

Державний торговельно-економічний університет

Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу
української економіки**

(на матеріалах Торгово-промислової палати України м. Київ)

Студентки 4 курсу, 18 групи,
спеціальності 292 “Міжнародні
економічні відносини”
освітньої програми “Міжнародна
торгівля”

Ванат Анна
Романівна

Науковий керівник,
кандидат економічних наук,
старший викладач

Кушнарєнко Наталія
Петрівна

Гарант освітньо -
професійної програми,
кандидат економічних наук,
доцент

Новак Олена
Володимирівна

Київ 2023

Державний торговельно-економічний університет

Факультет міжнародної торгівлі та права Кафедра світової економіки

Спеціальність міжнародні економічні відносини

Спеціалізація міжнародна торгівля

Затверджую

Зав. кафедри _____

«__» _____ 2023 р.

Завдання на випускню кваліфікаційну роботу студентові

Ванат Анні Романівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи:

Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки

Затверджена наказом ректора від «__» _____ 2023 р. №__

2. Строк здачі студентом закінченої роботи:

_____ 23.05.2023 _____

3. Цільова установка на вихідні дані до роботи:

Мета роботи: Розроблення рекомендацій щодо реалізації транзитного потенціалу України, задля підвищення економіки країни.

Об'єкт дослідження: Транзитний потенціал української економіки.

Предмет дослідження: Практичні положення та теоретичні аспекти використання транзитного потенціалу України в сучасних умовах.

4. Перелік графічного матеріалу: 5 таблиць, 4 рисунки.

5. Консультанти по випускній кваліфікаційній роботі із зазначенням розділів, за якими здійснюється консультування:

Розділ	Консультант (прізвище, ініціали)	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв

1		
2		

6. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом):

Вступ

Розділ 1. Дослідження транзитного потенціалу України та його ролі у розвитку економіки держави

1.1 Характеристика транспортних послуг і транзиту України

1.2 Аналіз умов реалізації транзитного потенціалу України

Розділ 2. Визначення напрямків підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки

2.1 Оцінка потенційних можливостей використання транспортного потенціалу України

2.2 Обґрунтування напрямків розвитку транзитного потенціалу України

2.3 Прогнозні результати підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу економіки України

Висновки та пропозиції

Список використаних джерел

7. Календарний план виконання випускної кваліфікаційної роботи.

№	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	Визначення напрямку дослідження та затвердження теми ВКР	до 20.12.2022	26.12.2022
2	Узгодження плану ВКР з науковим керівником	до 10.02.2023	12.02.2023
3	Подача науковому керівнику на рецензування 1-го розділу ВКР	до 28.02.2023	27.03.2023
4	Подача науковому керівнику на рецензування 2-го розділу ВКР	до 26.04.2023	24.04.2023
5	Подача готової ВКР на кафедру	до 23.05.2023	
6	Попередній захист ВКР	за графіком (30.05.2023 - 10.06.2023)	
7	Захист ВКР	за графіком (13.06.2023 - 24.06.2023)	19.06.2023 - 20.06.2023

8. Дата видачі завдання “05” лютого 2023р.

9. Керівник випускної кваліфікаційної роботи

Кушнарєнко Н. П.

(прізвище, ініціали, підпис)

10. Керівник освітньо-професійної програми

Новак О. В.

(прізвище, ініціали, підпис)

11. Завдання прийняв до виконання студент

Ванат А. Р.

(прізвище, ініціали, підпис)

12. Відгук керівника випускної кваліфікаційної роботи:

Випускна кваліфікаційна робота Ванат А.Р. присвячена актуальній темі підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки.

В роботі проведене дослідження транзитного потенціалу України та його ролі у розвитку економіки держави. Проаналізовано умови реалізації транзитного потенціалу України та надано оцінку потенційних можливостей його використання. Визначено і обґрунтовано напрями підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки.

Випускна кваліфікаційна робота Ванат А.Р. розкриває тему дослідження, містить тематичний аналіз та відповідні рекомендації, відповідає встановленим вимогам, та рекомендується до захисту перед комісією.

Керівник випускної кваліфікаційної роботи _____

(підпис, дата)

13. Висновок про випускну кваліфікаційну роботу.

Випускна кваліфікаційна робота студента

Ванат А. Р.

(прізвище, ініціали)

може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Керівник освітньо-професійної програми _____

Новак О.В.

(підпис, прізвище, ініціали)

Завідувач кафедри _____

Дугінець Г.В.

(підпис, прізвище, ініціали)

“ _____ ” 2023 р.

АНОТАЦІЯ

Ванат Анна Романівна. Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки (на матеріалах торгово-промислової палати України м. Київ).

Випускна кваліфікаційна робота присвячена питанню підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу задля покращення економіки України. У роботі розглянуто транзитний потенціал країни в цілому, його роль у розвитку економіки держави, проведено аналіз умов для його реалізації. На основі дослідження, визначено напрямки та потенційні можливості використання транзитного потенціалу.

Завершенням роботи стало визначення прогностичних результатів щодо підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу економіки України.

Ключові слова: транзит, транспортні послуги, експорт, імпорт, логістика, міжнародні транспортні коридори, транспортна інфраструктура.

ANNOTATION

Vanat Anna Romanivna. Increasing the effectiveness of the implementation of the transit potential of the Ukrainian economy (on materials of the Chamber of Commerce and Industry of Ukraine, Kyiv).

The final qualification work is devoted to the issue of increasing the efficiency of the implementation of transit potential for the improvement of the economy of Ukraine. The paper examines the transit potential of the country as a whole, its role in the development of the state's economy, and analyzes the conditions for its implementation. On the basis of the research, directions and possible opportunities for using the transit potential have been determined.

The completion of the work was the determination of forecast results regarding the improvement of the effectiveness of the implementation of the transit potential of the Ukrainian economy.

Keywords: transit, transport services, export, import, logistics, international transport corridors, transport infrastructure.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1	5
ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО РОЛІ У РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ ДЕРЖАВИ	5
1.1 Характеристика транспортних послуг і транзиту України	5
1.2 Аналіз умов реалізації транзитного потенціалу України.	17
РОЗДІЛ 2	24
ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІКИ	24
2.1 Оцінка потенційних можливостей використання транспортного потенціалу України.	24
2.2 Обґрунтування напрямів розвитку транзитного потенціалу України.	30
2.3 Прогнозні результати підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу економіки України.	344
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	38
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	40

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Транзитний потенціал є важливою складовою економіки держави. Загалом, транзитний потенціал країни являє собою показник ймовірних транзитних можливостей її території, враховуючи транспортно-транзитну інфраструктуру та пропускні можливості країни.

Україна має виняткове територіальне розташування та посідає одне з головних місць в Європі за транзитним потенціалом. Транзитне положення України є однією з найпривабливіших рис національного ринку держави для закордонних виробників та інвесторів. Проте, нині країна знаходиться у важкій політичній та економічній ситуації, що сповільнює розвиток транзитного потенціалу держави.

Для підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу Україні необхідно реалізовувати існуючі транспортні системи та стратегії, впроваджувати нові та підвищувати конкурентоспроможність країни. Разом з тим, слід піднімати технологічний рівень та створювати полегшення митних процедур шляхом налагодження правової бази.

Мета роботи. Розроблення рекомендацій щодо реалізації транзитного потенціалу України, задля підвищення економіки країни.

Завдання дослідження.

1. Охарактеризувати транспортні послуги та транзит України.
2. Проаналізувати умови реалізації транзитного потенціалу країни.
3. Дати оцінку потенційним можливостям використання транспортного потенціалу України.
4. Сформулювати прогнози та перспективи підвищення ефективності транзитного потенціалу економіки України.

Об'єкт дослідження. Транзитний потенціал української економіки.

Предмет дослідження. Практичні положення та теоретичні аспекти використання транзитного потенціалу України в сучасних умовах.

Методи дослідження. У процесі написання роботи використовуються теоретичні та аналітичні методи дослідження.

Структура роботи. Титульний аркуш, завдання, анотація, зміст, вступ, основна частина, висновки та пропозиції, список використаних джерел.



РОЗДІЛ 1

ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО РОЛІ У РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ ДЕРЖАВИ

1.1 Характеристика транспортних послуг і транзиту України

Транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства, адже забезпечує всі виробничі та невиробничі потреби економіки та населення у різних видах перевезень, тим самим взаємодіє з усіма галузями економіки держави. Продукцією транспорту являється сам процес переміщення товару від виробника до споживача, в цьому і полягає суть транспортної послуги.

Транспортні послуги - це послуги пов'язані з перевезенням пасажирів та товарів від одного місця до іншого та можуть включати в себе різні етапи перевезення, такі як підготовка вантажу до перевезення, навантаження, розвантаження та доставка до місця призначення.

Класифікують транспортні послуги за наступними ознаками:

- сферою використання (загального користування, відомчі, особисті);
- видами перевезень (вантажні та пасажирські);
- видами засобів перевезення (автомобільні, залізничні, морські, авіаційні, трубопровідні тощо);

До того ж, транспортні послуги поділяються на перевізні та неперевізні. Перевізні послуги розрізняються: 1) за видом транспорту на автомобільні, залізничні, водні, повітряні, змішані; 2) за територіальними особливостями на міжнародні та внутрішньодержавні; 3) за систематичністю на регулярні та нерегулярні; 4) за типами сполучень на прямі та непрямі; 5) за різновидом транспортно-технологічної системи на контейнерні, ролкерні та пакетні.

Неперевізні послуги поділяються на: 1) вантажно-розвантажувальні, а саме: завантаження, розвантаження, комплектація, перевантаження тощо; 2) комплексно-експедиційні, а саме послуги відправки, супроводу, прибуття; 3) пакування та зберігання вантажу; 4) надання транспортних засобів в оренду або на прокат; 5) додаткові послуги, а саме логістичні, інформаційні та страхування.

Існує два різновиди перевезень - вантажний та пасажирський. Вантажний транспорт - це галузь виробничої інфраструктури, не дивлячись на те що він не виробляє матеріальної продукції, вантажний транспорт є важливою галуззю матеріального виробництва разом з видобувною, переробною промисловістю та сільським господарством, адже ні одна з приведених галузей не здатна працювати без транспортного забезпечення. Пасажирський транспорт належить до невиробничої сфери та відноситься до інфраструктурних галузей. У пасажирських перевезеннях транспортні підприємства надають основні та додаткові послуги. До основних послуг відносять внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів, багажу та вантажів. Додаткові послуги мають на меті забезпечення пасажирів всім необхідним під час довготривалих перевезень, наприклад: бронюванням квитків, харчуванням, питною водою тощо.

Слід звернути увагу на міжнародний транзит, адже це процес переміщення товарів та пасажирів через територію однієї або декількох країн з метою доставки їх до кінцевого пункту призначення, який зазвичай знаходиться за межами території транзиту. Суть міжнародного транзиту полягає в тому, що на території однієї країни здійснюється переміщення товарів або пасажирів з метою їх подальшого транспортного перевезення через територію інших країн до кінцевого пункту призначення. Одним з найважливіших аспектів міжнародного транзиту є гарантування безпеки та ефективності транспортної логістики на всьому маршруті переміщення.

Опираючись на статистичні дані, можемо провести аналіз стану транспортних послуг України в цілому. Щодо індексу ефективності логістики України, то згідно з останніми звітом Всесвітнього банку за 2018 рік, рівень індексу ефективності логістики нашої країни складає 2,49 бали з 5 можливих. Це означає, що Україна має неабиякий потенціал для покращення логістичної інфраструктури та послуг. Проте, низький показник індексу свідчить про те, що в Україні є проблеми з транспортною інфраструктурою, транспортними послугами, митними процедурами та іншими факторами логістики. Однак, поліпшення індексу ефективності логістики може мати значний вплив на державу, а саме допомогти

знизити витрати на логістику для підприємств збільшити обсяги експорту та імпорту, підвищити конкурентоспроможність українських товарів на світовому ринку.

У 2019 році за індексом конкурентоспроможності, що складається Всесвітнім економічним, Україна знаходилася на 85 місці з-поміж 141 країн-учасників рейтингу, із загальним балом 57 з можливих 100. Оцінка включає в себе наступні критерії: якість доріг - 3 з 7 можливих; дорожнє сполучення - 78,2 зі 100 можливих; щільність залізниці - 37,3; ефективність залізничного сполучення - 4,2 з 7 можливих; авіа сполучення - 69; ефективність авіа сполучення - 4 з 7 можливих; морське сполучення - 30,1; ефективність морського сполучення - 3,9 з 7 можливих. Оцінка транспортної інфраструктури є важливим фактором для привабливості іноземних інвестицій та розвитку міжнародної торгівлі. Високий бал конкурентоспроможності може сприяти збільшенню обсягів торгівлі, зменшенню витрат на логістику та інше. [31]

Аби краще зрозуміти ринок транспортних послуг України, слід розглянути вантажні та пасажирські перевезення. Для початку у табл. 1.1. проаналізуємо вантажні перевезення за 2017-2021 р.р.

Таблиця 1.1

Вантажообіг за видами транспорту 2017-2021 р. р.

Вид транспорту	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
	Обсяг млн. ткм.	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм
		% до 2017 р.	% до 2018 р.	% до 2019 р.	% до 2020 р.
Залізничний	191914,1	186344,1	181844,7	175587,1	180361
		97,1	97,6	96,6	102,7

Продовження таблиці 1.1

Вид транспорту	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
	Обсяг млн. ткм.	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм	обсяг млн. ткм
	% до 2017 р.	% до 2018 р.	% до 2019 р.	% до 2020 р.	% до 2020 р.
Автомобільний	41459,5	42569,5	48906,3	42016,9	46808,1
		102,7	114,9	85,9	111,4
Водний	4271,5	3363	3387,8	2877,3	2949,5
		78,7	100,7	84,9	102,5
Трубопровідний	105434,4	99239,9	104528,1	69281,8	59170,5
		94,1	105,3	66,3	85,4
Авіаційний	275,3	339,7	295,6	316,2	346,3
		123,4	87	107	109,5
Транспорт	343354,8	331856,2	338962,5	290079,3	289635,4
		96,7	102,1	85,6	99,8

Джерело: [8]

Офіційні статистичні дані показують такі тенденції: у 2017 році у структурі вантажообігу найбільшу частку займає залізничний транспорт (191914,1 млн. ткм.). Він є значущим видом транспорту, який перевозить величезні вантажі для промисловості, будівництва та аграрного сектору. У сфері залізничного транспорту головними вантажоутворюючими галузями завжди були паливно-енергетичний комплекс, будівництво та гірничо-металургійний комплекс. Проте, у 2018-2020 роках спостерігається спад залізничного транспорту, але у 2021 році частка знову підіймається. В цілому, основною продукцією для перевезень залізницею є видобувна та переробна галузь промисловості країни, тому платоспроможний

попит на транспортні послуги з вантажних перевезень визначають саме ці галузі. Залізничний транспорт має особливе місце у зовнішньодержавних зв'язках України. Даний вид транспорту поєднує у собі вагомі техніко-економічні показники: високу швидкість перевезень, регулярність руху, велику пропускну та провізну спроможність.

Перевезення вантажу автомобільним транспортом у 2017 року стрімко зростає, лише у 2020 році спостерігається спад, проте вже у 2021 знову покращується. У даному виді перевезень основну вантажну базу формують продукція сільського господарства, руди металеві та харчові продукти.

У перевезенні водним транспортом у досліджуваний період спостерігається спад, при чому в 2021 році у порівнянні з 2017 майже в 2 рази. Головною причиною цього є відсутність базового закону, який регулює функціонування внутрішнього водного транспорту, саме це негативно впливає на розвиток використання даного виду транспорту. Таким чином, можна сказати, що Україна цілком не використовує свій потенціал у морських вантажних перевезеннях. Проте, слід визначити, що здібність нашої країни до розвитку морського транспорту та забезпечення вантажних перевезень є дуже значною. За структурою вантажних перевезень водним транспортом за видами вантажів в Україні в період з 2017 по 2021 роки переважали метали різні, хлібні вантажі, адже експорт зерна займає важливе місце у структурі експорту України, українське зерно користується попитом за кордоном.

Важливу роль у переміщенні нафти, нафтопродуктів та природного газу відіграє трубопровідний транспорт. Нафту перекачують з місць видобутку до нафтопереробних заводів. З 2020 року спостерігається значний спад в порівнянні з попередніми роками, піковий обсяг спостерігається в 2017 році 1054434,4 млн. ткм.

У авіаційному перевезенні вантажів з роками спостерігається тенденція зростання, лише у 2019 році обсяг був низьким порівняно з попереднім роком. Перевагою авіаційного транспорту є швидкість перевезень, тому вони доставляють продукти, які швидко псуються, цінні вантажі, дорогі товари, промислове та автомобільне обладнання тощо.

На рис. 1.1 розглянемо динаміку вантажообігу за 2017-2021 р. р. у відсотках.

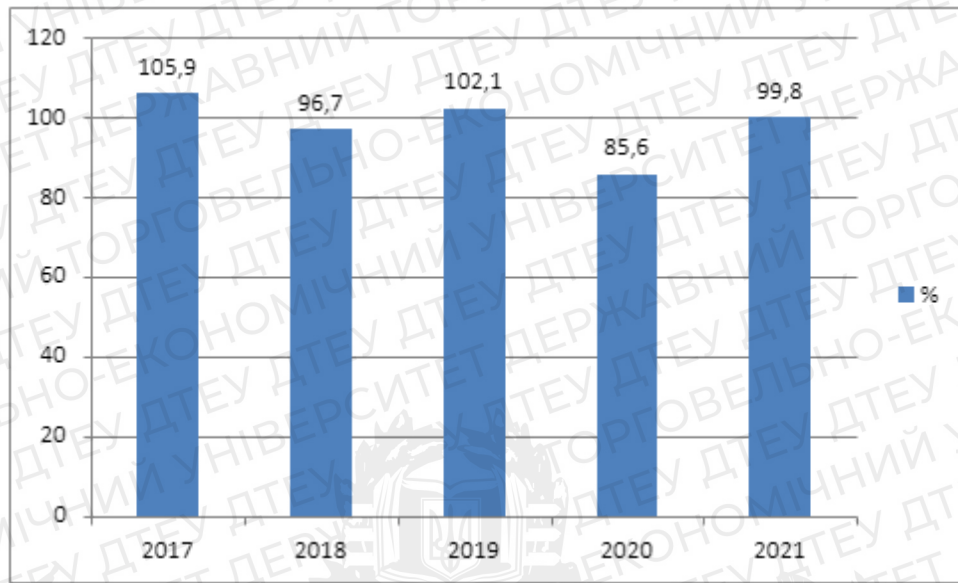


Рис. 1.1. Динаміка вантажообігу в період 2017-2021 р. р.

Джерело: [6]

У наведеному рисунку можемо спостерігати динаміку вантажообігу у відсотках в період 2017-2021 років, яка є нестабільною, у 2020 році спостерігається значний спад в порівнянні з попередніми роками. Проте, у 2021 році знову спостерігається зростання.

За даними наведеними на рисунку 1.2 в 2021 році можемо спостерігати частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів розділилися наступним чином: 51% - залізничний; 32% - автомобільний; 16% - трубопровідний; 1% - водний; 0,02% - авіаційний.

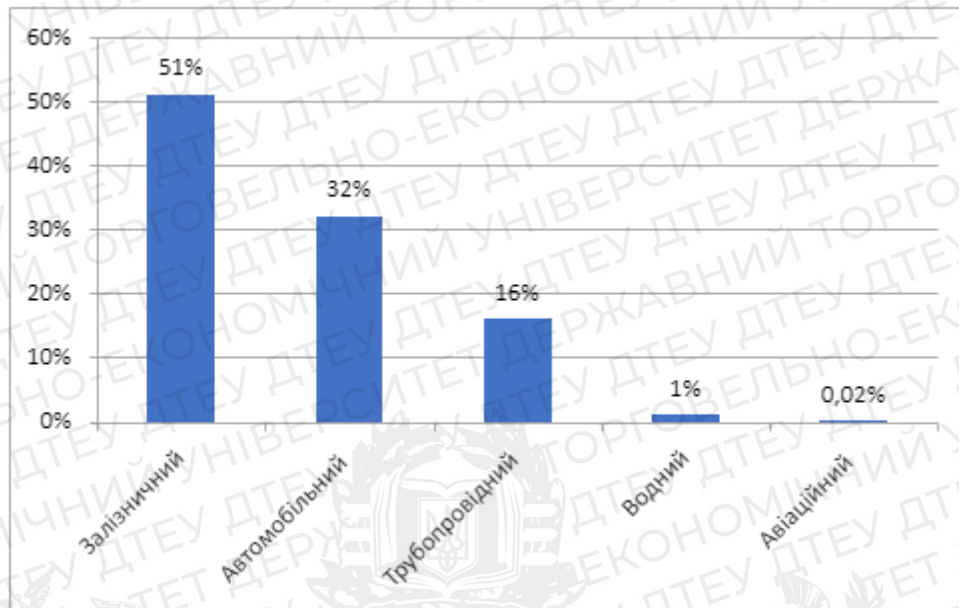


Рис. 1.2. Частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів у 2021 році.

Джерело: [31]

Для порівняння розглянемо у табл. 1.2. пасажирські перевезення на ринку транспортних послуг України за 2017-2021 р. р.

Таблиця 1.2

Пасажи́рообі́г за видами транспорту 2017-2021 р. р.

Вид транспорту	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
	Млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.
Залізничний	28075	28685,2	28413,5	10696,2	15709
		102,2	99,1	37,6	146,9
Автомобільний	35509,1	34560,3	33879,9	19092,2	18763,5
		97,3	98	56,4	98,3
Водний	30,3	27,6	25,8	4	5,8
		90,9	93,5	15,7	144

Продовження таблиці 1.2

Вид транспорту	Роки				
	2017	2018	2019	2020	2021
	Млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.	млн. пас. км.
		% до 2017 р.	% до 2018 р.	% до 2019 р.	% до 2020 р.
Авіаційний	20346	25889,3	30241,8	10106,9	18729,7
		127,2	116,8	33,4	185,3
Трамвайний	3923,5	3925,4	3729,2	2541	2387,4
		100	95	68,1	94
Тролейбусний	6017,4	5804,8	5407	3452,9	3467,2
		96,5	93,1	63,9	100,4
Метрополітенівський	5507,3	5553,4	5477,8	3141,6	3671,6
		100,8	98,6	57,4	116,9
Транспорт	99408,6	104446	107175	49034,8	62734,2
		105,1	102,6	45,8	127,9

Джерело: [6]

За даними таблиці спостерігаємо, що до 2020 року ситуація пасажирообігу здебільшого була стабільною, сильних коливань не відбувалося. Проте, за даними держстату за 2020 рік пасажирообіг українських транспортних компаній скоротився на 56,8% порівняно з 2019 роком, у зв'язку із пандемією COVID19 та пов'язаних з нею карантинних обмежень.

У січні-лютому 2021 року послугами залізничного транспорту скористалися 11,2 млн. пасажирів, а це на 42,9% менше з аналогічними місяцями 2020 року, коли ще не було обмежень.

Автомобільним транспортом скористалося 166,7 млн. Пасажирів, що є на 42,2% менше в порівнянні з початком 2020 року.

Авіаційним транспортом скористалося 600 тис. пасажирів, а це у 2,7 разів менше, ніж за аналогічний період минулого року, пов'язано це з закритими кордонами, пасажирські авіаційні перевезення майже не здійснювалися.

На рис. 1.3. розглянемо динаміку пасажирообігу за 2017-2021 р. р. у відсотках.

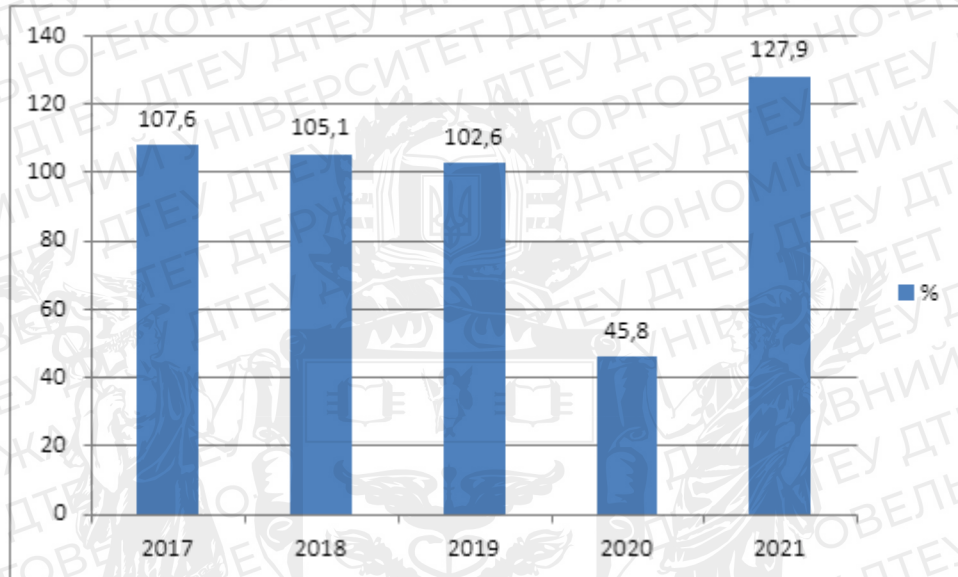


Рис 1.3. Динаміка пасажирообігу в період 2017-2021 р. р.

Джерело: [6]

На даному рисунку наведена динаміка пасажирообігу у відсотках за 2017-2021 роки. З 2017 по 2020 рік спостерігається спад, який у 2020 році займає найнижчий показник у зв'язку з пандемією та карантинними обмеженнями, проте у 2021 році ситуація поліпшується, навіть випереджаючи показники, які були у 2017.

Слід додати, що найбільше від карантинних обмежень постраждав залізничний та авіаційний транспорти, натомість автомобільний та громадські у містах почувалися дещо краще. В цілому, втрати транспортної галузі за період карантину склали близько 10-15 млрд. грн.

Щодо зовнішньої торгівлі транспортними послугами, то вона включає різні види транспорту, такі як морський, річковий, повітряний, залізничний, автомобільний та трубопровідний транспорт, аналіз яких наведено у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

**Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами за видами у
2019-2022 р. р.**

Найменування послуги	Експорт				Імпорт			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США
	у % до 2019	у % до 2020	у % до 2021		у % до 2019	у % до 2020	у % до 2021	
Послуги морського транспорту	595914,5	605952,9	616849	256081,2	273781,9	309925,4	597658,4	416961,6
		101,6	101,7	41,5			113,2	192,8
Послуги річкового транспорту	-	25759,1	36422,8	48438,8	531,9	-	-	-
		-	141,3	132,9			-	-
Послуги повітряного транспорту	1419720,8	802191,7	1045326,7	374149,2	757823,3	319904,2	566777,9	171404,2
		56,5	130,3	35,7			42,2	177,1
Послуги залізничного транспорту	501656,6	405158,3	461832,7	145433,9	262715,5	197393,3	270178,2	116790,9
		80,7	113,9	31,4			75,1	136,8
Послуги автомобільного транспорту	338836,2	339839,3	413266,7	406670,3	156984,1	176500,4	236641,8	223767,9
		100,2	121,6	98,4			112,4	134
Послуги трубопровідного транспорту	5904248,9	2443157,2	1664301,8	-	59702	-	-	-
		41,3	68,1	-			-	-
Транспортні послуги	9109918,8	4988433,7	4657543,1	2963197	1559143,8	1061043,8	1777636	1040300,3
		54,7	93,3	63,6			68	167,4

Джерело: [6]

За даними таблиці, аналізуємо експорт та імпорт торгівлі транспортними послугами за видами, в період з 2019 по 2022 рік. В цілому, експорт транспортних послуг під час війни у 2022 році скоротився на 63,6% в порівнянні з аналогічним

періодом попереднього року, а імпорт досягнув рівня 2020 року спад якого, тоді був обумовлений COVID19.

Загалом, слід зазначити, щодо експорту у 2022 році, то не дивлячись на блокування українських портів, лідером серед експортерів з перевезення став морський транспорт, завдяки “зерновій угоді” вдалося вивезти 54 млн. тонн вантажів. Друге місце посіла залізниця, експортувавши 33 млн. тонн вантажів, третє місце посів автомобільний транспорт 12 млн. тонн. Загалом, за минулий рік Україні вдалося експортувати товарів на понад 100 млн. тонн, тим самим втримавши економіку держави.

Необхідно додати, що за результатами підрахунків, вартість українського експорту у 2022 році становила \$44,2 млрд., а імпорту - \$54,5 млрд., що є непоганим показником для країни, яка знаходиться у воєнному стані. Також, за 2022 рік в Україну було доставлено понад 33 млн. імпортованих товарів, з них майже 11 млн. тонн - вантажівками, 10 млн. тонн завезено залізницею. В імпорті товарів у 2022 році головне місце зайняв автомобільний транспорт.

Для того, аби розуміти країни в які Україна експортує та імпортує транспортні послуги, дослідимо дані наведені у табл. 1.4.. Адже, зазвичай, обсяг зовнішньої торгівлі транспортними послугами по видах транспорту відрізняється в залежності від країн.

Таблиця 1.4

Обсяги зовнішньої торгівлі транспортними послугами України з країнами світу за 2019-2021 р. р.

Країна	Експорт			Імпорт		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США
	у % до 2019	у % до 2020		у % до 2019	у % до 2020	
Австрія	48798,8	31623,1	38504,6	16257,8	11142,6	14713,2
		64,8	121,8			68,5

Продовження таблиці 1.4

Країна	Експорт			Імпорт		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США	тис. дол. США
	у % до 2019	у % до 2020		у % до 2019	у % до 2020	
Італія	60998,8	22810,6	55803,9	19887	7761,9	6303,9
		37,4	244,6		39	81,2
Іспанія	43010,6	13086,7	30974,5	12314,9	3761,2	12433,3
		30,4	236,7		30,5	330,6
Нідерланди	55624,8	69577,7	110231,1	20794,6	19188,9	21762,4
		125,1	158,4		92,3	113,4
Німеччина	196551,1	216587,9	261713,5	216341,7	146114,6	173709,8
		110,2	120,8		67,5	118,9
Польща	121809,9	118653	136995	106317,3	92784,6	147011,3
		97,4	115,5		87,3	158,4
Великобританія	206433	123918,8	153420,6	137693,4	37609,9	36639,4
		60	123,8		27,3	97,4
Франція	63939,3	47657,4	99314,1	46465,8	35564,9	55817,4
		74,5	208,4		76,5	157
Китай	79608,7	23958	32369,7	35716,6	40562,8	167505,6
		30,1	135,1		113,6	413
Туреччина	167866,6	111201,6	325900,6	127258,3	129480,1	203835,8
		66,2	293,1		101,7	157,4
США	197013,2	183357,5	222550,2	25443,8	21084	38456
		93,1	121,4		82,9	182,4

Джерело: [6]

Враховуючи дані наведені у таблиці 1.4, розглянемо яка частка у відсотках припадає на ці країни у наданих Україною транспортних послуг в період 2019-2021 р. р. на рисунку 1.4.

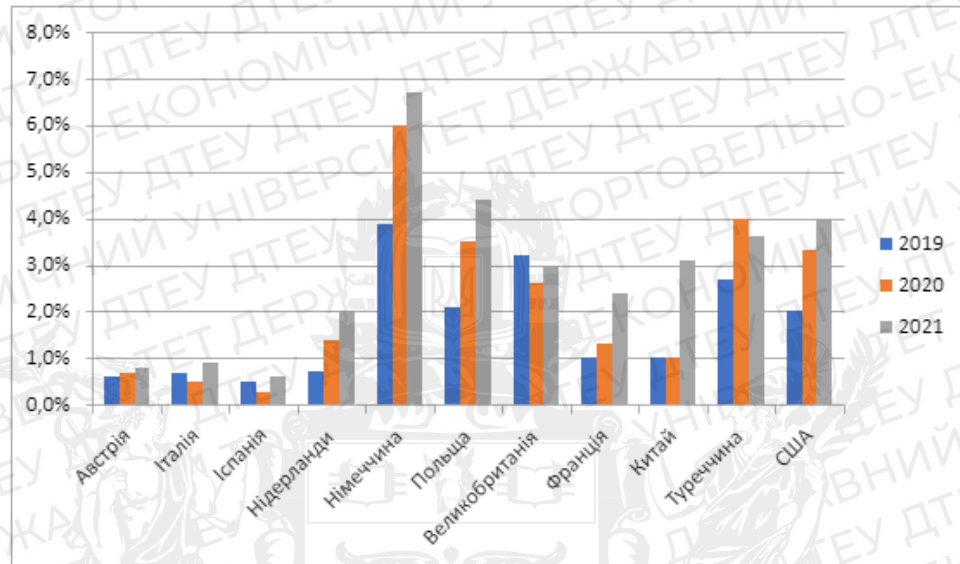


Рис. 1.4 Частка транспортних послуг у %

Джерело: [6]

Загалом, за роки незалежності транспортні галузь нашої держави отримала новий поштовх для якісних змін та розвитку. За даними Державної служби статистики, транспортна сфера забезпечує створення 13% валового внутрішнього продукту, а вартість основних засобів виробництва утворює 35% від загальної вартості виробничого потенціалу країни. Тому, зараз важливою місією є покращення транзитного потенціалу держави, задля зростання української економіки. [6]

1.2 Аналіз умов реалізації транзитного потенціалу України

Транзитне положення нашої країни є привабливою особливістю національного ринку для іноземних інвесторів та виробників. Україна являється могутнім геополітичним центром, адже має надзвичайно вдале географічне розташування та певні чинники економічного середовища. За географічним

положенням наша країна має протяжність кордону у 6992,98 км., 19 областей є прикордонними та сім країн ЄС мають спільний кордон з Україною.

У сьогоднішніх умовах діяльності ринкової економіки, беручи до уваги геополітичне розташування України, актуальності набуває питання щодо ефективного використання транзитного потенціалу країни. Транзитний потенціал України демонструє її роль у системі міжнародних зв'язків та має ефективно реалізовуватися завдяки геополітичному та гео економічному розташуванню.

Україна має втрати у сфері транзиту з цілого ряду причин як внутрішніх так і зовнішніх. Однак, якщо кілька років тому основними причинами падіння українського транзиту були світова фінансово-економічна криза, скорочення виробництва та падіння попиту світової економіки на багато товарів, то сьогодні переважає дещо інші фактори. Основними системними чинниками втрат українського транзиту є:

1. Політика Росії щодо свідомого виключення України з транзитних потоків.
2. Недостатня швидкість та кількість розвитку транспортної інфраструктури, її технологічність та технологічне відставання значно здорожують доставку вантажів та призводять до перенаправлення транспортних потоків в обхід території України.
3. Відсутність гідного сервісу та уваги до вимог клієнтів зі сторони державних транспортних монополій, органів та служб.
4. Відсутність цілісної державної політики з приводу розвитку транзитного потенціалу України та пріоритетних транспортних мереж.

З активізацією військових дій через агресію росії виявилася тенденція до зниження частини залізничного транспорту та автомобільного сегменту. В 2022 році в структурі залізничних вантажних перевезень транзитні складають 1,8%, в порівнянні з 2021 роком їх обсяг скоротився на 76,9% за словами аналітиків Rail.insider. [13] Цьому сприяли інфраструктурні руйнування скорочення обсягів виробництва державними операторами, блокування портів та інше. В цілому, порівнюючи з 2021 роком у 2022 перевезення вантажів залізницею скоротилося майже в 2 рази, тоді як автомобільні знизилися в 1,2 рази. В таблиці 1.5 можемо

розглянути різницю в перевезенні вантажів залізничним та автомобільним транспортом у 2021-2022 роках, млн. тонн.

Таблиця 1.5

Перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом у 2021-2022 роках, млн. тонн.

Тип транспорту	Кількість одиниць		Темп приросту
	2021	2022	
Автомобільний	157,1	78,9	-50%
Залізничний	90	70,4	-22%

Джерело: [1]

Така динаміка пояснюється залежністю залізничного транспорту від електропостачання та спеціально прокладених колійних маршрутів, що робить його менш мобільним, ніж автомобільний. Крім того, після початку повномасштабного вторгнення частина вантажних потягів залишилася на південних окупованих територіях України.

Розв'язання транспортної проблеми та надання правильного керування всім процесам у сфері транспортних перевезень являється однією з головних передумов для підвищення ефективності господарства в цілому, адже саме від транспортної діяльності залежить рівень економічного розвитку держави. Тому, необхідно детально розглянути можливості транспортного комплексу із забезпечення надійної економічної діяльності товарообміну в сучасних умовах.

У цілому, сьогодні, транспортна галузь України задовольняє тільки головні потреби економіки та населення в перевезеннях за обсягом, проте не за якістю. У сучасних обставинах важливо знайти інструменти для підвищення транспортного потенціалу держави. Головна роль залучення вантажів належить державі, тому саме за допомогою державних рішень можливо змінити митне законодавство, покращити інформаційне забезпечення. Саме відсутність державної підтримки, затяжна економічна криза та складна політична ситуація не дозволяють Україні використовувати її транзитний потенціал в повній мірі.

Реалізація транспортного потенціалу вимагає визначення чинників, які впливають на діяльність транспортного комплексу країни. Виокремлюють дві групи таких чинників, а саме зовнішні та внутрішні.

До зовнішніх відносять:

- збільшення міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, наслідком чого є зміна орієнтиру транзиту з портів України на порти країн-сусідів;
- зміну стану міжнародного ринку транспортних послуг;
- різну швидкість інтеграції та трансформації національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему;

До внутрішніх відносять:

- економічну та політичну нестабільність;
- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, високу ціну та тривалість послуг, які надаються при перетині кордону;
- повільну розбудову системи міжнародних транспортних коридорів української частини;
- низький рівень якості внутрішньої транспортної мережі;

Тож, за умови реалізації наведених заходів задля подальшого розвитку та реконструкції власної транзитно-транспортної інфраструктури та формування сприятливих умов для переміщення транзиту територією нашої країни, Україна має перспективи для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за даними напрямками.

Для відновлення транзитного потенціалу України, збільшення обсягів транспортних послуг та участь в глобальних транзитних маршрутах необхідно зазначити певні умови.

До умов розвитку транспортного потенціалу України, можна віднести наступні чинники:

- пришвидшення процесів євроінтеграції, відбудова та утримання доріг згідно з законодавством ЄС;

- формування сприятливого інвестиційного клімату в країні та збільшення економічної активності;
- відновлення роботи морських портів, у результаті чого відновлення експорту та імпорту;

Для підвищення транзитного потенціалу України необхідно:

- розвиток транскордонного співробітництва;
- модернізація транспортної інфраструктури та пунктів пропуску через державний митний контроль;
- покращити тарифно-цінову та податкову політику в сфері міжнародного транзиту та полегшити митні процедури;
- поліпшити контроль за поставкою товарів, які є невід'ємною частиною фіскальної економічної безпеки;
- стимулювати залучення транзитних вантажів;

Україні для того аби продовжити та пришвидшити інтеграцію свого транспортного комплексу відповідно до європейської транспортної політики, пристосування національного законодавства до міжнародного транспортного та митного права, узгодження з міжнародними стандартами, технологіями, технічно-експлуатаційними та екологічними вимогами у сфері транспортної діяльності, необхідно досягнути наступних цілей, а саме:

- створення єдиного правового поля діяльності транспортних компаній з урахуванням міжнародних норм;
- здійснення ефективного державного регулювання та контролю ринкової системи транспортних послуг для забезпечення добросовісної конкуренції та економічних умов для розширення відтворення головних фондів транспортних комплексів;
- впровадження національних стандартів, вимог та соціальних норм у сфері транспортного обслуговування;
- убезпечення роботи транспортно-дорожнього комплексу та зменшити негативний вплив транспорту на навколишнє природне середовище;

- формування єдиного інформаційного середовища транспортного комплексу на основі впровадження сьогоденних інформаційних та керуючих систем;

Слід зазначити, що транспортна система України, також має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, саме це обмежує конкурентоспроможність країни та вихід української продукції на світовий транспортний ринок. У рейтингу конкурентоспроможності Україна посідає 85 місце, а за індексом логістичної ефективності 66. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів охоплюють 0,5% транспортного ринку, саме за цим показником Україна відстає від країн ЄС та інших розвинених держав у 20-30 разів. Тож, потрібно вирішити ряд питань пов'язаних з розвитком транзитно-транспортної інфраструктури. Більшість проблем полягають у нестачі фінансування, тому дуже необхідно спонукати приватні національні та іноземні капітали та інші джерела фінансування.

Основними завданнями для реалізації транзитного потенціалу України є: збільшення мультимодальних перевезень; розширення мережі транспортних коридорів; залучення інвестицій задля розвитку, будівництва та модернізації транспортної інфраструктури; приєднання до логістичної системи ЄС;

Враховуючи обмежені фінансові ресурси для розвитку цінної транспортної інфраструктури Україні потрібно по максимуму використати можливості співпраці з ЄС у рамках політики сусідства та, у найближчому майбутньому, асоціації з ЄС для розвитку маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів на території України. Мається на увазі, впровадження проектів із залученням коштів ЄС та фінансових установ ЄС.

Реалізація великих інвестиційних проектів, пов'язаних з розвитком інфраструктури морських портів, дозволить збільшити обсяги перевалки транзитних та імпорто-експортних вантажів. Для майбутньої реалізації залізничного потенціалу перспективними стануть проекти, які передбачають інтеграцію в транспортну мережу ЄС на основі активної співпраці у відбудові колії на території Західної Європи та осучаснення вже існуючої в Україні колії європейського зразка.

РОЗДІЛ 2

ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІКИ

2.1 Оцінка потенційних можливостей використання транспортного потенціалу України

У сьогоденних умовах війни в Україні максимальне використання транспортного потенціалу є дуже важливим для забезпечення можливостей соціально-економічного розвитку країни. Насамперед, суттєвої важливості набуває перспектива вітчизняного транспорту забезпечувати перевезення вантажів та пасажирів, як в країні, так і за її межами. Систематизування та збір інформації щодо потенційних можливостей транспортної системи України є необхідним задля нормалізування порядку перевезень. Для того, щоб забезпечити потреби всієї країни, важливо вміло використовувати транспортний потенціал.

Застосування транспортного потенціалу України має важливе значення для розвитку економіки країни, тому навіть в умовах війни держава робить все для того аби тримати транзит та економіку країни на плаву, не дивлячись на заблоковані порти та подекуди знищену транспортну інфраструктуру.

Наша країна має значний транспортний потенціал, який може бути пов'язаний з будь-якими видами перевезень через свою територію. В цілому, транспортний потенціал України може використовуватися для різних цілей, включаючи:

1. Перевезення вантажів. Залізничні та автомобільні перевезення є найбільш розповсюдженими способами доставки вантажів в Україні. Водний транспорт використовується для перевезення вантажів через Чорне море в різні країни світу. Перевезення вантажів створює можливість для експорту українських товарів, покращення логістики, тим самим сприяє розвитку економіки держави.

2. Перевезення пасажирів. Перевезення пасажирів, також являється важливим способом використання транспортного потенціалу України та може допомогти реалізувати його на практиці. Транспортна інфраструктура України

дозволяє пасажиром переміщуватися по всій країні та діставатися до інших країн. Залізничні та автомобільні перевезення є найбільш популярними засобами переміщення для пересування по країні, авіалінії використовуються для міжнародних перельотів. Україна може використовувати свої можливості для переміщення пасажирів, для того аби залучити туристів, підтримувати бізнес-розвиток та покращувати мобільність своїх громадян.

3. Туризм. В Україні є багато гарних місць, які можливо відвідати використовуючи різні види транспорту. Наприклад, можна скористатися залізницею або автомобільним транспортом, для того щоб відвідати будь-який куточок нашої країни. Загалом, Україна має різноманітний транспортний потенціал, який може використовуватися для розвитку туризму та залучення туристів зі всього світу.

4. Експорт та імпорт товарів. Наша країна є експортером багатьох товарів, таких як: зерно, метали, хімічні продукти, машини та обладнання. Транспортний потенціал держави дозволяє поставляти ці товари на міжнародні ринки. Україна може експортувати свої товари в різні країни світу, використовуючи свій транспортний потенціал. Наприклад, залізничний транспорт можна використовувати для експорту товарів в країни ЄС, Азії та інші країни, які пов'язані транспортними маршрутами з нашою державою. У сусідні країни, такі як Румунія, Словаччина, Польща, Молдова для експорту можна використовувати автомобільний транспорт. Для експорту товарів у такі країни як Туреччина, Ізраїль, Італія, Єгипет, Греція, Іспанія тощо можна використовувати морські порти на Чорному морі.

5. Логістика. Україна являється важливою транзитною точкою для купівлі товарів, які передаються з однієї країни в іншу. Транспортний потенціал України дозволяє ефективно переміщувати товари через країну та зв'язуватися з іншими транзитними точками в Європі та Азії. Логістика транспортного потенціалу України включає в себе планування, координацію та керування переміщенням вантажів та пасажирів з використанням різних видів транспорту. Ефективність

логістики сприяє покращенню конкурентоспроможності українських товарів на міжнародному ринку.

6. Підтримка розвитку бізнесу. Транспортний потенціал може допомогти підтримати розвиток бізнесу в різних напрямленнях. До прикладу, розвинена інфраструктура транспорту може забезпечити більш зручний доступ до ринків збуту для виробників та експортерів, що тим самим може стимулювати розвиток малого та середнього бізнесу в країні. Більше того, це може допомогти залучити в країну іноземні інвестиції, що також сприяє розвитку бізнесу в Україні. Країна може використовувати свою транспортну інфраструктуру для підтримки бізнесу, включаючи створення нових логістичних центрів та інших об'єктів інфраструктури. Це може допомогти збільшити кількість робочих місць та залучити нові інвестиції в економіку держави.

7. Покращення рівня життя населення. Україна може використовувати свою транспорту інфраструктуру для покращення рівня життя населення, включно з покращенням доступності освіти та медичних послуг, а також, створення нових робочих місць та збільшення мобільності населення. Наприклад, завдяки розвинутій транспортній інфраструктурі Україна може забезпечити більш зручний доступ громадян до різних регіонів країни, що може сприяти туризму та підвищенню рівня життя населення. Крім того, розвиток транспортної інфраструктури може покращити логістичні процеси в країні, завдяки чому можуть знизитися ціни та товари та послуги, а також підвищення ефективності виробництва та конкурентоспроможності національної економіки. Більше того, зростання транспортної інфраструктури може залучити інвестиції та створити нові робочі місця, що також покращить рівень життя населення.

Наша держава має різні шляхи транспортування товарів, які використовуються для експорту, імпорту, транзитного транспортування, розвитку логістичних послуг та економічної активності. Залізничні дороги в Україні мають розгалужену мережу, яка займає більше 20 000 км. і поєднує всі регіони країни. Залізницю можна використовувати для експорту та імпорту товарів, а також для транзитних перевезень через нашу країну. Щодо автомобільних перевезень, то

Україна має 170 000 км. доріг, які не дивлячись на необхідність модернізації, деякі з них можуть використовуватися для транспортування товарів в середині країни та за її межами. У нас в країні є декілька міжнародних аеропортів, включаючи найбільший в Києві. Авіаперевезення можуть бути використанні для експорту та імпорту товарів, а також, для швидкої доставки товарів в інші країни світу. Україна має декілька великих портів у Чорному морі, які відіграють важливу роль в експорті та імпорті товарів, а також для транзитного транспортування через Україну.

У 2017 році Україна приєдналася до TEN-T і стала учасником розвитку стратегічного транспортного коридору між Європою та Азією, а українська транспортна мережа стала частиною європейських стратегічних транспортно-логістичних коридорів. Становлення частиною TEN-T є кроком до інфраструктурної інтеграції України, в результаті чого українська інфраструктура модернізується і нині Єврокомісія розглядає це як невід'ємну частину транспортно-логістичної системи ЄС. Розвиток мультимодальних перевезень дозволить значно збільшити обсяги перевезення вантажів національними транспортними компаніями, сприяючи збільшенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку існуючої мережі транспортних коридорів, інтеграції транспортної української інфраструктури в глобальну. Проте, слід зазначити, що Україна не досягла прогресу в гармонізації національного законодавства в порівнянні з європейським.

12 квітня 2022 року Європейська комісія ухвалила рішення “про підписання Взаєморозуміння високого рівня з Україною щодо оновлення карт Транс’європейської транспортної мережі (TEN-T) у межах політики Комісії з розповсюдження TEN-T на сусідні країни. Це рішення є стратегічним кроком на шляху інтеграції України до ЄС та сприятиме реалізації ініціативи “Шляхи солідарності”, пов’язаної з експортом української сільськогосподарської продукції та доставкою гуманітарної допомоги в Україну.

В цілому, внесені наступні зміни:

- Північно-Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;
- Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;
- коридори Балтійське море-Адріатичне море та Рейн-Дунай проходять через Львів;

Впровадження логістичних маршрутів у мережу TEN-T дозволяє:

- привертати увагу європейських інвесторів задля осучаснення транспортної інфраструктури;
- позбутися існуючих перешкод при проведенні логістичних операцій;
- отримати доступ до інструментів підтримки ЄС для розвитку української частини мережі TEN-T;
- знизити витрати на логістику;
- розвивати мультимодальні перевезення;
- покращити якість обслуговування під час перевезення вантажів;

Крім того, Єврокомісія виключила російські та білоруські маршрути з мережі TEN-T, а також знизила в статусі маршрути на території ЄС на перетині з даними країнами-агресорами.

Україна планує поетапно переходити на європейську колію та інтегрувати українську залізницю в ЄС. Причиною цього є різниця між коліями в 8,5 см., що гальмує швидкість з якою українські товари можуть експортувати за кордон. Для того аби доставити вантаж залізницею до ЄС потрібно біля кордону перевантажити вміст із вагонів, призначених для українських колій, на ті, що призначені для колій ЄС, або замінити всі візки на усіх вагонах. Зазвичай, обсяг залізничних перевезень коливався в межах 300-400 млн. тонн на рік, проте нині метою є збільшення цього обсягу щонайменше вдвічі до 500-800 млн. тонн на рік. Будівництво в Україні євро колії дозволить зменшити додаткові технічні зупинки та пришвидшить рух.

За оцінками уряду, загальна вартість реалізації плану модернізації національної логістичної структури та її інтеграції з національною інфраструктурою Євросоюзу становить 150 млрд. дол. США. Перш за все, йдеться

про будівництво 3500 км. залізничних колій європейського зразка, купівлю електропоїздів для пасажирських перевезень та локомотивів для вантажних перевезень. Оптимальним підходом є стійкий перехід та модернізація інфраструктури через узгоджені та логічні проекти переходу до європейського маршруту, зберігаючи існуючі пропускні можливості та враховуючи майбутні логістичні потреби. [14]

Проте, в умовах війни, ні український бюджет, ні “Укрзалізниця”, яка ще до війни була в поганій економічній ситуації, не зможуть дозволити собі будівництво таких ресурсомістких інфраструктурних проектів, тому допомога донорів та залучення стратегічних інвесторів явно потрібні. Здійснення такого переходу є дуже важливим для нашої країни. Це геополітичний вибір народу - повернутися до свого історичного європейського коріння, влитися в єдине економічне, транспортне та культурне середовище ЄС.

У довгостроковій перспективі стратегічна модернізація залізничної інфраструктури допоможе прискорити післявоєнне відновлення, диверсифікувати логістичну мережу, усунути радянські технологічні бар’єри та покращити безпеку та економічну основу нашої держави.

Також, одним з найактуальніших питань після закінчення війни, у транспортному секторі є приєднання до Європейської спільноти Авіаційної зони, проте не дивлячись на те що угода не була підписана, до початку повномасштабного вторгнення росії Україна діяла згідно принципів закріплених в угоді, та постійно співпрацювала з представниками авіаційної промисловості країн-членів ЄС задля створення більш ліберальних умов для регулярних авіасполучень.

Інтеграція внутрішніх водних шляхів у інтермодальну логістичну схему дозволить зміцнити конкурентні позиції України, стимулювати розвиток суднобудівної галузі, а також зменшити навантаження на дороги та залізницю та знизити витрати на їх утримання та модернізацію.

Автомобільні транзитні транспортні послуги між ЄС та Україною регулюються двосторонніми угодами до повної лібералізації транспортного ринку

ЄС - Україна. Міжнародний транспортний форум також керує системою багатосторонніх квот, яка надає багатосторонні ліцензії на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом для країн-членів.

Тож, транспортний потенціал України має широкий спектр можливостей використання та відіграє важливу роль в економічному розвитку країни. Потенційні можливості використання транспортного потенціалу України залежать від багатьох факторів, а саме: економічна та політична стабільність, інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури, співпраця з іншими країнами у сфері транспортної логістики та багато чому іншому. Проте, не дивлячись на ці фактори, наша країна має значний потенціал для використання своїх транспортних можливостей у повній мірі. Тому, при правильному використанні свого транспортного потенціалу, Україна може досягти значного економічного розвитку та покращення життя своїх громадян. Для продовження реалізації потенціалу у перевезенні вантажів, потрібно продовжувати розвивати транспортну інфраструктуру, покращувати якість транспортних послуг та забезпечити ефективність та безпеку перевезень. Більше того, необхідно покращувати логістичні послуги та створювати сприятливі умови для розвитку експорту та імпорту.

2.2 Обґрунтування напрямів розвитку транзитного потенціалу України

Напрямки транзиту через Україну можуть включати різні країни та регіони, в залежності від змінних економічних та політичних умов в різних частинах світу. Направлення транзиту в нашій країні можуть включати залізничний, автомобільний, морський та авіаційний транспорт.

Україна, для розвитку свого транзиту має перспективи вступити в різні транспортні коридори. Наведемо приклади основних транспортних коридорів, які проходить через нашу країну:

Транзитний коридор “Захід-Схід”, який пов’язує країни Європи та Азії. Цей коридор складається з залізничного та автомобільного транспортів, а також з

трубопроводів для транспортування нафти та газу. У рамках цього коридору, наша країна матиме змогу використовувати залізничний транспорт для транзиту вантажів з Китаю, Казахстану та інших країн Азії в Європу та навпаки. За допомогою цього транспортного коридору Україна зможе забезпечити співпрацю з даними країнами.

Транзитний коридор “Балтійське море-Чорне море”, який пов’язує країни Балтії, Польщу, Україну та Туреччину. Цей коридор є важливим напрямком для України, оскільки він забезпечує також зв’язок між країнами Європи та Азії, проходячи через нашу країну. У цьому транзитному коридорі важливу роль відіграє морський транспорт, зокрема Одеський та Южний порти, які забезпечують комунікацію з країнами Балтійського моря.

Транзитний коридор “Північ-Південь”, який поєднує Скандинавію та Середземномор’я. Він задовольняє співпрацю між різними регіонами країни та дозволяє перевозити товари, які виробляються в різних частинах України. Крім того, транспортний коридор “Північ-Південь” є частиною Пан-європейського транспортного коридору, який пов’язує країни Європи та Балтійського моря до Середземного моря. Це надасть Україні можливість здійснювати транзит та торгівлю з країнами Європи.

“Транскаспійський” транзитний коридор, який проходить через країни Євразії, зокрема Казахстан, Туркменістан, Іран та Китай. Для України цей транспортний коридор може мати велике значення, оскільки у нього є можливість стати альтернативою традиційним морським маршрутам до Китаю та інших країн Азії. Зокрема, транспортування вантажів через “Транскаспійський” транспортний коридор може бути швидким та економічно вигіднішим, ніж морський шлях. Також, у цього коридору є можливість забезпечити Україні перспективу транзиту вантажів з Азії до Європи та навпаки, що збільшить обсяги транспортних перевезень та сприятиме розвитку транспортної інфраструктури в нашій країні.

Транзитний коридор “ініціатива поєднання двох морів” - це маршрут, який з’єднує Китай та Європу через Центральну Азію. В Україні є можливість використовувати свої залізниці та дороги для транзиту товарів між Китаєм та

Європою. А також, використовувати морський транспорт через свої порти на Чорноморському узбережжі та річковий транспорт через Дунай та Дніпро. Залізничний транспорт можна використовувати для транспортування вантажів між Азією та Європою, зокрема через міжнародний залізничний вузол в Ужгороді. Такими ж шляхами Україна може використовувати транзитний коридор “Великий шовковий шлях” - це альтернативний маршрут, який з’єднує Китай та Європу через Центральну Азію та Кавказ.

В майбутньому, також є сенс приділити увагу проекту комбінованого транспорту “поїзд Вікінг”, який би міг з’єднувати Балтику із Чорноморським регіоном. Цей напрямок можливо суттєво розширити завдяки відкриттям нового транспортного коридору в Ризький порт, який є одним з ключових транспортних вузлів на Балтиці.

Слід виділити “Євразійський транспортний коридор”, який пов’язує такі країни, як: Китай, Казахстан, Польща, Німеччина тощо. В Україні є можливість розвивати транзит через залізничну магістраль, адже вона має стратегічне значення для транзиту вантажів між Європою та Азією, та її розвиток може призвести до збільшення об’ємів транзиту через нашу країну. Крім того, цей транспортний коридор може бути важливим для забезпечення внутрішньої логістики та транспортування вантажів в межах країни.

1 січня 2024 року закінчується транзитна угода між Україною та РФ щодо транспортування російського газу. Тому, після припинення контракту ГТС України можна переформувати на транзит блакитного палива наступними напрямками. Транзитний коридор “Південний газовий коридор” - це маршрут, який об’єднує газопроводи від Каспійського моря до Європи через Туреччину та Болгарію. “Північ-Південь”, коли газ буде надходити в ГТС з Польщі, а потім перевантажуватися в такі країни, як Словаччина. Також можливий варіант використання цього транзитного коридору, коли газ надходитиме в Україну через Румунію та Молдову. Ще одним напрямком доставки природного газу до внутрішніх споживачів України є газопровід “Захід-Схід”. Україна має

перспективи використовувати свої газопроводи для транзиту газу між різними регіонами світу.

Створення транзитних коридорів у глобальному масштабі є досить складним транспортним завданням. Необхідні нові значення, привабливі для інвесторів, та обмірковані концепції, захищені від зовнішніх та внутрішніх ризиків. З однієї сторони, абсурдно говорити про розвиток логістичного потенціалу країни, коли гілки транспортного шляху розташовані у східному “тупику”. Проте, треба зрозуміти, як Україні реалізувати свою конкурентну географічну прерогативу, якщо транзит блокується Росією. Альтернативи морському транспорту немає, а недоліком сухопутного транспорту є потреба перетину кількох державних кордонів та чітке узгодження руху вантажів.

Восени 2022 року Україна приєдналася до комп'ютеризованої транзитної системи NCTS - це система, в основі якої лежить Конвенція про процедуру спільного транзиту між Україною та країнами-учасницями конвенції. NCTS сполучає митні служби країн-партнерів, дозволяючи обмінюватися митними даними для контролю транзитних переміщень. Вона дозволяє забезпечувати потреби та контроль за переміщенням товарів через територію країни, а також сприяє зменшенню часу та витрат на митне оформлення.

Основні переваги впровадження системи NCTS для України:

1. Зниження часу та витрат на митне оформлення транзиту товарів. Система спільного транзиту дозволяє автоматизувати процес митного оформлення та зменшити час на перетин кордону, що забезпечує зростання економічної ефективності транспортних компаній та зменшення витрат на транспортування товарів.
2. Підвищення безпеки та контролю за переміщенням товарів. Завдяки NCTS митниця має змогу більш ефективно контролювати переміщення товарів через кордон та безпеку національної економіки.
3. Покращення міжнародної співпраці. Впровадження системи спільного транзиту дозволяє Україні підвищити рівень співпраці з іншими країнами

щодо митного оформлення транзиту товарів та сприяє розвитку міжнародної торгівлі.

4. Зменшення ризиків порушення митних правил. Автоматизований процес митного оформлення за допомогою системи NCTS дозволяє уникнути помилок та порушень митних правил при транзиті товарів.

Таким чином, впровадження системи спільного транзиту має безліч переваг для нашої країни, зокрема зменшення часу та витрат на митне оформлення, підвищення безпеки та контролю за переміщенням товарів, покращення міжнародної співпраці та зменшення ризиків порушення митних правил. [22]

Тож, для розвитку транспортних коридорів в Україні, необхідно вжити наступних заходів. Наша країна повинна продовжувати розвивати свою транспортну інфраструктуру, зокрема, шляхом будівництва та модернізації доріг, залізниць, портів та аеропортів. Саме це дозволить забезпечити ефективну транспортну інфраструктуру для транспортних коридорів. До того ж, повинні створюватися сприятливі умови задля розвитку транспортних компаній, зокрема, шляхом доступу до фінансування та підтримки малих та середніх підприємств. Також, потрібно активно сприяти міжнародному співробітництву у сфері транспортування, в тому числі, шляхом підписання міжнародних угод та співпраці з іншими країнами та міжнародними організаціями. Необхідним є розвиток інтермодальних перевезень, зокрема, шляхом створення спеціалізованих терміналів та інфраструктури для перевезення вантажів різними видами транспорту. Саме ці заходи допоможуть Україні розвивати транспортні коридори та забезпечити ефективні транзитні перевезення через країну.

2.3 Прогнозні результати підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу економіки України

Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу України може мати значний позитивний вплив на економіку країни. Зокрема, це може призвести

до збільшення обсягів транспортування товарів, залучення додаткових інвестицій, підвищення конкурентоспроможності економіки та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури. Наведемо приклади прогнозних результатів:

Збільшення експорту. Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу може призвести до збільшення експорту товарів і послуг з України до інших країн, тим самим до збільшення обсягу експорту та заробітку валютних коштів для України. Крім того, зростання обсягів транспортування товарів може збільшити попит на послуги транспортних компаній та інших підприємств пов'язаних з транспортом, що також може призвести до зростання інвестицій в ці галузі.

Збільшення інвестицій. Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу може спричинити збільшення додаткових інвестицій в економіку України. Це може бути зумовлено через залучення іноземних інвесторів, які зацікавлені в розвитку транспортної інфраструктури нашої країни, а також через додаткове фінансування від внутрішніх інвесторів, які можуть використовувати внутрішню інфраструктуру для розвитку своїх бізнесів.

Розвиток транспортної інфраструктури. Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу може стимулювати розвиток транспортної інфраструктури в Україні. Це може включати будівництво нових доріг, розширення залізничної мережі, покращення аеропортів та розвиток водного транспорту. Завдяки цьому, можна покращити транзитний потенціал країни та зробити його більш привабливим для інвесторів та бізнесу. Окрім цього, розвиток транспортної інфраструктури може збільшити зайнятість в транспортній галузі та інших пов'язаних з нею сферах.

Покращення якості життя. Підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу має на меті поліпшити якість життя громадян України. Це зумовлено збільшенням кількості робочих місць, збільшенням доходів та зменшенням цін на товари та послуги завдяки збільшенню обсягу експорту та інвестицій в економіку країни.

Завдяки зростанню транзитного потенціалу в країні може збільшитися валютна виручка. Зокрема, якщо Україні вдасться збільшити обсяги транзиту вантажів через свою територію, то це призведе до збільшення валютних надходжень від плати за транспортування вантажів. Крім того, зростання інвестицій в транспортну інфраструктуру країни також може нести позитивний вплив на валютну виручку. Проте, важливо зазначити, що валютна виручка залежить від багатьох факторів, таких як світові ціни на нафту та інші сировини, політична ситуація та інші економічні та соціальні чинники. Тому, хоча підвищення ефективності транзитного потенціалу може мати позитивний вплив на валютну виручку України, важливо розглядати це питання в контексті більш широких економічних тенденцій і факторів.

До того ж, завдяки реалізації транзитного потенціалу можливо збільшити обсяги товаропотоків в країні. Зростання обсягів товарообігу залежить від обсягу транзиту вантажів через територію України. Це може мати позитивний вплив на економіку держави, зокрема, сприяти зростанню ВВП та створенню нових робочих місць. Крім цього, зросте попит на транспортні послуги та послуги логістики, що може позитивно вплинути на розвиток відповідних галузей економіки. Проте, важливо зазначити, що збільшення обсягів товаропотоків може мати і негативні наслідки. До прикладу, це може навантажити існуючу інфраструктуру та збільшити витрати на її підтримку. До того ж, це може мати вплив на екологічну ситуацію в країні, зокрема, призвести до збільшення викидів шкідливих речовин та інших негативних наслідків.

Проте, покращення транспортної інфраструктури може позитивно вплинути на рівень безпеки дорожнього руху та зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище. Однак, необхідно враховувати, що реалізація транзитного потенціалу пов'язана зі значними витратами на модернізацію транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки транспортування.

За даними досліджень, підвищення ефективності транзитного потенціалу може привести до збільшення обсягів транспортування товарів на 10-15%, тим

самим забезпечити додаткові доходи транспортних компаній та залучити нові інвестиції в економіку країни.

Для втілення загальнонаціонального плану модернізації логістичної інфраструктури та її інтеграції з інфраструктурою країн Євросоюзу за даними уряду потрібно інвестувати 150 млрд. дол. США. У довгостроковій перспективі стратегічна модернізація логістичної інфраструктури прискорить відновлення післявоєнної економіки, диверсифікує логістичну мережу, позбавить радянських технологічних бар'єрів, покращить безпеку та економічну базу нашої країни.

На жаль, в умовах війни важко прогнозувати майбутні результати підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу економіки України. Проте, це може мати позитивний вплив на економіку країни, а саме забезпечити збільшення обсягів транспортних перевезень, залучення додаткових інвестицій та підвищення конкурентоспроможності економіки нашої держави. Після закінчення війни, в Україні є можливості для розвитку ефективності транзитного потенціалу. Для успіху цих цілей необхідно впроваджувати комплексні заходи, такі як модернізація транспортної інфраструктури, зниження транспортних витрат і покращення якості обслуговування. Для цього також потрібно створити стабільне та прозоре законодавче та регуляторне середовище, що сприятиме розвитку транспортної галузі.

Україна має значний потенціал для транзиту завдяки своєму географічному положенню та наявності доступу до морських, річкових, залізничних та автомобільних маршрутів. Незважаючи на складнощі після війни, наша країна має потенціал для розвитку транзиту, і відповідні заходи можуть бути успішно реалізовані за підтримки держави та участі приватного сектору.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

В результаті проведеного дослідження слід зазначити, що підвищення ефективності транзитного потенціалу України має значний вплив на економіку країни. В сучасному світі під час постійної трансформації економіки, транспортна система є одним з головних аспектів, який забезпечує життєдіяльність країни в цілому.

Таким чином, в теоретичній частині ми розглянули транспортні послуги та транзит в цілому, а також проаналізували місце та роль України на світовому ринку транспортних послуг. Відштовхуючись від даних, які ми розглянули, слід сказати, що в Україні є всі шанси для того, аби стати однією з головних транзитних країн на світовому ринку транспортних послуг. Враховуючи вигідне географічне положення нашої країни, а в перспективі значні обсяги перевезень у напрямку Схід - Захід, можна засвідчити, що формування ефективних засобів організації вантажних перевезень у міжнародному сполученні з країнами ЄС надасть змогу залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків.

В роботі було виявлено основні системні чинники, які впливають на втрати українського транзиту, для того аби їх позбутися, навели умови для розвитку та підвищення транзитного потенціалу України. Проаналізували те, що Україна вже запровадила для поліпшення транзиту, а саме приєднання до комп'ютеризованої транзитної системи NCTS. Це дозволяє забезпечувати потреби та контроль за переміщенням товарів через територію країни, а також сприяє зменшенню часу та витрат на митне оформлення.

У нашому дослідженні ми розглянули основні транзитні коридори та логістичні схеми завдяки яким Україна може розвинути свій транзитний потенціал. В основному наведені транзитні коридори проходять через країни Європи та Азії.

На основі проведених досліджень, навели прогнозні результати підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу української економіки. І виявили,

що транзитний потенціал має значний вплив на економіку країни. Збільшення обсягів транзиту вантажів через Україну може призвести до зростання доходів від транспортних послуг та збільшення доходів від іноземної валюти.

Отже, як підсумок можна стверджувати, що транзитний потенціал є важливою складовою в економіці країни. Тож, покращення логістичних шляхів, модернізація транспортної інфраструктури та оновлення державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу країни допоможе Україні збільшити транзитний потенціал та стати однією з головних транзитних країн на світовому ринку транспортних послуг.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз ринку вантажних перевезень 2021-2022 років [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://pro-consulting.ua/>
2. Відновлення транзитного потенціалу України в контексті підвищення конкурентоспроможності країни на міжнародному ринку транспортних послуг [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://niss.gov.ua/>
3. Внесення українських логістичних шляхів до Транс'європейської транспортної мережі [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/>
4. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://snku.krok.edu.ua/>
5. Індекс ефективності логістики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://data.worldbank.org/>
6. Інформація Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Інформація Міністерства економіки України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.me.gov.ua/>
8. Інформація про водний транспорт України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>
9. Кінець транзиту російського газу [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://delo.ua/energetics/>
10. Логістичні шляхи України стали частиною Транс'європейської транспортної мережі [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/>
11. Митний безвіз з ЄС [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/>
12. Національна транспортна стратегія України до 2030 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>
13. Обсяги вантажних перевезень у 2022 році [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/>

- 14.Перехід України на залізничну євро колію [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/>
- 15.Поняття та ознаки транспортних послуг [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.law.nau.edu.ua/>
- 16.Про транзит вантажів: закон України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>
- 17.Про транспортні послуги в Україні та країнах ЄС в умовах війни [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://uprom.info/news/other/logistika/>
- 18.Проект Плану відновлення України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/>
- 19.Реальний сектор економіки України в умовах системних викликів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://niss.gov.ua/>
- 20.Реформа інфраструктури [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/>
- 21.Ринок вантажних перевезень у 2022 році [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://trademaster.ua/articles/313620>
- 22.Торгово-промислова палата України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ucco.org.ua/>
- 23.Транзитний потенціал України: стан та шляхи покращення [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://confmanagement.kpi.ua/>
- 24.Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.rusnauka.com/>
- 25.Транзитні можливості України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html>
- 26.Транспорт України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://vue.gov.ua/>
- 27.Транспортні послуги [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://pidru4niki.com/>

- 28.Тренди української логістики в 2022 році [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://agrotimes.ua/>
- 29.Офіс ефективного регулювання BRDO [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/>
- 30.A look at Transit Transport in Ukraine [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/>
- 31.The Global Competitiveness Report [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www3.weforum.org/>

