

11. Симоненко В. Х. Регіони України: проблеми розвитку / В.Х. Симоненко - Київ, 2007. – 431 с.
12. Статистичні збірники «Регіони України». Частина II, 2009, 2010, 2011 / Статистична інформація [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України; ред. О. Г. Осауленко. – Офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
13. Стеченко Д.М. Управління регіональним розвитком: [Навч. Посібник] / Д.М. Стеченко - К.: Вища школа, 2000. – 360 с.
14. Щорічні аналітичні огляди Національного інституту стратегічних досліджень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>

**H. Mityushkina**

#### **WAYS OF OVERCOMING UKRAINE'S REGIONS ECONOMIC DEVELOPMENT DISPROPORTION**

The features of Ukraine's regions modern development are studied, disproportion of regional development on basic indicators are found out and directions of excessive interregional breaks risks minimization are defined.

Keywords: region, economic region, indicators of disproportion, economic development of regions, concentration, localization.

УДК 338.47(045)

**О.В. Захарова**

#### **ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ**

*Стаття присвячена дослідженню особливостей розвитку транспортної галузі України в контексті сучасних процесів, що відбуваються у світовій транспортній системі. Особлива увага приділена систематизації факторів, що стимулюють та стримують розвитку національної транспортної галузі. Автором запропоновані концептуальні засади розвитку транспортної системи України.*

**Ключові слова:** транспортна система, транспортна галузь, потенціалу розвитку, фактори впливу, концептуальні засади розвитку, принципи, стратегічні цілі, інструменти.

**Постановка проблеми.** Сучасний стан міжнародних економічних відносин характеризується потужним розвитком процесу глобалізації, що обумовлює активізацію зовнішньоекономічних зв'язків між країнами світу та вимагає належного рівня розвитку національних транспортних систем, які виступають елементами інфраструктури світового господарства та забезпечують реалізацію цих зв'язків. З огляду на це досить актуальним постає питання дослідження особливостей розвитку світової транспортної системи та національних транспортних систем країн світу, зокрема України, з метою підвищення рівня використання їх потенціалів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Україна володіє значним транзитним потенціалом, який в силу певних чинників не використовується в достатній мірі, внаслідок чого країна недоотримує значних обсягів валютних надходжень та не

використовує своїх порівняльних переваг в межах міжнародного поділу праці. З погляду на це, дослідженню проблем функціонування транспортної системи України в контексті світових тенденцій присвячено багато праць таких дослідників, як Блудова Т. [1], Вінников В [4]., Єдін О., Котлубай О. [8], Макогон Ю. [10], Новікова А., Пашенко Ю. [11], Прейгер Д. [12,13], Примачев М. [14], Рибчук А., Хахлюк А., Цветов Ю. та інші. Однак, питання пошуку та обґрунтування можливих напрямків подальшого розвитку транспортної галузі України потребує постійного вивчення, особливо з точки зору впливу зовнішніх кризових явищ та загальних тенденцій розвитку світової економіки, що обумовлює достатній рівень актуальності зазначеної проблеми.

**Мета дослідження.** У зв'язку з зазначеною вище актуальністю проблеми, що досліджується, доцільно вбачається визначення особливостей розвитку транспортної галузі України з урахування принципів та факторів, що його визначають, їх диференціація та можливості врахування при визначенні стратегічних цілей та задач розвитку.

**Викладення основного матеріалу.** Будь-яка транспортна система характеризується здатністю до удосконалення (емерджентність) та розвитку. Розвиток транспортної системи – це процес, спрямований на зміни в системі, що призводять до її удосконалення. Ці зміни можна диференціювати на кількісні (введення в експлуатацію нових транспортних засобів, розширення довжини транспортної мережі, поява нових підприємств інфраструктури тощо) та якісні (поява нових маршрутів транспортування, модернізація транспортної мережі, впровадження нових технологій у процесах транспортування, розвиток інформаційної складової транспортного процесу тощо).

Потенціал розвитку транспортної системи можна розглядати як здатність елементів системи (видів транспорту, транспортних підприємств тощо) піддаватися якісним змінам, які приводять до поліпшення існуючих або виникнення нових властивостей та елементів системи, що обмежені розмірами наявних транспортних ресурсів і загальними економічними умовами.

Подальші напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України неможливо розглядати не враховуючи загальні тенденції розвитку світового господарства, а саме активізацію глобалізаційних процесів, формування стабільних регіональних товарних ринків, формування єдиного економічного простору. Ці зовнішні чинники разом з чинниками внутрішнього характеру мають бути враховані при визначенні подальших векторів розвитку транспортної галузі країни.

Аналіз впливу зазначених факторів на потенціал розвитку транспортної системи України дозволив диференціювати їх на фактори позитивного та негативного впливу, узагальнена систематизація яких наведена в таблиці [7].

*Таблиця*

**Фактори впливу на розвиток потенціалу транспортної системи України**

Позитивний вплив	Негативний вплив
<i>Внутрішні (національні) фактори</i>	
<b>Територіальні</b>	
Вигідне розташування на перетині основних транспортних шляхів між Європою та Азією. Найбільша територія (5,7%) в Європі.	Наявність конкурентних транспортних систем сусідніх країн
Наявність морського кордону (1057 км – чорноморський, 298 – азовський)	
Найдовший сухопутний кордон в Європі, найбільша кількість країн сусідів першого порядку	
Сусідство з мирними державами. Відносно стабільне політичне становище	

<b>Інфраструктурні</b>	
Наявність добре розвинутої транспортної мережі, представленої всіма видами транспорту	Відставання в розвитку транспортної мережі за якісними показниками порівняно з європейськими країнами
Наявність розвинутого портового господарства	Відсутність власного морського флоту, відставання морських портів у технічних характеристиках, низький рівень контейнеризації
Розвинена інфраструктура аеропортів	Недостатня кількість аеропортів з міжнародним статусом
<b>Інституційні</b>	
Наявність достатньої нормативно-правової бази регулювання діяльності транспорту	Невідповідність нормативно-правової бази європейському законодавству, необхідність її адаптації до вимог в умовах інтеграції до єдиної європейської транспортної системи
Розробка та реалізація стратегій розвитку окремих видів транспорту та транспортної галузі в цілому	Відсутність чіткого механізму реалізації стратегій розвитку елементів транспортної галузі
<b>Загальноекономічні</b>	
Активізація зовнішньоторговельної діяльності країни, як наслідок зростання попиту на транспортні послуги	Низький інвестиційний потенціал галузі
Посилення конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, особливо автомобільного, морського та авіаційного транспорту	Висока залежність виробництва та попиту на транспортування від чинників зовнішнього міжнародного середовища (кризи, тощо)
Орієнтація на інноваційну модель розвитку національної економіки, транспортної системи зокрема	Залежність галузі від розвитку взаємопов'язаних галузей (транспортного машинобудування, зокрема) та від загальних темпів економічного зростання держави
<i>Зовнішні фактори</i>	
<b>Наднаціональні</b>	
Міжнародне співробітництво в рамках адаптації до вимог єдиної транспортної політики країн ЄС	
Взаємодія в рамках регіональної транспортної системи країн СНД	
Розбудова на території МТК	
<b>Глобальні</b>	
Активізація зовнішньоторговельних відносин між країнами Європи та Азії	Посилення конкурентного впливу за вантажопотоки з боку інших транзитних держав (Росія, Казахстан, тощо)
Активний розвиток процесів інтеграції, регіоналізації та глобалізації світового господарства, як наслідок глобалізації світової транспортної системи	

Отже, потенціал розвитку транспортної системи України формується в результаті позитивного впливу таких чинників: територіальних (вигідного географічного та гео економічного розташування, наявності морського кордону та найдовшого у Європі сухопутного кордону), інфраструктурних (наявності розвинутої транспортної інфраструктури, зокрема залізничної мережі та портового господарства), інституційних (наявності достатньої нормативно-правової бази та інститутів регулювання), загально економічних (посилення конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, активізацією зовнішньоторговельної діяльності, орієнтації на інноваційну модель розвитку національної економіки, транспортної системи зокрема), наддержавних та глобальних (активізації міжнародного співробітництва в рамках адаптації до вимог єдиної транспортної політики країн ЄС, взаємодії в межах регіональної транспортної системи країн СНД, розбудови мережі МТК, активізації зовнішньоекономічних відносин між країнами Європи та Азії, активної інтеграції до світової транспортної системи).

Стримуючими чинниками розвитку потенціалу транспортної системи України є низькі темпи якісних зрушень у розвитку транспортної мережі та транспортних засобів

порівняно з європейськими країнами, відсутність власного морського флоту, низький рівень контейнеризації портового господарства, низький рівень конкурентоспроможності автомобільного та авіаційного транспорту, відсутність чіткого механізму реалізації стратегій розвитку транспортної галузі, невідповідність нормативно-правової бази європейському законодавству, необхідність її швидкої адаптації, низький інвестиційний потенціал галузі, високий ступінь залежності транспорту від динаміки виробництва, розвитку взаємопов'язаних галузей, загальних темпів економічного зростання держави, посилення конкурентного впливу за вантажопотоки з боку інших транзитних держав.

З огляду на вище зазначене, в сучасних умовах глобалізації світового господарства з одного боку, та активних процесів інтеграції транспортної системи України до єдиної європейської системи перед транспортом постає ряд глобальних викликів, без врахування яких неможливий його ефективний розвиток. Ці виклики перш за все пов'язані з новими вимогами до національних транспортних систем, що обумовлюють перехід від екстенсивної до інтенсивної моделі розвитку на основі сучасних інноваційних технологій; з посиленням внутрішньогалузевої та міжнародної конкуренції у транспортному секторі.

На наш погляд, розвиток транспортної системи України має базуватися на принципах модернізації, інноваційності, взаємодії/інтеграції, інтероперабельності, адаптації/гармонізації, що взяті за базис концептуальних засадах розвитку національної транспортної системи та передбачають виділення трьох блоків стратегічних цілей, а саме: підвищення конкурентоспроможності транспортної системи, поглиблення інтеграції до європейської та світової транспортних систем, розвиток транспортно-економічних зв'язків із країнами світу й активізацію співробітництва з міжнародними організаціями в рамках спільних проєктів, реалізація яких сприятиме посиленню ролі України у світовій транспортній системі (рис).

Принцип модернізації визначає необхідність якісного удосконалення та приведення до світових параметрів стану транспортної мережі (перш за все автомобільних доріг та інфраструктури портів та аеропортів) та транспортних засобів.

Принцип інноваційності полягає у орієнтації на інноваційну модель розвитку транспортної системи, що повинна базуватися на впровадженні нових технологій у сфері інфраструктурної перебудови, розвитку інтелектуальних транспортних систем та геоінформаційних систем.

Принцип взаємодії/інтеграції, що розглядається у двох аспектах: активної взаємодії видів транспорту у напрямку розвитку інтермодальних перевезень, з одного боку, та посилення взаємодії між національними транспортними системами за рахунок уніфікації правил, норм, вимог тощо щодо процесів транспортування, особливо у міжнародному сполученні, з іншого боку.

Принцип інтероперабельності полягає у створенні умов щодо повної сумісності параметрів функціонування транспортної мережі (ширина залізничної колії, покриття автомагістралей тощо) та характеристик транспортних засобів, що створює умови щодо посилення взаємодії транспортних систем різних країн.

Принцип адаптації/гармонізації витікає з двох попередніх та пов'язаний з необхідністю створення умов щодо приведення параметрів елементів національної транспортної системи України у відповідність до європейських та світових вимог та стандартів.

Перший блок стратегічних цілей розвитку транспортної системи, що полягає у необхідності підвищення її конкурентоспроможності, передбачає вирішення таких завдань, як зростання якості послуг, підвищення пропускної спроможності транспортної інфраструктури, підвищення інвестиційного потенціалу галузі, розвиток



вітчизняного машинобудування, удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.



**Рис. Концептуальні засади розвитку транспортної системи України**

Другий блок стратегічних цілей розвитку транспортної систем передбачає необхідність поглиблення інтеграції національного транспорту до європейської та світової транспортних систем на основі вирішення таких завдань, як збільшення обсягів експорту транспортних послуг, зростання обсягів перевезень у міжнародному

сполученні, підвищення транзитного потенціалу, зростання частки українських компаній у зовнішньоекономічних перевезеннях, поглиблення участі у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Третій блок стратегічних цілей передбачає розвиток транспортно-економічних зв'язків із країнами світу й активізацію співробітництва з міжнародними організаціями та реалізується за рахунок вирішення таких завдань: адаптації законодавства до вимог єдиної політики ЄС, приведення транспортної інфраструктури до європейських та світових вимог, посилення співпраці з ЄС у транспортній сфері (проекти TWINNING, «спільний авіаційний простір», TEN- T, транснаціональні вісі тощо), активізації співпраці з галузевими міжнародними організаціями (Міжнародним транспортним форумом (ITF), Міжнародним союзом залізниць (UIC), Міжнародною морською організацією (ІМО), Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), Міжнародним союзом автомобільного транспорту (IRU) тощо.

На основі проведеного дослідження встановлено, що співробітництво з ЄС у транспортній сфері повинно реалізуватися за такими напрямками:

- в рамках проекту розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) та транснаціональних осей. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого їх впровадження та ефективного виконання;

- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж, зокрема залізничних;

- удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з ЄС спільних пунктів пропуску через державний кордон України;

- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною, підписаної у 2005р.;

- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами - членами ЄС. Так званий «Порядок денний асоціації Україна – ЄС» містить положення про необхідність розроблення концепції державної політики сталого розвитку усіх видів транспорту, яка б узгоджувалась з Білою Книгою ЄС щодо транспорту. Реформування транспортної системи та інтеграція її з системою ЄС сприятиме збільшенню можливості доступу до ринків, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, притоку капіталу та загальній модернізації транспортної системи України.

З метою поглиблення інтеграції України до європейської транспортної системи доцільно:

- розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) в рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами колій шириною 1435 мм і 1520 мм, виконання умов і завдань відповідного Меморандуму про взаєморозуміння, впровадження єдиного вагового сертифікату та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю вантажу;

- у сфері автоперевезень вирішити проблему придбання достатньої кількості автотранспортних засобів, що відповідають сучасним європейським вимогам за енергетичною ефективністю та екологічними параметрами експлуатації (Євро-3; Євро-4 та Євро-5). На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних

засобів, і їх надходження до перевізників обумовлено виключно імпортом. Роль держави тут вбачається у підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту на більш сприятливих умовах, ніж ті, що діють. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. При цьому слід виходити з того, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/в треті країни не потрібен дозвіл;

- у сфері розвитку річкових пасажирських перевезень доцільно розширити географію надання послуг річковим флотом України, для чого потрібна відповідна реклама та операційний менеджмент, нові високоякісні судна, що відповідають сучасним європейським стандартам за комфортом, надійністю та конкурентними цінами;

- для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту необхідно розробити та ухвалити закон «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України», розробити та реалізувати Державну програму розвитку морського і річкового транспорту до 2015 р. та Державну програму «Безпека судноплавства в Україні»; удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства, оптимізувати склад вантажного флоту, розробити програми кластерного розвитку морських портів, прийняти Закони України «Про морські порти», «Про міжнародний реєстр суден», впровадити механізми інвестиційного розвитку на основі закону «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404–VI, долучитися до виконання проекту Євросоюзу «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», який передбачає серед іншого розбудову поромної переправи Україна-Румунія;

- у сфері авіаційного транспорту активізувати співробітництво укладання в рамках проекту Спільний авіаційний простір, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків; забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях; гармонізація та інтеграція системи організації повітряного руху до європейської системи, виконання вимог Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації, реалізація положень Угоди про співробітництво у рамках європейської програми супутникової радіонавігації «Галілео» тощо;

- здійснити імплементацію міжнародних конвенцій з транспорту (зокрема, Європейської Конвенції про спільну транзитну процедуру, Женева 1987 р. (Common transit convention) та митної Кіотської конвенції); вдосконалити нормативно-правову базу в частині лібералізації послуг об'єктів наземної інфраструктури, повітряного та водного транспорту, впровадити новий Повітряний кодекс України, Закон про морські порти, Угоду про спільний авіаційний простір. Одним з ключових засобів підтримки адаптації законодавства України в галузі транспорту до норм і стандартів ЄС є поширення використання інструменту Twinning (обмін досвідом між державними службовцями).

**Висновки.** Таким чином, запропоновані концептуальні засади розвитку потенціалу національної транспортної системи України містять принципи, стратегічні цілі, завдання та інструменти реалізації, що мають бути покладені в основу базових пріоритетів розвитку національного транспорту. Їх практична реалізація можлива лише за умови відповідного фінансового забезпечення та ефективної інвестиційної політики, механізм реалізації якої, на наш погляд, повинен базуватися на використанні різних джерел фінансування транспортної галузі: власних коштів підприємств, інвесторів, державного бюджету, концесіонерів, кредитних ресурсів комерційних банків та міжнародних фінансових установ; впровадженні механізму державно-приватного

партнерства; довгостроковому пільговому кредитуванні у ресурсо та енергозберігаючі техніку та технології.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток: [монографія] / Т.В. Блудова. - Рада національної безпеки України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. – К.: НІМБ, 2006. – 276 с.
2. Бойко М.Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС / М.Ю. Бойко, Г.Ю. Ерфан // Науковий вісник Ужгородського університету, Сер: Економіка. – 2011. – №33. – ч.3. – С. 10-15.
3. Босак О.М. Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи/О.М. Босак: [електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Gileya/2011\\_47/Gileya47/P17\\_doc.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Gileya/2011_47/Gileya47/P17_doc.pdf).
4. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта Украины: [монографія]/В.В. Винников. - Одесса: ОНМА, 2005. – 300 с.
5. Дятлова В.В. Використання потенціалу ТДК України при реалізації глобальної європейської стратегії/ В.В.Дятлова, Д.В.Король // Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції . - 2009 . – Т.Х, вип. 123. – С.83-91.
6. Захарова О.В. Глобальні чинники розвитку потенціалу світової транспортної системи / О.В. Захарова // Економічний часопис-XXI. – 2011. – № 9-10. – С. 28-32.
7. Захарова О.В. Фактори впливу на формування та розвиток потенціалу світової транспортної системи / О.В. Захарова // Економічний простір: зб. наук. праць. – № 51. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2011. – С. 5-13.
8. Котлубай О.М. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: [монографія]/О.М. Котлубай. - Одеса: ІПРЕД НАНУ, 2011. - 427 с.
9. Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку/М. Макаренко, М. Цветов // Економіст. – 2007. - №6. – С.24-27.
10. Макогон Ю.В. Украина – морская держава: [монографія]/ Ю.В.Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузан; [под ред. Ю.В.Макогона]. – Донецк: Изд-во «Ноулидж», 2010. – 391 с.
11. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [монографія] / Ю.Є Пашенко, О.І. Никифорук ; НАН України. Рада з вивчення продуктивних сил України. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.
12. Прейгер Д. Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС. Аналітична записка/Д.Прейгер, О. Собкевич, О.Ємельянова: [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>
13. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: [аналітична доповідь]/Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
14. Примачев Н.Т. Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей: [монографія] / Примачев Н.Т., Примачева Н.Н.; ИПРЭИ НАН Украины. – Одесса : Атограф, 2008. - 240 с.



**O. Zakharova**

**PECULIARITIES OF UKRAINIAN TRANSPORT SPHERE DEVELOPMENT  
IN THE CONTEXT OF GLOBAL TRENDS**

*Article is devoted to research features of the transport sector of Ukraine in the context of current processes in the global transportation system. Special attention is paid to systematic factors that stimulate and inhibit the development of national transport network. The author proposed a conceptual framework of the transport system of Ukraine.*