

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Прокудін Г.С., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна
Чупайленко О.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

UKRAINE COMPETITIVENESS FOR INTERNATIONAL MARKET TRANSPORT SERVICES

Prokudin G.S., Ph.D., Engineering (Dr.), National Transport University, Kyiv, Ukraine
Chupaylenko O.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Прокудин Г.С., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Чупайленко А.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

В Україні скорочуються обсяги транзитних перевезень через українську територію, існують загрози виключення України з глобального ринку обслуговування транснаціональних вантажопотоків та втрати статусу міжнародного транзитера. Необхідно розробити заходи державної політики по відновленню транзитного потенціалу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вигідне географічне положення України на перетині осей Схід – Захід та Північ – Південь, а також наявність розвинутої транспортної інфраструктури, включаючи 22 тис. км залізничних шляхів, з яких 45 % електрифіковано, щільної мережі автомобільних доріг загального користування протяжністю 170 тис. км, цілої системи незамерзаючих морських торговельних портів, великої кількості річок – це важлива основа формування потужної ефективної економіки України [1].

Питання теорії та практики транспортного обслуговування зовнішньої торгівлі розглядалися в працях відомих зарубіжних науковців: Кейнса Дж.М., Ліндерта П.Х., Уайтхеда Дж., Гехтбарга А. Питанням ефективності і функціонування транспортно-експедиторської діяльності приділяли увагу такі українські і російські вчені і фахівці, як Воркут А.І., Воркут Г.А., Бурмистров М.М., Винников В.В., Кальченко А. Г., Лівшиць В.Н., Міхин А.А., Нємчиков В.С., Примачов Н.Т., Раховецький А.Н., Румянцев А.П., Боровський В.М., Шарай С.М. та інші науковці [1, 2].

Проте сьогодні Україна втрачає свої позиції транзитера та стає неконкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг. Транзитні можливості України не використовуються у повному обсязі у зв'язку з відсутністю розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів та обмеженням транзиту через Росію.

Значна протяжність транспортних комунікацій України із заходу на схід може сприяти створенню оптимальних умов для перевезення вантажів і пасажирів. Разом з тим існує можливість обходу території країни з півночі або півдня, наприклад через Туреччину. Найперспективніші такі напрями трансконтинентальних (Європа–Азія) комунікацій: тільки по території Росії; по територіях Росії і країн Балтії, Білорусі або України; через Туреччину і Близький Схід. Одним із стратегічних завдань України є створення умов для перевезень у трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [3].

Транспорт як галузь економіки являє собою систему організації суспільного виробництва, основу на єдності його елементів, серед яких підприємства, організації, фірми та певні виробничі комплекси, такі як залізничний, автомобільний транспорт тощо. Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю виконуваних операцій та подібністю технологічних циклів, у сукупності вони утворюють важливу галузь економіки – транспорт, який є самостійною галуззю

господарства, але який може нормально функціонувати та розвиватися тільки за умови взаємодії з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва [1].

Формування цілей статті.

Поглиблення міжнародного поділу праці та міжнародної економічної кооперації зумовлюють зростання транснаціональних перевезень та міжнародного транзиту вантажів. Визначення раціональних шляхів і практичних заходів із розвитку вантажних і пасажирських перевезень міжнародними транспортними коридорами.

Виклад основного матеріалу.

Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, тобто допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства [1].

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена деклараціями транс'європейських конференцій з питань транспорту. Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: транс'європейський № 3; транс'європейський № 5; транс'європейський № 7 Дунайський (водний); транс'європейський № 9, а також міжнародний транспортний коридор Гданськ–Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Ягодин–Одеса) [1,4].

Транс'європейський транспортний коридор № 3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. Країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна. Протяжність основного ходу: 1640 км, зокрема по Україні: залізничний – 694 км, автодорожній – 611,7 км. Залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифікований, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування (648 км). У 2002 р. за кошти Європейського Союзу побудовано мостовий перехід через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні.

Транс'європейський транспортний коридор № 5: Трієст – Любліна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. Країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність – 1595 км, з них по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній – 338,7 км. Головною проблемою транспортного коридору № 5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір.

Транс'європейський транспортний коридор № 7. Країни-учасниці: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Протяжність: 1600 км, по Україні – 70 км. У 2004 р. введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море і відновлено рух суден через канал. З метою захисту гирла каналу та його морської частини від замулювання ведеться будівництво хвилезахисної дамби на підхідній частині морської акваторії. Продовжуються днопоглиблювальні роботи другої черги проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу. Транс'європейський транспортний коридор № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс. Країни-учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність основного ходу: 3400 км, зокрема по Україні: залізничний – 1496 км, автодорожній – 996,1 км.

Передбачений основний напрямок коридору № 9 пролягає по території України по магістралях М-01 та М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. Вітчизняні залізниці забезпечують надійну та швидку доставку вантажів до портів Одеси, Іллічівська, Маріуполя, Южного, Феодосії, Миколаєва, Ізмаїла, Херсона, Бердянська, Керчі. Значна протяжність транспортних комунікацій України із заходу на схід сприяє створенню оптимальних умов для перевезення вантажів і пасажирів. Разом з тим існує можливість обходу території країни з півночі або півдня (через Туреччину). Найперспективніші такі напрями трансконтинентальних (Європа-Азія) комунікацій: тільки по території Росії; по територіях Росії і країн Балтії, Білорусі або України; через Туреччину і Близький Схід. Однією із стратегічних задач України є створення умов для перевезень по трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [5].

Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA). Програма TRASECA (англійська аббревіатура "транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія") була розроблена як один із компонентів міждержавної програми Tacis. У 1996 р. на конференції в Афінах до програми TRASECA долучилась Україна [5].

Дослідження показують, що за 2007-2014 рр. втрачено біля 76 % транзитного вантажопотоку, обсяг транзиту скоротився до 36,2 млн т у 2014 р. (таблиця 1) [6]. У структурі зовнішньоторговельних

вантажних перевезень (експорт, імпорт, транзит) частка транзиту знизилася з 36,5 % у 2007 р. до 14,5 % у 2014 р. (таблиця 2), що відповідним чином зменшило обсяг валютних надходжень в Україну.

Основа транзитного потенціалу України становить залізничний транспорт, яким перевозяться 82 % усіх транзитних вантажів у країні. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану, які направляються в східно-європейські країни, а також через порти в інші країни світу. У 2014 р. залізниці України перевезли транзитних вантажів на 10,7 % менше, ніж у 2014 р.

Другою важливою складовою транзитного потенціалу України є портовий комплекс, що включає 13 (до анексії Криму – 18) морських торговельних портів. У 2014 р. переробка транзитних вантажів у портах континентальної України скоротилася на 12,3 % відносно рівня 2014 р. Загалом з 2007 по 2014 р. щорічний обсяг перевалки транзиту в морських портах України, скоротився майже на 72,3 %.

Таблиця 1 – Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту [6]

| тис. тонн | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Усього (без трубопровідного) | 107154,2 | 101925,1 | 50152,4 | 52913,5 | 58123,5 | 47915,5 | 40877,4 | 36197,2 |
| залізничним | 99882,4 | 93347,6 | 44834,6 | 44511,8 | 48669,5 | 40940,1 | 32983 | 29398,3 |
| морським, річковим | 2694 | 3487 | 1899,4 | 3660,4 | 3912,1 | 1637,7 | 1519,3 | 797,2 |
| автомобільним | 4494,6 | 4908,7 | 3354,2 | 4649,1 | 5011,2 | 4850 | 5585 | 5863,9 |
| авіаційним | 1,3 | 1,5 | 1,2 | 1,6 | 2,8 | 3 | 0,8 | 1,2 |
| інше | 44,5 | 105,5 | 62,9 | 90,6 | 527,8 | 477,1 | 787,1 | 136,6 |

Результати порівняння вантажопотоків по видам транспорту і по рокам по таблиці 1 дозволили розрахувати динаміку зміни транзитних вантажопотоків за видами транспорту, результати наведені у табл. 2.

Таблиця 2 – Динаміка зміни транзитних вантажопотоків за видами транспорту

| % до попереднього року | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Усього (без трубопровідного) | 134,3 | 95,4 | 49,3 | 105,1 | 109,3 | 82,3 | 84,5 | 87,5 |
| залізничним | 133,4 | 94,1 | 47,3 | 98,2 | 108,2 | 83,3 | 81,3 | 88,2 |
| морським, річковим | 106,5 | 128,3 | 53,6 | 191,6 | 105,6 | 42,7 | 91,7 | 51,4 |
| автомобільним | 274,8 | 107,3 | 67,1 | 137,3 | 106,5 | 95,1 | 116,1 | 103,9 |
| авіаційним | 110,2 | 113,9 | 79,5 | 132,6 | 174,5 | 106,6 | 25,6 | 148 |
| інше | 167,8 | 235,8 | 57,5 | 143,4 | 580,5 | 89,8 | 163,9 | 16,9 |

Загалом технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дозволяють щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом та переробляти в портах понад 110 млн т транзитних вантажів. Проте фактичні обсяги транзиту складають лише 41

млн т, тобто наявний транзитний потенціал України (без трубопроводів) використовується менше ніж на 39 % [5].

До головних системних чинників втрати Україною транзиту слід віднести наступні:

- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан доріг України, що знижує середню швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази у порівнянні з західноєвропейськими країнами;
- недостатня швидкість перевезень та високий рівень транспортних тарифів робить найбільш важливий для України коридор ТРАСЕКА недостатньо конкурентним порівняно з іншими євроазіатськими маршрутами на осі Схід – Захід;
- недовикористання українського транспортного коридору «Балтійське море – Чорне море» на осі Північ – Південь, на якому здійснюють комбіновані перевезення поїзди «Вікінг» та «Зубр»;
- політика Росії щодо виключення України з транзитних потоків;
- відсутність послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України.

Необхідно буде максимально реалізувати можливості, що надасте співробітництво з ЄС у рамках асоціації з ЄС для розвитку на території України міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей, участь України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону.

Розвиток портової інфраструктури дозволить наростити обсяги перевалки транзитних та експортно-імпорتنих вантажів. У 2014 р. завершено будівництво нового контейнерного терміналу в Одеському порту. Вже зараз Одеський порт може приймати сучасні контейнеровози підвищеної місткості – 8 тис. TEU довжиною до 323 м та осадкою до 14 м. В подальшому термінал зможе приймати контейнеровози довжиною до 364 м, осадкою до 15,5 м та контейнеромісткістю до 10 тис. TEU. За результатами модернізації інфраструктури МТП «Южний» у 2014 р. порт став найглибшим на Чорному морі, здатним обробляти судна з осадкою до 19 м та дедвейтом понад 200 тис. тонн, що суттєво зміцнило конкурентоздатність національної транспортної системи України [5, 6].

Україна повинна приймати участь в реалізації політики ЄС щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), а також враховувати зміни, що відбулись у політичній та економічній ситуації. У 2014 р. в Україні розроблено проект міжурядової Угоди про розвиток міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море, який надіслано на узгодження з усіма учасниками. Подальший розвиток коридору ТРАСЕКА підтримуватиметься Євросоюзом, оскільки забезпечує стратегічну орієнтацію на налагодження стабільного функціонування перевезень у напрямку Європа-Азія.

Перспективними для майбутнього розвитку транзитного потенціалу залізниць України є проекти щодо їх інтеграції до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка. В рамках транскордонного співробітництва України, Угорщини та Словаччини слід ініціювати перед ЄС повернення до проекту створення мультимодального логістичного комплексу та розбудову доріг в регіоні трьох кордонів [5, 6].

В Україні також здійснюються організаційні заходи для формування транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, в Херсонській області перспективним було визнано створення першого в Україні транспортно-логістичного кластера, який повинен об'єднати 106 підприємств і організацій, серед яких, – 3 морських торгових порту, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного і автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основні завдання кластера, який сьогодні знаходиться на стадії формування, полягають у вдосконаленні транспортної системи області, налагодженні взаємодії підприємств транспортної галузі, реструктуризації транспортних структур. У Закарпатській області створюється транскордонний логістичний кластер. 21 вересня 2009 р. в Угорщині було підписано угоду про співпрацю і інформаційне партнерство між Карпатським регіональним центром інноваційного розвитку і регіональним логістичним кластером "Загонь". Предмет угоди – активізація транскордонних економічних транспортно-логістичних, інфраструктурних і освітніх зв'язків на основі інноваційного розвитку регіонів. Проект комплексного розвитку регіону Загонь припускає формування біля кордону

з Україною логістичного центру, здатного грати роль моста транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною і Західною Європою в об'ємі як мінімум 16 млн. т вантажів в рік [9,10].

Незважаючи на почату в Україні діяльність по формуванню логістичних кластерів, нормативно-правова база по створенню кластерів знаходиться на стадії розробки. Одним з перших таких нормативно-правових документів стала Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 роки, схвалена постановою Кабінету Міністрів України № 1174 від 28 липня 2003 г. Для виконання цієї Програми була розроблена Концепція створення кластерів в Україні [4]. Згідно цієї концепції, виділяються наступні види кластерів: виробничі (об'єднання автомобіле-, судо- і авіабудування, інших галузей машинобудівного комплексу, організації будівельної галузі і виробництва будівельних матеріалів та ін.), інноваційно-технологічні (географічно локалізовані підприємства, які пов'язані виробництвом інноваційної продукції), туристичні і транспортно-логістичні.

У 2009 – 2015 рр. сфера, де створюються кластери, значно розширилася. У більшості регіонів проведені кластерні дослідження, впроваджуються ефективні форми взаємодії суб'єктів господарювання. Ряд проектів розвитку територіально-виробничих кластерів здійснюється в ініціативному порядку в Житомирі, Івано-Франківську, Луцьку, Львові, Севастополі, Харкові, Херсоні і інших містах [9,10].

Політика підтримки діяльності транспортно-логістичного кластера повинна здійснюватися на різних рівнях – державному, регіональному і місцевому. Основне її завдання полягає в створенні сприятливих умов для діяльності логістичного кластера (відшкодування витрат шляхом надання субсидій, підготовка донорських проектів для кластера, надання державних гарантій банкам під інвестиційні проекти суб'єктів кластера, створення спеціальних фондів підтримки, надання податкових пільг, сприяння інформаційній підтримці інвестиційних проектів кластерів).

Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити Україну, де транспортно-логістичні кластери можна формувати в зоні морських портів (Одеса, Іллічівськ, Миколаєв, Херсон, Севастополь, Керч, Маріуполь та інші), а також у прикордонних зонах (Ужгород, Ковель, Львів тощо), та регіонах (Києві, Донецьку, Харкові, Дніпропетровську тощо). Враховуючи проходження територією України чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів (№ 3; № 5; № 7; № 9) та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів (Європа – Азія, TRACEKA, Балтика – Чорне море, Чорноморське транспортне кільце), а також надзвичайно вигідне транзитне положення України можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів, як інтегральної складової частини Пан'європейської мережі транспортно-логістичних кластерів [3,9].

Загалом, потенціал України на міжнародному ринку транспортних послуг оцінюється експертами досить високо. За індексом логістичної ефективності (Logistics Performance Index) 2014 р., розрахованому Світовим банком, Україна зайняла 61 місце, що стало кращим показником серед усіх країн СНД [8]. Україні потрібно працювати над тим, щоб держави, з якими вона повинна співпрацювати в сфері міжнародних транзитних перевезень, не обирали для себе шляхи поза межами території України. Міжнародні транзитні перевезення зможуть дозволити Україні забезпечити надійне надходження доходів і сформувати фундамент для розвитку всієї економіки держави.

Висновки.

Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України полягає у реформуванні транспортної системи та приведення транспортного законодавства із відповідним законодавством ЄС. До пріоритетних напрямів належать: розвиток інфраструктури міжнародних перевезень, удосконалення взаємодії транспортних систем, розвиток ринків перевезень, розвиток політики конкурентоспроможності, державна підтримка, підвищення безпеки руху, відповідність міжнародним стандартам та іншим вимогам.

Для відродження транзитного потенціалу України необхідно розробити стратегію розвитку національної транспортної мережі, об'єктів інфраструктури та залучення нових транзитних вантажопотоків. Треба використовувати нові види транспорту при перевезеннях, мультимодальність, поліпшення роботи митних пунктів пропуску і всіх складових інтегрованих транспортних мереж, які можуть включати:

- розширення потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок виходу на нові ринки та зменшення технічних та законодавчих бар'єрів;
- спрощення ведення судноплавного бізнесу та відповідність міжнародним нормам з безпеки на морському транспорті;
- поєднання Транс'європейської транспортної мережі з транспортною інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проектів;
- підвищення безпеки на дорогах, забезпечення міжнародних стандартів в роботі автотранспорту;
- створення транспортно-логістичних кластерів для об'єднання усіх видів транспорту і відповідної інфраструктури на прикордонних територіях і навколо портів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень / Н.Т. Кунда. – К.: Слово, 2010. – 464 с.
2. Прейгер Д. К., Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку // Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова // НІСД. – 2011. – С. 37.
3. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналіт. доп./ О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.
4. Концева В.В. До питання вибору магістралей для аналізу транспортних потоків // В.В. Концева, Т.В. Макарова // Зб. наук. праць ДААТ. – 2009. – № 4. – С. 8–12.
5. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг: аналіт. записка. [Електронний ресурс]/ К.М. Михайличенко, С.В. Белашов. – Режим доступу: – <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>
6. Транзитні перевезення вантажів за період 2006-2014 років Державної служби статистики України / [Електронний доступ]: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Хрустальова В.В. Транспортна сфера України: аналіз стану та шляхи підвищення конкурентоспроможності [Електронний ресурс]/ В.В. Хрустальова // Економіка. Управління. Інновації. – 2013. – № 1. – Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui/2013/1/64.pdf>
8. Щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України: аналіт. записка. [Електронний ресурс]/ О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – Режим доступу: – <http://www.niss.gov.ua/articles/1510/>
9. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография / С.И. Гриценко. – СПб.: СПбГУЭФ. – 2009. – 218 с.
10. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика : наук. фах. вид. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. – 2011. – № 2 – 12 с. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>

REFERENCES

1. Kunda N.T. Organization of international road transport. Kyiv: Word, 2010. 464 p. (Ukr)
2. Preyher D.K., Realization of Ukraine's transport infrastructure in post-crisis economic development strategy. Kyiv: NISD. 2011. P.37. (Ukr)
3. Sobkevych, O.V., Mykhailychenko K.M., Yemelianova O.Y. Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy [Mechanisms for efficient use and development potential of the transport system of Ukraine]. Kyiv: NISD. 2014. 60 p. (Ukr)
4. Kontseva V.V. On the issue of choice of routes for analyzing traffic flows. Coll. Science. DAAT works. 2009. Vol. 4. P. 8-12. (Russia)
5. Mykhailychenko K.M., Bielashov Y.V. Vidnovlennia tranzytnoho potentsialu v konteksti pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh / [electronic access]: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>

6. Transit freight for the period 2006-2014 years State service statystyky Ukrayiny / [electronic access]: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Khrustalova V.V. Transportna sfera Ukrainy: analiz stanu ta shliakhy pidvyshchennia konkurentospromozhnosti, Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii. 2013. Vol.1. / [electronic access]: <http://nbuv.gov.ua/jpdf/eui/2013/64.pdf>
8. Sobkevych O.V., Mykhailychenko K.M., Yemelianova O.Y. Shchodo priorityetnykh zakhodiv podolannia kryzovoho stanu u transportno-dorozhnomu kompleksi Ukrainy / [electronic access]: <http://www.niss.gov.ua/articles/1510/>
9. Gricenko S.I. Transportno-logisticheskie klasteri v Ukraine: puti stanovlenija i razvitija. Transportation and logistics clusters in Ukraine: Ways of formation and development, SPb: SPbGUJeF. 2009. 218 p.
10. Brahinskyi, V.V. Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy, Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka, 2011. vol.2. p.12 / [electronic access]: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>

РЕФЕРАТ

Прокудін Г.С. Підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг / Г.С. Прокудін, О.А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2016. – Вип. 1 (34).

В статті доведено, що реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України полягає у реформуванні транспортної системи та приведення транспортного законодавства із відповідним законодавством ЄС. До пріоритетних напрямів належать: розвиток інфраструктури міжнародних перевезень, удосконалення взаємодії транспортних систем, розвиток ринків перевезень, розвиток політики конкурентоспроможності, державна підтримка, підвищення безпеки руху, відповідність міжнародним стандартам та іншим вимогам.

Об'єкт дослідження – транспортна інфраструктура України.

Мета роботи – визначення впливу глобалізації світової торгівлі на потенціал національної транспортної інфраструктури України.

Метод дослідження – статистичний аналіз діяльності національної транспортної інфраструктури України.

Дослідження показали, що для відродження транзитного потенціалу України необхідно розробити стратегію розвитку національної транспортної мережі, об'єктів інфраструктури та залучення нових транзитних вантажопотоків. Треба використовувати нові види транспорту при перевезеннях, мультимодальність, поліпшення роботи митних пунктів пропуску і всіх складових інтегрованих транспортних мереж, які можуть включати: розширення потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок виходу на нові ринки та зменшення технічних та законодавчих бар'єрів; спрощення ведення судноплавного бізнесу та відповідність міжнародним нормам з безпеки на морському транспорті; поєднання Транс'європейської транспортної мережі з транспортною інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проєктів; підвищення безпеки на дорогах, забезпечення міжнародних стандартів в роботі автотранспорту; створення транспортно-логістичних кластерів для об'єднання усіх видів транспорту і відповідної інфраструктури на прикордонних територіях і навколо портів.

Результати статті можуть бути використані учасниками ринку національної транспортної інфраструктури України для підвищення конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимального пакету заходів щодо підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОТЕНЦІАЛ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ.

ABSTRACT

Prokudin G.S., Chupaylenko O.A. Improving the competitiveness of Ukraine in the international transport market. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2016. – Issue 1 (34).

The article proved that the realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure is the reform of the transport system and to bring transport legislation with the relevant EU legislation. The priority areas include: international transport infrastructure, improving the interaction between transport systems, the development of transport markets, the development of competitiveness policy, state support, improve safety, compliance with international standards and other requirements.

The object of study – the transport infrastructure of Ukraine.

Purpose – to determine the impact of globalization of world trade on potential national transport infrastructure in Ukraine.

Method research – a statistical analysis of the national transport infrastructure in Ukraine.

Studies have shown that for the revival of the transit potential of the country must develop a strategy for development of the national transport network infrastructure and attract new transit traffic. We must use new means of transport at traffic multimodal, improvement of customs checkpoints and all components of integrated transport networks, which may include: expanding the capacity of freight by rail by entering new markets and reduce technical and legislative barriers; simplify shipping business conduct and compliance with international standards on safety in maritime transport; the combination of the Trans-European transport network with the transport infrastructure of Ukraine through the implementation of priority transport projects; improving road safety, ensuring international standards in the vehicles; creation of transport-logistics cluster to combine all modes of transport and related infrastructure in the border areas and around ports.

The results of the article can be used by market participants of the national transport infrastructure of Ukraine to improve competitiveness under globalization.

Projected assumptions about development of object of research – the search for the optimal package of measures to improve Ukraine's competitiveness on the international transport market.

KEYWORDS: POTENTIAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE UKRAINE, INTERNATIONAL TRANSPORT SERVICES, COMPETITIVENESS, GLOBALIZATION, EFFICACY.

РЕФЕРАТ

Прокудин Г.С. Повышение конкурентоспособности Украины на международном рынке транспортных услуг / Г.С. Прокудин, О.А. Чупайленко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2016. – Вып. 1 (34).

В статье доказано, что реализация потенциала транспортной инфраструктуры Украины заключается в реформировании транспортной системы и приведения транспортного законодательства с соответствующим законодательством ЕС. К приоритетным направлениям относятся: развитие инфраструктуры международных перевозок, совершенствование взаимодействия транспортных систем, развитие рынков перевозок, развитие политики конкурентоспособности, государственная поддержка, повышение безопасности движения, соответствие международным стандартам и другим требованиям.

Объект исследования – транспортная инфраструктура Украины.

Цель работы – определение влияния глобализации мировой торговли потенциал национальной транспортной инфраструктуры Украины.

Метод исследования – статистический анализ деятельности национальной транспортной инфраструктуры Украины.

Исследования показали, что для возрождения транзитного потенциала Украины необходимо разработать стратегию развития национальной транспортной сети, объектов инфраструктуры и привлечения новых транзитных грузопотоков. Надо использовать новые виды транспорта при перевозках, мультимодальность, улучшение работы таможенных пунктов пропуска и всех составляющих интегрированных транспортных сетей, которые могут включать: расширение

потенциала грузовых перевозок железнодорожным транспортом за счет выхода на новые рынки и уменьшения технических и законодательных барьеров; упрощение ведения судоходного бизнеса и соответствие международным нормам по безопасности на морском транспорте; сочетание Трансевропейской транспортной сети с транспортной инфраструктурой Украины посредством реализации приоритетных транспортных проектов; повышение безопасности на дорогах, обеспечения международных стандартов в работе автотранспорта; создание транспортно-логистических кластеров для объединения всех видов транспорта и соответствующей инфраструктуры на приграничных территориях и вокруг портов.

Результаты статьи могут быть использованы участниками рынка национальной транспортной инфраструктуры Украины для повышения конкурентоспособности в условиях глобализации.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – поиск оптимального пакета мер по повышению конкурентоспособности Украины на международном рынке транспортных услуг.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ.

АВТОРИ:

Прокудин Георгій Семенович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, зав. каф. міжнародних перевезень та митного контролю, e-mail: p_g_s@ukr.net, +380633270243, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

Чупайленко Олексій Андрійович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: dozentalexey@yandex.ru тел. +380975052559, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

AUTHOR:

Prokudin Georgiy S., Ph.D., Engineering (Dr.), National Transport University, head of the department of international transportation and customs control, e-mail: p_g_s@ukr.net, +380633270243, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova, str. 1, of. 437.

Chupaylenko Olexsiy A., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of international transportation and customs control, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, +380975052559, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 437.

АВТОРЫ:

Прокудин Георгий Семенович, доктор технических наук, професор, Национальный транспортный университет, зав. каф. международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: p_g_s@ukr.net, +380633270243, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, дом. 1, к. 437.

Чупайленко Алексей Андреевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, дом 1, к. 437.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Поліщук В.П., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор, завідувач кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, Київ, Україна

Проценко Н.Н. кандидат технічних наук, доцент, Національний авіаційний університет, професор кафедри комп'ютерних систем та мереж, Київ, Україна.

REVIEWER:

Polishchuk V.P., Ph.D., Engineering (Dr.), National Transport University, head of the department of transport systems and traffic safety, Kyiv, Ukraine.

Protsenko N.N., Ph.D., associate professor, National Aviation University, Professor department of computer systems and networks, Kyiv, Ukraine.