

## УДК 656.022

А. М. ПАСІЧНИК – д. ф.-м. н., професор, Університет митної справи та фінансів,  
PANUKR977@gmail.com

О. М. КЛЕН – аспірант, Університет митної справи та фінансів

С. В. МІРОШНІЧЕНКО – аспірант, Університет митної справи та фінансів

# АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

## Вступ

В сучасних умовах глобалізація світової економіки призводить до суттєвого зростання обсягів міжнародної торгівлі, а відповідно, і обсягів транснаціональних вантажопотоків. У цих процесах особливо важливу роль відіграє ефективність інтеграції транспортних систем окремих країн в єдину світову транспортну систему, яка обслуговує потоки вантажів між країнами і континентами [1]. У зв'язку з цим Україна в силу свого гео економічного положення має унікальну можливість стати транспортним мостом між країнами Європейського Союзу та країнами Близького Сходу та Азії. Аналіз обсягів товаропотоків на цих напрямках показує їх постійне зростання, що дозволяє очікувати протягом найближчих 5-7 років концентрацію на цих напрямках близько половини загальних обсягів міжнародного товарообігу. При цьому, незважаючи на достатньо сприятливі умови для використання свого транзитного потенціалу, Україна постійно втрачає обсяги міжнародних перевезень вантажів своєю територією, а відповідно і значні фінансові надходження до державного бюджету.

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

## Актуальність проблеми

Збільшення обсягів міжнародного транзиту вантажів територією України передбачає визначення пріоритетних напрямків державної транспортної політики направлених на розвиток та реалізацію транзитного потенціалу транспортної системи. У зв'язку з цим, подальший розвиток методології аналізу і оцінки транзитного потенціалу та транспортної інфраструктури з переробки вантажопотоків як складової концепції розбудови транзитного потенціалу транспортної системи є достатньо актуальною проблемою. Успішне вирішення цієї задачі дозволить суттєво збільшити експорт транспортних послуг, забезпечити подальший розвиток транспортної інфраструктури та збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів.

## Аналіз останніх досліджень та публікацій

Територія України розміщується на перетині надзвичайно потужних міжнародних торговельних та транспортних потоків між світовими економічними центрами Європи та Азії. За експертними оцінками частка товаропотоків між цими регіонами становить близько 40 % від загального обсягу міжнародного товарообігу [1]. Тому подальший розвиток методології формування та визначення напрямків підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України активно досліджується в наукових роботах [3–8].

Під транзитом розуміють перевезення вантажів або пасажирів з однієї держави до іншої або з одного пункту до іншого через проміжні пункти. Загальне поняття транзиту передбачає різні перевезення та наявність пунктів відправлення, проміжного та кінцевого. Особливо в загальному понятті транзиту необхідно виділити міжнародний транзит – перевезення вантажів та (або) пасажирів з однієї країни в іншу через третю країну, в нашому випадку – через Україну. Даний вид транзиту має два різновиди: транзит через територію України або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [9].

По суті транзитний потенціал країни визначається пропускною спроможністю транспортної мережі, а також якісними і кількісними характеристиками ресурсів транспортної системи та її інфраструктури у забезпеченні належного рівня транспортного обслуговування транзитних перевезень вантажів та пасажирів територією України [6, 7, 10].

Наявні технологічні ресурси транспортної інфраструктури України дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 120...130 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Наявність в країні 13 міжнародних морських торговельних портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг та трубопроводів створює всі необхідні передумови для ефективного функціонування транспортної системи країни, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України та підвищення її транзитного потенціалу. При цьому ефективність використання такого важливого економічного ресурсу значно менше 40 %. Однією із основних причин такого стану є невідповідність технічних параметрів інфраструктури української транспортної системи сучасним вимогам.

## Мета статті

Метою даної роботи є розробка методу визначення транзитного рейтингу транспортної системи України, який базується на аналізі впливу основних факторів формування транспортної інфраструктури.

Для досягнення даної мети необхідно вирішити наступні задачі:

- провести аналіз динаміки транзитних перевезень вантажів територією України різними видами транспорту;
- встановити рівень конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України;
- визначити ступінь впливу складових транзитного потенціалу на величину транзитного рейтингу.

## Основний матеріал дослідження

Транспортна система України яка забезпечує можливості комплексного використання всіх видів транспорту є основою транзитного потенціалу держави, визначає можливості і перспективи реалізації її вигідного гео економічного розташування, активізує зовнішньоекономічні зв'язки країни та позиціонує її на міжнародних транспортно-транзитних ринках. Значення різних видів транспорту можна оцінити за розміром частки в загальному обсязі транзитних перевезень наведених в табл. 1 [15].

Аналіз наведених даних показує, що основний обсяг транзитних перевезень вантажів здійснюється залізничним і автомобільним видами транспорту, за 2014 р. їх частка від загального обсягу перевезень становить 81,2 % і 16,2 % відповідно. Зазначимо також, що за останні три роки відмічається позитивна динаміка збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів автомобільним транспортом, що пояснюється активізацією відносини України з країнами ЄС. Третє місце за обсягами перевезень посідає морський транспорт, яким у 2014 році перевезено 2,2 % вантажів. І зовсім незначна

частка перевезень виконується річковим та авіаційним видами транспорту.

При цьому за останні роки відмічаються негативні тенденції пов'язані зі значним падіння обсягів транзитних перевезень вантажів територією України. Після стрімкого збільшення транзитних вантажопотоків з 2005 по 2008 роки, починаючи з 2009 року спостерігається протилежна тенденція і в період з 2008 по 2014 роки транзит зменшився практично в три рази, рис. 1.

Причинами стрімкого падіння обсягів транзитних вантажів, виявилися наслідки світової фінансової кризи, події в Криму та на сході країни, а також несвоєчасність прийняття та реалізації як технічних так і організаційно-фінансових рішень з модернізації інфраструктури української транспортної системи.

Так за даними Всесвітнього економічного форуму [14] за конкуренто-

спроможністю транспортної інфраструктури Україна займає 91 місце, за якістю доріг – 132, за якістю портової інфраструктури – 108 серед 140 країн світу, табл. 2. Наведені результати показують, що найкращий показник України у цьому рейтингу за якістю залізничної інфраструктури за останні два роки втратив три позиції і перейшов із 25 на 28 місце.

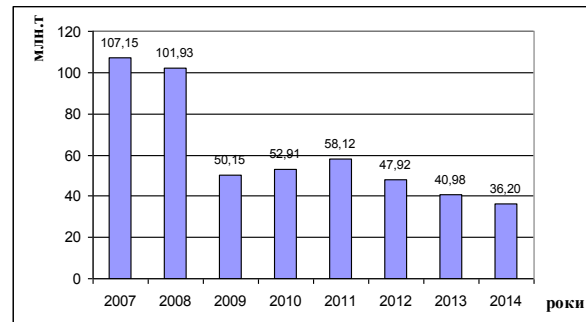


Рис. 1. Динаміка транзитних перевезень територією України

Таблиця 1

#### Обсяги транзитних перевезень вантажів територією України

Види транспорту	Обсяги перевезень по рокам, тис. т							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Залізничний	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1	32983,0	29398,0
Автомобільн.	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0	5685,0	5863,9
Морський	2694,0	3487,0	1899,4	3660,4	3912,1	1637,7	1519,3	797,3
Річковий	37,4	74,7	0,0	0,0	0,0	7,6	2,2	0,0
Авіаційний	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0	0,8	1,2
Інше	44,5	105,5	62,9	90,6	527,8	477,1	787,1	136,6
Усього	107154,2	101925,0	50152,3	52913,5	58123,4	47915,5	40977,3	36197,0

Таблиця 2

#### Показники конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України

Індекс глобальної конкурентоспроможності	2014-2015 (серед 144 країн)	2015-2016 (серед 140 країн)	Динаміка
	76	79	
Позиції України за транспортною інфраструктурою:	88	91	-3
- якість усієї інфраструктури	75	82	-7
- якість доріг	139	132	+7
- якість залізничної інфраструктури	25	28	-3
- якість портової інфраструктури	107	108	-1
- якість інфраструктури авіаційного транспорту	99	97	+2

Зазначимо, що за результатами дослідження проведеного інститутом Gallupa (США), Україна посідає 133 місце з 148-ми країн світу у рейтингу країн за станом автомобільних доріг [16].

Для аналізу і оцінки транзитного потенціалу проаналізуємо фактори, що його формують і які практично визначають його рівень і обсяг.

На даний час методи контролю транзиту вантажів територією України відповідають міжнародним умовам. В Україні ратифіковані норми міжнародного законодавства та міжнародних угод щодо транзиту вантажів та організації міжнародних транспортних перевезень.

Фактори формування транзитного потенціалу – це конкретні умови та економічні чинники, які здійснюють певний вплив (прямий чи непрямий) на транзитний потенціал країни, тобто його обсяг і рівень. Фактори формування транзитного потенціалу автотранспорту можна поділити за місцем виникнення дії факторів та їх впливу на внутрішні, які безпосередньо впливають на транзитний потенціал країни, та зовнішні, які впливають опосередковано.

Внутрішні фактори за характером впливу можна поділити на територіальні, технічні, економічні та правові.

Територіальні фактори визначаються географічним розташуванням країни, що створює достатньо сприятливі умови для розбудови транспортних шляхів, протяжність сухопутних кордонів 5637,982 км (загальна протяжність кордону України 6992,982 км), рівень транскордонності: 80 % областей є прикордонними; Україна має спільні кордони з сімома країнами Європи [11, 13]. Все це створює унікальні можливості для забезпечення транзитних перевезень вантажів та залучення коштів на розвиток транспортної інфраструктури цієї території. Країни зі значним транзитним потенціалом, тобто з високими потенційними можливостями переміщення по всій території вантажів і пасажирів у національних та міжнародних інтересах, мають знач-

ний коефіцієнт транзитності. Коефіцієнт транзитності становить комплексну відносну характеристику, що відображає рівень розвиненості всіх транспортних зв'язків країни з урахуванням інфраструктури, що забезпечує ці зв'язки. Таким чином, при розрахунку цього показника беруться до уваги обсяг транзитних можливостей всіх наявних у країні видів транспорту, а також технічний стан і обумовлену ним пропускну спроможність магістралей: автомобільних, залізничних, авіаційних, водних, трубопровідних тощо. Коефіцієнт транзитності розраховується Британським інститутом транспорту «Рендел», що спеціалізується на вивченні проблем розвитку транспорту у світі. Водночас можливі різні варіанти розрахунку показників, близьких за призначенням до коефіцієнта транзитності. Одним із таких підходів може бути підбір базової країни із середньостатистичним транзитним потенціалом, який прирівнюється до одиниці, з наступним вираженням транзитних потенціалів інших країн у вигляді коефіцієнтів. Інший підхід полягає у середньозваженому розрахунку показника транзитності, при якому кожному виду транспорту, що функціонує на території країни присвоюється свій бал за певною заздалегідь встановленою шкалою (бал залежить від актуальності або затребуваності, технічного стану і пропускну спроможності інфраструктури кожного виду транспорту), який зважується (множиться) на частку цього виду транспорту в загальному обсязі вантажообороту країни. Зазначимо, що основною проблемою для розробки і практичного використання альтернативних показників транзитності є недостатність міжнародних статистичних стандартів у цій сфері.

Залежно від поставленої задачі коефіцієнт транзитності можна розглядати не лише як один з територіальних факторів, але й як результат взаємодії територіальних та техніко-економічних факторів, оскільки він передбачає і вплив рівня розвитку інфраструктури.

До техніко-економічних факторів належать:

- кількість одиниць рухомого складу та стан автотранспортного парку. Технічно застарілий рухомий склад автотранспорту в Україні знижує рівень конкурентоспроможності з погляду реалізації транзитного потенціалу країни;

- пропускна спроможність автомобільних магістралей, що входять у систему міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України; оцінка яких свідчить про відставання в темпах розбудови української частини системи МТК (практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж загалом для всієї магістралі); основним показником пропускної спроможності може бути розглянута кількість смуг руху автотранспорту;

- якість внутрішньої транспортної мережі, зокрема, якість дорожнього покриття; низька якість призводить до обмеженості швидкості транзитних перевезень;

- рівень розвитку інфраструктури державного кордону; недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні негативно впливають на транспортний потенціал країни;

- щільність автомобільних магістралей – 0,28 кілометра доріг на 1 квадратний кілометр площі країни.

Більшість із внутрішніх умов функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери загалом.

Зовнішні фактори – фактори, вплив яких не може безпосередньо регулюватися країною і залежить від багатьох зовнішньополітичних і зовнішньоекономічних обставин.

Геополітичні фактори безпосередньо пов'язані з внутрішньополітичною стабіль-

ністю, як запорукою безпеки транспортних коридорів, партнерськими відносинами з суміжними державами, розташованими в межах коридорів проходження транзитних потоків.

До геоелекономічних факторів доцільно віднести наступні:

- розташування території країни щодо глобальних економічних центрів, що може визначатись показником відстані до глобальних економічних центрів;

- значення країни в економічному співтоваристві, що характеризує її внесок у світовий або регіональний обсяги зовнішньоторговельного обороту, вантажообороту, пасажирообороту і т.д.;

- територіальна і структурна характеристика міжнародних перевезень, що визначається показником питомої ваги окремих видів вантажів, що перевозяться, в загальному обсязі транзиту;

- інфраструктурні фактори, які забезпечують сумісне функціонування транспортних коридорів, що проходять по території декількох країн, у технічній узгодженості транспортних систем суміжних держав, узгодження вимог до технічних параметрів транспортних засобів та шляхів сполучення;

- технологічний рівень використання МТК, що виражається в зростанні обсягів комбінованих перевезень, вимог до швидкості та якості транспортних послуг і перевезень, зміні структури транзитних вантажів та застосуванні контейнерних перевезень [11, 12].

Використання транзитного потенціалу в першу чергу визначається розвитком інфраструктури та збільшенням обсягів переміщення вантажів українською мережею міжнародних транспортних коридорів (МТК), яких територією України проходить шість: чотири європейські і два трансконтинентальні. Транзитний потенціал МТК та його використання наведено в табл. 3 [1].

Для розрахунку коефіцієнта рівня транзитності, який відображає комплексну відносну характеристику, що враховує рівень

розвиненості всіх транспортних зв'язків країни з урахуванням інфраструктури, що забезпечує ці зв'язки, пропонується використовувати такий вираз

$$K_{\text{Тр}} = \sum_{i=1}^n k_i E_i, \quad (1)$$

де  $K_{\text{Тр}}$  – коефіцієнт транзитності;  $k_i$  – ваговий коефіцієнт впливу  $i$ -го фактора;  $E_i$  – складова транзитного потенціалу  $i$ -го фактора.

При розрахунку цього показника беруться до уваги:

1. Транзитний потенціал:

- європейського транспортного коридору №3;
- європейського транспортного коридору №5;
- європейського транспортного коридору №9;
- європейського транспортного коридору №7;
- трансконтинентального транспортного коридору «Балтика – Чорне море»;
- трансконтинентального транспортного коридору «Європа – Азія»;
- рельєфу території;
- протяжності сухопутних кордонів;
- рівня транскордонності;
- кількості одиниць рухомого складу;
- стану автотранспортного парку;
- пропускної спроможності автомобільних магістралей;
- якості внутрішньої транспортної мережі;
- рівня розвитку інфраструктури державного кордону;
- щільності автомобільних магістралей.

2. Вагові коефіцієнти:

- європейського транспортного коридору №3;
- європейського транспортного коридору №5;
- європейського транспортного коридору №9;

- європейського транспортного коридору №7;
- трансконтинентального транспортного коридору «Балтика – Чорне море»;
- трансконтинентального транспортного коридору «Європа – Азія»;
- рельєфу території;
- протяжності сухопутних кордонів;
- рівня транскордонності;
- кількості одиниць рухомого складу;
- стану автотранспортного парку;
- пропускної спроможності автомобільних магістралей;
- якості внутрішньої транспортної мережі;
- рівня розвитку інфраструктури державного кордону;
- щільності автомобільних магістралей.

Таким чином, беручи до уваги транзитний потенціал і вагові коефіцієнти, із формули (1) отримуємо:

$$K_{\text{Тр}} = k_3 E_3 + k_5 E_5 + k_9 E_9 + k_7 E_7 + k_{\text{Б-ЧМ}} E_{\text{Б-ЧМ}} + k_{\text{Є-А}} E_{\text{Є-А}} + k_{\text{р}} E_{\text{р}} + k_{\text{рт}} E_{\text{рт}} + k_{\text{пск}} E_{\text{пск}} + k_{\text{рск}} E_{\text{рск}} + k_{\text{сап}} E_{\text{сап}} + k_{\text{пс}} E_{\text{пс}} + k_{\text{я}} E_{\text{я}} + k_{\text{ідк}} E_{\text{ідк}} + k_{\text{шм}} E_{\text{шм}}, \quad (2)$$

де  $K_{\text{Тр}}$  – коефіцієнт транзитності;  $k_3$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №3;  $E_3$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №3;  $k_5$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №5;  $E_5$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №5;  $k_9$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №9;  $E_9$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №9;  $k_7$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №7;  $E_7$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №7;  $k_{\text{Б-ЧМ}}$  – ваговий коефіцієнт трансконтинентального транспортного коридору «Балтика–Чорне море»;  $E_{\text{Б-ЧМ}}$  –

транзитний потенціал трансконтинентального транспортного коридору «Балтика–Чорне море»;  $k_{C-A}$  – ваговий коефіцієнт трансконтинентального транспортного коридору «Європа–Азія»;  $E_{C-A}$  – транзитний потенціал трансконтинентального транспортного коридору «Європа–Азія»;  $k_p$  – ваговий коефіцієнт рельєфу території;  $E_p$  – транзитний потенціал рельєфу території;  $k_{пск}$  – ваговий коефіцієнт протяжності сухопутних кордонів;  $E_{пск}$  – транзитний потенціал протяжності сухопутних кордонів;  $k_{рт}$  – ваговий коефіцієнт рівня транскордонності;  $E_{рт}$  – транзитний потенціал рівня транскордонності;  $k_{рск}$  – ваговий коефіцієнт кількості одиниць рухомого складу;  $E_{рск}$  – транзитний потенціал кількості одиниць рухомого складу;  $k_{сап}$  – ваговий коефіцієнт стану автотранспортного парку;  $E_{сап}$  – транзитний потенціал стану автотранспортного парку;  $k_{пс}$  – ваговий коефіцієнт пропускної спроможності автомобільних магістралей;  $E_{пс}$  – транзитний потенціал пропускної спроможності автомобільних магістралей;  $k_я$  – ваговий коефіцієнт якості

внутрішньої транспортної мережі;  $E_я$  – транзитний потенціал якості внутрішньої транспортної мережі;  $k_{ізм.}$  – ваговий коефіцієнт рівня розвитку інфраструктури державного кордону;  $E_{ізм.}$  – транзитний потенціал рівня розвитку інфраструктури державного кордону;  $k_{ідк}$  – ваговий коефіцієнт рівня розвитку інфраструктури державного кордону;  $E_{ідк}$  – транзитний потенціал рівня розвитку інфраструктури державного кордону;  $k_{шм}$  – ваговий коефіцієнт щільності автомобільних магістралей;  $E_{шм}$  – транзитний потенціал щільності автомобільних магістралей.

Значення вагових коефіцієнтів визначені на основі експертної оцінки впливу кожного із аналізованих факторів на величину транзитного рейтингу в 10-бальній системі розрахунку. Значення показника транзитного потенціалу визначені в межах від 0 до 1 на основі статистичних даних: обсягів транзитних перевезень вантажів табл. 1, оцінки стану транспортної інфраструктури табл. 2 та даних про рівень використання транзитного потенціалу української мережі МТК. Значення кожного з параметрів прийняті для розрахунку транзитного рейтингу наведено в табл. 4.

Таблиця 3

**Транзитний потенціал МТК**

МТК	Транзитний потенціал обсягів перевезень		Використання транзитного потенціалу за обсягами перевезення вантажів, %
	тис. тонн	% до підсумку	
Європейський транспортний коридор №3	201759	31,6	10,3
Європейський транспортний коридор №5	38415	6,0	29,1
Європейський транспортний коридор №9	100073	15,7	17,9
Трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика – Чорне море)	92891	14,6	4,4
Трансконтинентальний транспортний коридор (Європа – Азія)	204350	32,1	15,0
Всього	637488	100	15,3

Таким чином, за формулою (2) значення коефіцієнта транзитності української транспортної системи буде рівним 3,53. Зазначимо, що за оцінками Британського інституту з проблем транспорту Рендел, Україна має найвищий в Європі транспортний транзитний рейтинг – 3,75 (до 2002 р. – 3,11) бала [12].

### Висновок

Транзитний потенціал нашої держави повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно реалізовуватися, нарощуватися і сприяти розвитку всіх пов'язаних з ним сфер національної економіки: промисловості, сфери послуг, будівництва, транспорт-

ного комплексу, який відіграє у цьому процесі провідну роль. Основним напрямком підвищення транзитного потенціалу України повинно стати – перехід до малоопераційних технологій, що зберігають ресурси і захищають природне середовище. Це в свою чергу обумовлює необхідність розвитку мультимодальних транспортних технологій, заснованих на скороченні часу транспортування та обслуговування основних видів вантажів, розробки єдиних правил та показників для усіх видів транспорту, портів і клієнтури.

Основними інструментами стимулювання розвитку транзитного потенціалу повинно стати:

– підвищення провізної, пропускну́ї спроможності об'єктів транспорту;

Таблиця 4

Вихідні дані для оцінки транзитного потенціалу української транспортної системи

№ п/п	Позначення вагового коефіцієнта	Значення вагового коефіцієнта	Позначення показника транзитного потенціалу	Значення показника транзитного потенціалу	Значення складової транзитного потенціалу
1	$k_3$	0,6	$E_3$	0,2	0,120
2	$k_5$	0,8	$E_5$	0,45	0,360
3	$k_9$	0,75	$E_9$	0,25	0,188
3	$k_7$	0,3	$E_7$	0,15	0,045
4	$k_{Б-ЧМ}$	0,65	$E_{Б-ЧМ}$	0,25	0,163
5	$k_{С-А}$	0,75	$E_{С-А}$	0,35	0,263
6	$k_p$	0,55	$E_p$	0,5	0,275
7	$k_{пск}$	0,45	$E_{пск}$	0,6	0,270
8	$k_{рт}$	0,5	$E_{рт}$	0,6	0,300
9	$k_{рск}$	0,6	$E_{рск}$	0,25	0,150
10	$k_{сап}$	0,55	$E_{сап}$	0,2	0,110
11	$K_{пса}$	0,6	$E_{пса}$	0,35	0,210
12	$k_я$	1	$E_я$	0,4	0,400
13	$K_{ізм}$	0,55	$E_{ізм}$	0,5	0,275
14	$k_{ідк}$	0,7	$E_{ідк}$	0,25	0,175
15	$k_{шм}$	0,65	$E_{шм}$	0,35	0,228
	Шкала	10,0		Значення $K_{Тр}$	3,53



- зростання інтенсивності обробки вантажних і транспортних потоків, скорочення часу стоянки транспортних засобів;
- підвищення надійності роботи транспорту та його безпеки;
- одержання додаткових надходжень від транспортних перевезень товарів та інших, пов'язаних з їх забезпеченням видів діяльності;
- зниження забруднення навколишнього середовища за рахунок переорієнтації на екологічні види транспорту.

У відповідності із запропонованим підходом в подальшому для підвищення транзитного рейтингу української транспортної системи необхідно реалізувати комплекс заходів направлених на підвищення значень показників транзитного потенціалу наведених в табл. 4.

#### Бібліографічний список

1. Ткачук, С. В. Транзитний потенціал України: чинники формування та проблеми розвитку [Електронний ресурс] / С. В. Ткачук. – Режим доступу: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/handle/123456789/2831>.
2. Калініченко, О. В. Дослідження факторів формування та використання транзитного потенціалу автотранспорту: статистичний аспект / О. В. Калініченко // Економічний аналіз. – 2013. – Т. 13. С. 39–46.
3. Киселев, В. В. Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы [Електронний ресурс] / В. В. Киселев. – Режим доступу: <http://ekhnuir.univer.kharkov.ua/bitstream/123456789/4472/2/Kiselev%20V.V..pdf>.
4. Мініна, О. В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі [Електронний ресурс] / О. В. Мініна. – Режим доступу: <http://www.uk.xlibx.com/4ekonomika/1230710-1-udk-339565-minina-chernigivskiy-derzhavniy-tehnichniy-universitet-osobliv-osti-realizacii-tranzitnogo-potencialu.php>.
5. Новікова, А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 494 с.
6. Прейгер, Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова – К. : НІСД, 2011. – 37 с.
7. Ткаченко, Н. Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины [Електронний ресурс] / Н. Ю. Ткаченко. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/knp/143/knp143\\_59-64.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/knp/143/knp143_59-64.pdf).
8. Чернега, О. Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины / О. Б. Чернега, В. С. Белозубенко, А. С. Расторгуев // Вісник ХНУ. – 2008. – № 3. – С. 101–106.
9. Закон України від 20.10.1999 р. №1172 «Про транзит вантажів».
10. Пасічник, А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. М. Пасічник, В. В. Кутирєв // Наукововироб. збірник «Вісті автомобільно-дорожнього інституту». ДНТУ, 2011. С. 121–128.
11. Пасічник, А. М. Методологія формування логістичної транспортно-митної інфраструктури в Україні: монографія / за ред. А. М. Пасічника. – Дніпропетровськ: УМСФ, 2016. – 168 с.
12. Пасічник, А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України / А. М. Пасічник, О. М. Клен // Вісник СНУ ім. В. Даля. – 2011. – № 5 (159). Ч. 1. – С. 218–223.
13. Пасічник, А. М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія / за ред. А. М. Пасічника. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2012. – 288 с.
14. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2015-2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analytika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-0>.
15. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

16. Департамент ДПС МВС України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.

**Ключові слова:** транзитний потенціал, транспортна інфраструктура, метод розрахунку транзитного рейтингу, міжнародні транспортні коридори.

**Ключевые слова:** транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, метод расчета транзитного рейтинга, международные транспортные коридоры.

**Keywords:** transit potential, transport infrastructure, a method of calculating transit rating of international transport corridors.

**Рецензенти:**

д. т. н., проф. Б. І. Мороз,  
д. ф.-м. н., проф. С. В. Плаксін.

Надійшла до редколегії 21.10.2016.

Прийнята до друку 28.10.2016.