

Тараненко С. О.
аспірант кафедри економіки
Одеського національного морського університету
м. Одеса, Україна

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-290-9-17>

СУЧАСНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Інтеграційні процеси істотно впливають на принципи розвитку локальних і загальносвітових транспортних систем. Активна участь у системі міжнародних транспортних коридорів є пріоритетом України на шляху її інтеграції до світової економічної системи. Потенціал країни великий: через територію України проходить низка міжнародних транспортних коридорів (панєвропейські транспортні коридори № 3, 5, 7 та 9, Трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА)).

У Національній транспортній стратегії України до 2030 р. чітко вказано конкурентні переваги нашої країни у цій сфері та констатовано вкрай низький рівень їх використання. Відповідно до зазначеної стратегії, головна проблема нашої транспортної системи – її низька технологічна оснащеність та майже повна відсутність інфраструктури мультимодальних перевезень. Ми втрачаємо свою конкурентоспроможність і не можемо забезпечити зростаючих потреб наших експортерів у швидкому та дешевому виході на зовнішні ринки. Жоден із наших морських портів не входить до світового рейтингу топ-100 за показниками оброблених контейнерів. Транспортна система України межує з Трансєвропейською транспортною мережею, але поки що спостерігаються низький рівень її інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T [2].

Зростання транзитного потенціалу України безпосередньо залежить від тенденцій розвитку економіки загалом та ступеня відповідності національного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи.

Глобалізація та цілі позиціонування народного господарства у системі міжнародного поділу праці визначають завдання розвитку

морського транспорту загалом та окремих його національних складових. Параметри контейнеризації стають знаковим показником техніко-економічного рівня національного флоту та торгових портів.

Розвиток транспортного співробітництва країн Чорноморського та Каспійського регіонів формує перспективу розширення співробітництва між країнами Європи та Азії на базі використання Євро-Азійської транспортної системи (ТРАСЕКА), а також можливі шляхи інтеграції ОЧЕС та проекту ТРАСЕКА.

Глобалізація економіки та торгівлі спричиняє постійне зростання обсягів вантажних перевезень між Європою та Азією, що підвищує значення транспортної системи країн-членів ГУАМ. Основним напрямом розширення міжнародного транспортного коридору ГУАМ є його об'єднання з поїздами комбінованого транспорту «Вікінг» та «Зубр», які пов'язують Чорне та Балтійське моря [1].

Важливим напрямом розвитку інтермодальних перевезень є розширення транспортного сполучення комбінованого поїзда «Вікінг», яке розпочало роботу у 2003 році. Маршрут проходить територією України, Білорусії та Литви, об'єднуючи порти Чорноморськ, Одеса та Клайпеду. Важливою складовою інтермодальних перевезень є розвиток поромних перевезень [3].

Створення логістичного центру на базі портів «Великої Одеси» дозволить значно оптимізувати транспортну інфраструктуру України.

Розвиток транспортного коридору між Чорним і Балтійським морями через порти та залізничну систему України, Польщі та країн Балтії давно у фокусі уваги державних властей цих країн. Найбільший інтерес до розвитку нового мультимодального маршруту через Україну зараз виходить із Польщі [3].

Міжнародне значення внутрішніх водних шляхів України зумовлене такими річками, як Дунай та Дніпро.

Україна має активізувати співпрацю з ЄС у рамках роботи Дунайської комісії. На розгляд європейських інститутів має бути представлений план входження українських ділянок річок Дунай та Дніпро до системи трансєвропейської транспортної мережі TEN-T, актуалізовано інфраструктурні проекти розвитку.

Для Придунайського кластера сьогодні характерне значне зростання вантажопотоку, що не є характерним, та обумовлено закриттям портів Чорного моря. Однак це може дозволити зберегти тенденцію та вийти українській продукції на нові ринки ЄС.

За умови створення адекватної логістичної інфраструктури та покращення умов судноплавства, Дніпро може відігравати важливу роль у логістиці перевезень, що пов'язують Дунай, Чорне та Середземне моря.

Ринок контейнерних перевезень продовжує розвиватися, але нині регулярні контейнерні сервіси на Дунаї та Дніпрі відсутні. Він може бути цікавим тим, що дозволить розширити географію постачання сільгосппродукції.

Вирішення проблеми інтеграції до європейської та світової транспортно-логістичної системи є одним із стратегічних завдань розвитку транспортної галузі України, та й країни загалом, що дозволить зайняти конкурентні позиції на міжнародному ринку.

Істотним фактором, що може вплинути на забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та транзитних перспектив, є зниження ставок портових зборів. Україна має забезпечити сприятливі умови розвитку національної транспортно-логістичної системи, а саме створення «єдиного вікна», виключення корупційної складової при транспортуванні вантажів, розвиток інфраструктури на сучасній технічній та технологічній основі. Завдання також зводиться до реалізації підприємницьких стратегій розвитку із необхідною інституційною підтримкою з урахуванням транспортної безпеки національної економіки.

Сьогодні ризики розвитку транспортної галузі України зумовлені збройною агресією Росії, економіка України та її транспортний комплекс зазнали значних збитків, порушено логістичні ланцюжки поставок товарів, але найкраще, що можна сьогодні зробити – продовжувати працювати.

Література:

1. Как реанимировать транзитный потенциал Украины? URL: <https://zn.ua/macrolevel/kak-reanimirovat-tranzitnyy-potencial-ukrainy-333764.html>.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
3. UPF 2021. Конференция «Мультимодальный транспортный маршрут: Черное море – Балтийское море. Развитие, стратегия, проекты». URL: https://cfts.org.ua/articles/upf_2021_konferentsiya_multimodalnyy_transportnyy_marshrut_chernoe_more_baltiyskoe_more_razvitie_strategiya_proekty_1811.