), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією [12].

Таблиця 1

## Перелік пан'європейських міжнародних транспортних коридорів

Коридори	Напрямки
Коридор №1	Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас/Клайпеда – Варшава/Гданськ
Коридор №2	Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород
Коридор №3	Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден/Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ
Коридор №4	Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Д'єр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул
Коридор №5	Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ
Коридор №6	Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно
Коридор №7	Дунайський(водний) (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
Коридор №8	Дуррес – Тирана – Скоп'є – Бітола – Софія – Димитровград – Бургас – Варна
Коридор №9	Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс
Коридор №10	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки

Також на сьогодні в рамках програми міжнародного співробітництва ТРАСЕКА (TransportCorridorEurope – Caucasus-Asia) між Європейським союзом і країнами-партнерами ведеться робота з організації транспортного коридору «Європа–Кавказ–Азія» (рис. 3).



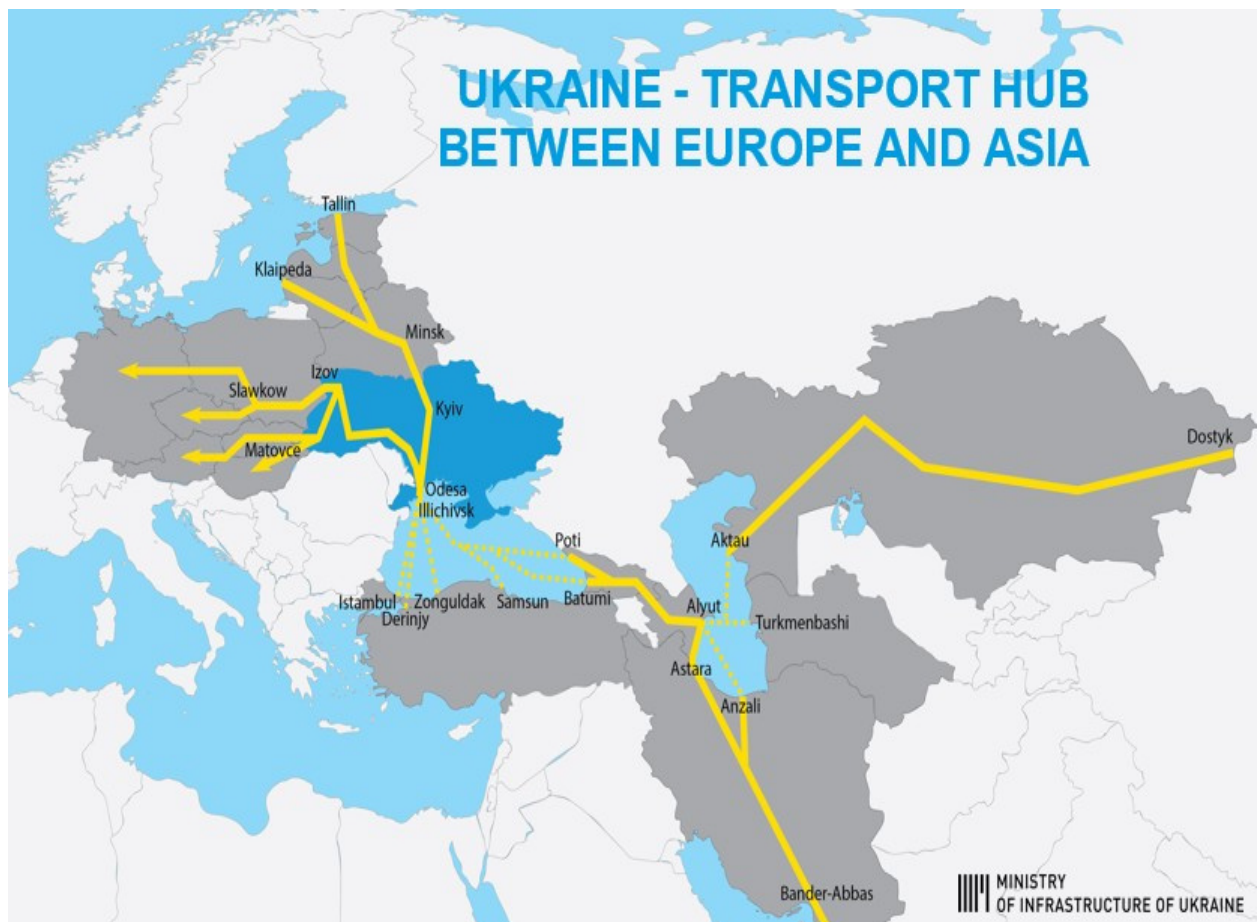


Рис. 3. Транспортний коридор «Європа–Кавказ–Азія» (ТРАСЕКА)

Міжнародний транспортний коридор «Європа–Кавказ–Азія» (ТРАСЕКА) являє собою мультимодальний комплекс транспортної системи країн регіону, робота якого спрямована на розвиток торгово-економічних відносин і транспортного сполучення між країнами і регіонами, що є вагомим внеском у відродження одного з найвідоміших історичних маршрутів Великого Шовкового шляху.

Основний напрям діяльності програми ТРАСЕКА – розвиток транспортного коридору з Європи до країн Центральної Азії через Чорне море, Кавказ і Каспійське море.

З технологічної точки зору програма орієнтується на перевезення вантажу за єдиним для всього маршруту транспортним документом при використанні різних видів транспорту. Передбачається, що реалізація програми сприятиме інтеграції між Європейським союзом і країнами-партнерами програми, більш ефективному розподілу ресурсів між країнами Заходу і Сходу, поліпшить інвестиційний клімат у країнах, територією яких буде проходити транспор-

тний коридор, позитивно відіб'ється на їх науковому і культурному розвитку. Очікується, що розвиток програми ТРАСЕКА буде значною мірою залежати від планів Китаю по реалізації стратегії «Один пояс – один шлях» з організації так званого Нового шовкового шляху – транспортного маршруту для переміщення вантажів і пасажирів із Китаю в Європу, оскільки потенційно по коридору «Європа–Кавказ–Азія» може піти значна частина китайсько-європейського вантажопотоку.

У вересні 1998 року на Саміті в м. Баку (Азербайджанська Республіка) 12 країнами ТРАСЕКА було підписано «Основну багатосторонню Угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору “Європа–Кавказ–Азія”» (ОМС), з метою реалізації в повній мірі своїх геополітичних і економічних можливостей [5]. Сьогодні країни-учасники ТРАСЕКА розглядають транспортний коридор як довготривалий стабілізуючий фактор, що створює сприятливий інвестиційний клімат і справляє позитивний вплив на міжрегіональну інтеграцію. Крім удосконалення інституціональної системи транспортного коридору, а також підвищення рівня безпеки і стабільності транспорту, передбачається створення стійкого логістичного ланцюга мультимодальних перевезень, тобто забезпечення безперервного руху товарів і вантажів по територіях країн із використанням різних видів транспорту – з поступовою інтеграцією коридору в Транс'європейські транспортні мережі.

ОМС стало логічним продовженням міжрегіональної програми Європейського Союзу ТРАСЕКА і одночасно єдиною правовою базою для її ефективної реалізації. Після підписання цієї Угоди та створення Міжурядової Комісії (МПК) ТРАСЕКА та її Постійного Секретаріату з'явилися нові юридичні основи для розвитку і здійснення міжнародних транзитних перевезень на більш якісному рівні [11].

Розвиток нового транспортного коридору сприяв формуванню ефективного транспортного потенціалу, що дозволяє забезпечувати всі зростаючі вантажопотоки з Азіатсько-Тихоокеанського регіону в Європу. Це також дозволяє створювати і розширювати ринки країн ТРАСЕКА і поступово інтегруватися у Транс'європейські транспортні мережі.

У наш час повноправними сторонами ОМС є 13 країн: п'ять країн Європи, три південно-кавказькі та п'ять центрально-азіатських республік, кожна з яких має свою унікальну історію, культуру, мову, політичні та економічні системи [16].

Програма розвивається як самостійна структура, що підтримує розвиток торговельних відносин та інтеграції економік країн-учасниць ТРАСЕКА у світові ринкові перетворення, завдяки організаційному розвитку ТРАСЕКА та її подальшій інституціоналізації. З 2009 р. Республіка Литва активно бере участь у роботі інститутів ТРАСЕКА і має статус спостерігача в МПК ТРАСЕКА.

Країни-учасниці мають реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитних держав. Цьому сприяють такі об'єктивні чинники, як геостратегічне положення країн і наявність у них інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури.

Протягом всього коридору ТРАСЕКА ведеться будівництво нових автомобільних і залізних доріг. Споруджуються нові мости, порти й інша транспортна інфраструктура при одночасному відновленні існуючих автодоріг і залізниць, а також реконструкції мостів і портів. Розробляється відповідна єдина правова база і визначаються єдині тарифні правила. Країни ТРАСЕКА приєднуються до міжнародних конвенцій та угод. Створюється транспортна інфраструктура, необхідна для розвитку мультимодального транспорту, при одночасній підготовці відповідних кадрів для професійного здійснення міжнародних перевезень [12].

1 червня 2016 р. в м. Одеса (Україна) в рамках Дванадцятого Щорічного Засідання МПК ТРАСЕКА Міжурядова Комісія ТРАСЕКА затвердила документ «Стратегія МПК ТРАСЕКА до 2020 р.» в якості стратегічного для подальшого розвитку коридору [3].

У зазначеному документі велику увагу приділено логістиці, мультимодальним перевезенням і зв'язку між мережею коридору та внутрішніми районами в регіоні ТРАСЕКА, розміщенню основних логістичних центрів, які покликані сприяти розвитку логістичних ланцюгів і підвищенню привабливості коридору ТРАСЕКА. Країни ТРАСЕКА докладатимуть зусиль для становлення логістичних центрів, підключених, як мінімум, до двох видів транспорту. Такий метод дозволить скоротити вантажно-розвантажувальні операції і,

таким чином, підвищити безпеку та зменшити збитки і втрати, а також забезпечити більш швидку доставку вантажів. Зниження витрат в інтермодальному транспортному ланцюгу є ключовою перевагою при внутрішньоконтинентальному транспортуванні. Інтермодальні вантажні перевезення припускають використання інтермодальних контейнерів або вантажівок / знімних кузовів, з використанням декількох видів транспорту (залізничного, морського, баржевого і автомобільного), без необхідності обробки самого вантажу при зміні видів транспорту. Внутрішні інтермодальні термінали повинні (частково або повністю) виконувати функції сухих портів. Такий підхід дозволить уникнути додаткових операцій по обробці вантажу і домогтися економії з урахуванням обсягів і можливостей для об'єднання видів діяльності в галузі збору та / або остаточного розподілу вантажу. Розміщення різних логістичних операторів поруч із вантажно-розвантажувальними спорудами терміналів дозволить забезпечити необхідну масу комплектації вантажопотоків.

**Висновки.** На підставі результатів дослідження очікується оптимізація здійснення процесу перевезення за рахунок скорочення частки транспортування й обробки, скорочення або уникнення процедур перетину кордонів та інших перевірок. Така концентрація також створить привабливі умови для розміщення в логістичному центрі постачальників послуг і спеціалізованих компаній. Створення ефективних внутрішніх терміналів / сухих портів / логістичних центрів є масштабними проектами в сфері нерухомості, за участю приватного і державного секторів. Країни ТРАСЕКА повинні забезпечити створення відповідних рамкових умов і сприяти розвитку цього виду логістичної інфраструктури на політичному рівні. Зокрема участь держави має велике значення для створення вільного і рівного доступу всіх учасників ринку до інтермодальних об'єктів.

### Література

1. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через митний кордон України» // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 33. – С. 326.

2. Закон України «Про транзит вантажів» // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – С. 446.

3. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2010–2020 роках: Закон України // Відомості Верховної ради (ВВР). – 2016. – № 35. – С.166.
4. Волинець Л.М. Впровадження Хартії якості як інструмента підвищення ефективності логістичних послуг на ринку міжнародних перевезень / Л.М. Волинець // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки»/ – 2016. – Вип. 18. – С. 5–11.
5. Волинець Л.М. Вплив політичних рішень на міжнародні перевезення України / Л.М. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – 2015. – Вип. 3 (33). – С. 70–74.
6. Волинець Л.М. Формування стратегії управління ризиками на транспортних підприємствах / Людмила Миколаївна Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – 2012. – Вип. 26. – С. 78–84.
7. Воркут Т.А. Науково-методичні підходи до управління збалансованим розвитком логістичних систем міжнародних транспортних коридорів / Т.А. Воркут, А.В. Петунін, Л.М. Ткачук // Економіка та управління на транспорті. – 2017. – Вип. 5. – С. 94–101.
8. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морського господарського комплексу України: монографія / за заг. ред. О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
9. Киселев В.В. Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы / В.В. Киселев. – Режим доступа: <http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Ekon/851/09kvvupp.pdf>. - 14.05.2016 г. – Загл. с экрана.
10. Міністерство інфраструктури України. – Режим доступа: <http://mtu.gov.ua>.
11. Міжнародний транспортний форум. – Режим доступа : <http://www.itfoecd.org/road>.
12. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.
13. Портер М. Конкуренция / М. Портер. – М. : Вильямс, 2006. – 760 с.
14. Смирнов І.Г. Транспортна логістика / І.Г. Смирнов, Г.В. Косарева. – К. : ЦУЛ, 2008. – 224 с.
15. Ткаченко Н.Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины / Н.Ю. Ткаченко. – Режим доступа: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/knp/143/knp143\\_59-64.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/knp/143/knp143_59-64.pdf). - 10.05.2016 г. – Загл. с экрана.
16. Шинкаренко В.Г. Транспортно-логистическая система как объект управления / В.Г. Шинкаренко // Зб. мат. Всеукраїнської науково-методичної інтернет-конференції з проблем вищої освіти і науки (16 листопада 2017 р.). – Х. : ХНАДУ, 2017. – С. 203–206.

17. Хоменко І.О. Кластерний підхід до вдосконалення транспортної мережі території / І.О. Хоменко, В.С. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – 2015. – Вип. 3 (33).

18. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль». – Режим доступу до ресурсу : [magistral-uz.com.ua](http://magistral-uz.com.ua).

19. Межправительственная Комиссия (МПК) ТРАСЕКА. – Режим доступу до ресурсу : <http://www.traseca-org.org/ru/traseka>.

### References

1. Zakon Ukrainy (2011). «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo zdiisnennia poperednoho dokumentalnoho kontroliu v punktakh propusku cherez mytnyi kordon Ukrainy» [The law of Ukraine «On amending some legislative acts of Ukraine as for the preliminary documentary control at the crossing points through the customs control of Ukraine»]. (n.d.). [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua). Retrieved from: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2973-17> [in Ukrainian].

2. Zakon Ukrainy «Pro tranzyt vantazhiv» (1999). [The Law of Ukraine «On freight transit»]. (n.d.). [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua). Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1172-14> [in Ukrainian].

3. Zakon Ukrainy «Pro kompleksnu prohramu utverdzhennia Ukrainy yak tranzytnoi derzhavy u 2010-2020 rokakh» (2016). [The Law of Ukraine «On the complex program of approving Ukraine as a transit state in 2010-2020»]. – Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 18, 5-11 [in Ukrainian].

4. Volynets, L.M. (2016). Vprovadzhennia Khartii yakosti, yak instrumen ta pidvyshchennia efektyvnosti lohistychnykh posluh na rynku mizhnarodnykh perevezen [The implementation of Charter of Quality as a tool to increase the efficiency of logistics services in the international transport market]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Serii «Ekonomiczni nauky» - Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 18, 5-11 [in Ukrainian].*

5. Volynets, L.M. (2015). Vplyv politychnykh rishen na mizhnarodni perevezennia Ukrainy [Impact of political decisions on international transportation of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Serii «Ekonomiczni nauky». Naukovo-tekhnicnyi zbirnyk - Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection, 33, 70-74 [in Ukrainian].*

6. Volynets, L.M. (2012). Formuvannia stratehii upravlinnia ryzykamy na transportnykh pidpriemstvakh [Formation of the risk management strategy at transport enterprises]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Serii «Ekonomiczni nauky». Naukovo-tekhnicnyi zbirnyk – Visnyk National Transport*

University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection, 26, 78-84 [in Ukrainian].

7. Vorkut, T.A., Petunin, A.V. & Tkachuk, L.M. (2017). Naukovo-metodychni pidkhody do upravlinnia zbalansovanyim rozvytkom lohistychnykh system mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Scientific and methodological approaches to manage the balanced development of logistics systems of international transport corridors]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti - Economics and management on transport*, 5, 94-101 [in Ukrainian].

8. Kotlubai, O. M. (2011). *Konkurentospromozhnist ta stalyy rozvytok more hospodarskoho kompleksu Ukrainy* [Competitiveness and sustainable development of the economic complex of Ukraine]. Odessa: IPREED NAN Ukrainy [in Ukrainian].

9. Kiselev, V.V. (2016). *Tranzitnyj potencial Ukrainy: problemy i perspektivy* [Transit potential of Ukraine: problems and prospects]. Retrieved from: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Ekon/851/09kvvupp.pdf> [in Russian].

10. Ministerstvo Infrastruktury Ukrayini [the Ministry of Infrastructure of Ukraine] (n.d.). [mtu.gov.ua](https://mtu.gov.ua). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian].

11. Internatsionalnyy transportnyy forum (2018). [the International transport forum] (n.d.). [itf-oecd.org](http://www.itf-oecd.org). Retrieved from: <http://www.itf-oecd.org>.

12. *Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy* [Mechanisms of efficient use and development of the potential of the transport system of Ukraine]. Kyiv: The National Institute for Strategic Studies [in Ukrainian].

13. Porter M. (2006). *Konkurenciya* [Competition]. Moscow: Williamspublishing [in Russian].

14. Smyrnov, I.H.& Kosareva, H.V. (2008). *Transportna lohistyka* [Transport logistics]. Kyiv: Centerfor Educational Literature [in Ukrainian].

15. Tkachenko, N.Y. (2016). *Konceptualnye osnovy sovershenstvovaniya strategii razvitiya tranzitnogo potenciala Ukrainy* [Conceptual framework to improve the strategy for developing the transit potential of Ukraine]. Retrieved from: [http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/knp/143/knp143\\_59-64.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/knp/143/knp143_59-64.pdf) [in Russian].

16. Shinkarenko, V.G. (2017). Transportno-logisticheskaya sistema kak obekt upravleniya [Transport and logistics system as an object of management]. *Zb. mat. Vseukrainskoi naukovo-metodychnoi internet-konferentsii z problem vyshchoi osvity i nauky - Ways of ensuring the quality of training specialists in economics and enterprises in the conditions of integration of domestic education into international space. Collection of materials of the All-Ukrainian scientific and methodical Internet conference on problems of higher education and science. Kharkiv: Kharkiv National Automobile and Highway University*, 203-206 [in Russian].

17. Khomenko, I.O. & Khomenko, V.S. (2015). Klasternyi pidkhid do vdoskonalennia transportnoi merezhi terytorii [The cluster approach of improving

the transport network area]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky». Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk - Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection*, 33, 254-264 [in Ukrainian].

18. Vseukrainska transportna hazeta «Mahistral» [All-Ukrainian transport newspaper «Magistral»]. Retrieved from: <http://www.magistral+uz.com.ua> [in Ukrainian].

19. Mezhpripravitelstvennaya Komissiya (MPK) TRASEKA [The Intergovernmental Commission (IGC) TRACECA]. Retrieved from: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka> [in Russian].

## **ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ КАК ТРАНЗИТНОГО ГОСУДАРСТВА В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА ТРАСЕКА**

**ШИНКАРЕНКО В.Г.**, доктор экономических наук, профессор, кафедра управления и администрирования, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, ул. Я. Мудрого, 25, г. Харьков, Украина, 61002.

E-mail: [svg@khadi.kharkov.ua](mailto:svg@khadi.kharkov.ua), Scopus AU-ID 57189225082, ORCID 0000-0003-0702-9781

**ВОЛЫНЕЦ Л.Н.**, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина.

E-mail: [Volinec\\_3@ukr.net](mailto:Volinec_3@ukr.net), ORCID 0000-0002-5064-2349

***Аннотация.** В статье представлены результаты исследований по направлениям совершенствования транзитного потенциала транспортной системы Украины. Раскрыты причины потери государством значительных объемов транзита. Рассмотрены проблемы развития транспортного потенциала нашего государства и перспективы ее интеграции в мировой рынок транспортных услуг.*

*Обосновано, что в настоящее время транспортная отрасль Украины в целом удовлетворяет только основные потребности населения и экономики в перевозках по объему, но не по качеству. Современное состояние транспортной отрасли не в полной мере удовлетворяет требованиям эффективного внедрения евроинтеграционного курса Украины и интеграции национальной транспортной системы в трансъевропейскую транспортную сеть. Для транспортного сектора это выражается, в частности, в уменьшении транзитных перевозок через Украину, количества судозаходов в ее порты, несостоятельности предоставлять качественные транспортные услуги при экспортных перевозках. Что, в свою очередь, оказывает негативное влияние на конкурентоспособность и эффективность экономики страны.*

*Поэтому сегодня необходимо внедрение новых принципов формирования и координации государственной политики в области транспорта, создание условий для обеспечения контроля за качеством выполнения функций соответствующих органов исполнительной власти.*



*Научно обоснованы возможные пути привлекательности Украины как транзитного государства в рамках сотрудничества ТРАСЕКА. Успешное решение поставленных задач позволит существенно увеличить объемы транзитных перевозок по территории Украины, обеспечить дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и повысить поступления в государственный бюджет.*

**Ключевые слова:** транзит, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры.

## INCREASING ATTRACTION OF UKRAINE AS A TRANSIT STATE THROUGH COOPERATION WITH TRACECA

**SHYNKARENKO V.**, Doctor of Economic Sciences (DSci), Professor, Department of Management and Administration, Kharkiv National Automobile and Highway University, Ya. Mudrogo Str., 25, Kharkiv, Ukraine, 61002.

E-mail: [svg@khadi.kharkov.ua](mailto:svg@khadi.kharkov.ua), Scopuc AU-ID 57189225082, ORCID 0000-0003-0702-9781

**VOLYNETS L.**, Candidate of Economic Sciences (PhD), National Transport University, Kyiv, Ukraine.

E-mail: [Volinec\\_3@ukr.net](mailto:Volinec_3@ukr.net), ORCID 0000-0002-5064-2349

**Abstract.** *In this article the results of researches on the ways to improve the transit potential of Ukrainian transport system are presented. The reasons of the state's loss of significant transit volumes are revealed. The issues of developing the transport potential of our state and prospects for its integration into the world market of transport services are studied.*

*The fact that the existing transport industry in Ukraine generally satisfies only the basic needs of the population and the economy for the traffic volume but not for its quality is justified. The current state of the transport industry does not fully meet all the requirements for the effective implementation of the European integration of Ukraine and the integration of its national transport system into the trans-European transport network. In the transport sector, it is reflected chiefly in reducing transit traffic through Ukraine, the number of ship entering its ports, the inability to provide high-quality transport services in export transportation. That, in turn, has a negative impact on the competitiveness and efficiency of the country's economy.*

*Therefore, today it is necessary to introduce new principles for forming and coordinating the state policy in the transport industry, creating the conditions to ensure the control over the quality of functioning of the relevant executive authorities.*

*The possible ways to make Ukraine more attractive as a transit state through cooperation with TRACECA are scientifically proved. The successful solution of the set tasks will allow significantly to increase the volume of transit traffic flow through Ukrainian customs territory, to ensure the further development of transport infrastructure and to raise revenues for the state budget.*

**Key words:** *transit, transit potential, transport infrastructure, international transport corridors.*