

УДК 338.47/334.2
JEL F 02, F 40, L 90, L 92
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-52-64

**ОСНОВНИ АСПЕКТИ
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ
ЗА КРИТЕРІЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ**

К.М. Кузьменко
аспірант зі спеціальності 073 Менеджмент
pelevina176@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1976-6757>

*Національний університет
«Одеська морська академія»,
Одеса, Україна*

Анотація. Дослідження спрямовано на визначення стану реалізації транспортного потенціалу держави за критеріями інтеграції та розробку рекомендацій щодо формування стратегічних підходів до розвитку складових морського потенціалу транспорту.

Обґрунтовано, що для нашої держави, економіка якої залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку морського потенціалу країни як чинник її економічного росту. Наголошено, що необхідність відновлення транспортного потенціалу вимагає від України якомога швидше вибудувати власну стратегію щодо розвитку національної транспортної мережі, будівництва найважливіших об'єктів інфраструктури, поповнення флоту країни та залучення нових транзитних вантажопотоків. Виділено напрямки інтеграційних процесів на транспорті з урахуванням як мультимодальних перевезень, так і перевезень транспортними коридорами. Зосереджено увагу на проблемах, які стримують використання транспортного потенціалу країни, та внесено пропозиції шляхів їх вирішення. Сформовано першочергові стратегії розвитку морського транспорту та приведені практичні рекомендації щодо реалізації цих стратегій.

Ключові слова: інтеграційні технології, транспортний потенціал, економічне зростання, мультимодальні перевезення, міжнародні транспортні коридори.

© Кузьменко К.М., 2021

УДК 338.47/334.2
JEL F 02, F 40, L 90, L 92
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-52-64

**ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ
ПО КРИТЕРИЯМ ИНТЕГРАЦИИ**

Е.М. Кузьменко
аспирант по специальности 073 Менеджмент
pelevina176@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1976-6757>

*Национальный университет
«Одесская морская академия»,
Одесса, Украина*

Аннотация. Исследование направлено на определение состояния реализации транспортного потенциала государства по критериям интеграции и разработке рекомендаций по формированию стратегических подходов к развитию составляющих морского потенциала транспорта.

Обосновано, что для Украины, экономика которой зависит от эффективного участия в международном разделении труда, особое значение приобретает проблема развития морского потенциала страны как фактор ее экономического роста. Отмечено, что необходимость восстановления транспортного потенциала требует от Украины как можно скорее выстроить собственную стратегию развития национальной транспортной сети, строительства важнейших объектов инфраструктуры, пополнение флота страны и привлечения новых транзитных грузопотоков. Выделены направления интеграционных процессов на транспорте с учетом как мультимодальных перевозок, так и перевозок транспортными коридорами. Сосредоточено внимание на проблемах, сдерживающих использование транспортного потенциала страны, и предложены пути их решения. Сформированы первоочередные стратегии развития морского транспорта и приведены практические рекомендации по реализации этих стратегий.

Ключевые слова: интеграционные технологии, транспортный потенциал, экономический рост, мультимодальные перевозки, международные транспортные коридоры.

UDC 349.6

JEL Q53

DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78

UKRAINE TRANSPORT COMPLEX DEVELOPMENT
MAIN ASPECTS ACCORDING TO THE INTEGRATION CRITERIA

Kateryna Kuzmenko

Postgraduate in Management

pelevina176@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1976-6757>

National University

Odessa Maritime Academy, Odessa, Ukraine

Abstract. *The transport system is one of the basic spheres of the economy, the stable and efficient functioning of which provides the necessary conditions for national security and economy, increasing living standards of the population, as well as it also provides revenues to the State Budget of Ukraine. Maritime transport has paramount importance for the foreign international economic relations.*

The national transport system development level is one of the most important sign for its technological progress. The transport system becomes the basis for Ukraine's effective entrance into the world community. At the same time the world economy development is characterized by processes of globalization and regionalization. Based on this facts, the object of research is the process of the maritime complex components development according to the criteria of effective positioning in the transport system integration processes.

The aim of the investigation is to improve the efficiency of maritime transport integration technologies using, as well as to develop recommendations for the strategic approaches formation to the maritime transport potential components development. Special attention is paid to the main trends in integration processes and multimodal technologies.

The study proved that for Ukraine, which economy depends on effective participation in the international labor division, the problem solving of country's maritime potential developing as a factor of its economic growth is extremely important. The need to recover transport potential requires from Ukraine to do some points such as to create its own strategy for the national transport network development, to building infrastructure, to replenish country's fleet and to attract new transit cargo flows.

The obtained results practical significance is that the developed and scientifically substantiated main provisions, conclusions and recommendations can be used in practice by public authorities, as well as by private enterprises which are involved in the field of maritime transport.

Keywords: *integration technologies, transport potential, economic growth, multimodal transportation, international transport corridors.*

Постановка проблеми. Морський транспортний комплекс є багатofункціональною структурою, що

задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти є

складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Ефективність транспортної системи – важливий чинник розвитку економіки.

Транспортний потенціал України в глобальному ринку морської торгівлі повною мірою не реалізований. Морський фактор розвитку країни ще недостатньо осмислений, його вплив на розвиток всього народного господарства недооцінений, морський потенціал не використовується достатньою мірою. Недостатньо освітлені основні тенденції інтеграційних процесів і мультимодальних технологій. Для України, економіка якої залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку морського потенціалу країни як чинник її економічного росту. Необхідність відновлення транспортного потенціалу вимагає від України якомога швидше вибудувати власну стратегію щодо розвитку національної транспортної мережі, будівництва найважливіших об'єктів інфраструктури, поповнення флоту країни та залучення нових транзитних вантажопотоків.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Вивченням проблем розвитку транспортних систем та питаннями інтеграції, а також сучасних технологій перевезення вантажів займалося широке коло науковців. Насам-

перед слід виділити таких вчених як Дикань В.Л. [1], Примачов М.Т. [9], Котлубай О.М., Овчиннікова В.О. Бакаєв О.О., Райан Б., Іванова Н.В. На думку Б. Райан, транспортний потенціал варто поділити на різні категорії, а саме: базовий, прихований та збитковий. Цікавим є погляд на транспортний потенціал Н.В. Іванової. Вона, здійснюючи акцент на ресурсному підході, припускає, що складовими транспортного потенціалу можуть бути потенціали всіх ресурсів, які застосовуються в транспортній системі.

Незважаючи на те, що існує чимало наукових праць, в яких розглянуті різні питання щодо розвитку інтеграційних технологій у перевезеннях, проте, недостатньо систематизовані знання стосовно умов стійкого позиціонування окремих морських транспортних підсистем, а також підходу до ранжування критеріїв інтеграційних процесів.

Мета дослідження. Метою дослідження є аналіз показників щодо мультимодальних перевезень та перевезень транспортними коридорами, а також зосередження уваги на проблемах, які стримують використання транспортного потенціалу України, та пропозиція шляхів їх вирішення, зокрема обґрунтування першочергових стратегій розвитку морського транспорту.

Основний матеріал дослідження. Протягом кількох останніх десятиліть ключовою рушійною силою розвитку світової економіки виступає глобалізація, що сприймається світовою спільнотою як закономірно природний і неминучий економічний процес. Посилення інтернаціоналіза-

ції та глобалізації виробництва призводить, в свою чергу, до інтернаціоналізації й глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж, активізуючи інтенсивність та збільшуючи обсяги міжнародних вантажних перевезень. При цьому глобалізація різко змінила обсяг і модель вантажних перевезень і збільшила вимоги як до міжнародної, так і до місцевих транспортних систем [9].

Глобалізація виробництва і розподілу призводить до посилення планових елементів в організації суспільного виробництва і, насамперед, в управлінні діяльністю транспортних систем. Відбувається безперервне зростання асортименту вантажів і одночасно спеціалізація окремих країн на виробництві щодо обмеженого складу продукції. Це, в свою чергу, призводить до концентрації вантажопотоків на міжнародних транспортних коридорах, до створення кругосвітнього регулярного сервісного транспортного обслуговування. Характерне для світової економіки протягом кількох останніх десятиліть посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва призводить в свою чергу до інтернаціоналізації та глобалізації транспортних систем. При цьому можна виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в транспортній системі: регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; дерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури.

Таким чином інтеграційну функцію транспортної системи можна розглядати з огляду двох підходів: як процес входження транспортної системи країни в світову та налагод-

ження співробітництва між країнами в організації транспортування вантажів (транспортні коридори) та, у менш широкому сенсі, як процес перевезення, що здійснюється більш, ніж одним видом транспорту.

Як зазначалось вище, в останні роки у світі спостерігається стійка тенденція до глобалізації ринку товарів та послуг, та Україна не є виключенням. Це призводить до необхідності використання ефективних технологій транспортування продукції від виробників до споживачів. Найбільш поширеною серед таких технологій є технологія мультимодальних перевезень. Так, перевезення, що здійснюються кількома видами транспорту, мають назву мультимодальних. Найпоширеніша схема мультимодальних перевезень – транспортування вантажу до пункту призначення всередині країни за допомогою автомобільного транспорту з залізничних станцій, морських, річкових і аеропортів.

Інтегрована транспортна система – це система мультимодальних перевезень, що здійснюється різними транспортними засобами. Транспортна система має властивості, що є характерними для будь-якої системи, але конкретизованими стосовно завдань транспорту [1].

Світовий ринок мультимодальних перевезень активно розвивається, зокрема, щороку зростають обсяги перевезень вантажів між Азією та Європою. В цих умовах, особливої актуальності набувають питання розвитку та ефективного використання транзитного потенціалу України, що, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній

системі, є важливим транспортним мостом на шляху між країнами Азії та Європейського Союзу.

Так, одним зі стратегічних напрямків «Національної транспортної стратегії України до 2030 року» є розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи та зміцнення транзитного потенціалу транспортної галузі з метою перетворення України на сучасний міжнародний транспортний хаб між Європою та Азією.

Транспортні коридори відіграють велике значення в реалізації процесу інтеграції національної транспортної системи. Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, оброблення, пакування, сортування тощо [1].

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, які є складовими Критських між-

народних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

З огляду на другий підхід щодо трактування інтеграційної функції транспортної системи особливе місце посідають мультимодальні перевезення. Україна, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній інфраструктурі, має значний потенціал у розвитку саме таких перевезень, в першу чергу, у міжнародному сполученні, зокрема як країна-транзитер у логістичному ланцюгу товарообміну між Азією та Європою. Разом з тим, обсяги транзиту територією України катастрофічно зменшились у порівнянні з показниками років початку поточного десятиліття. На рисунку наведено динаміку зміни обсягів переробки транзитних вантажів в морських портах за 2012-2020 роки.

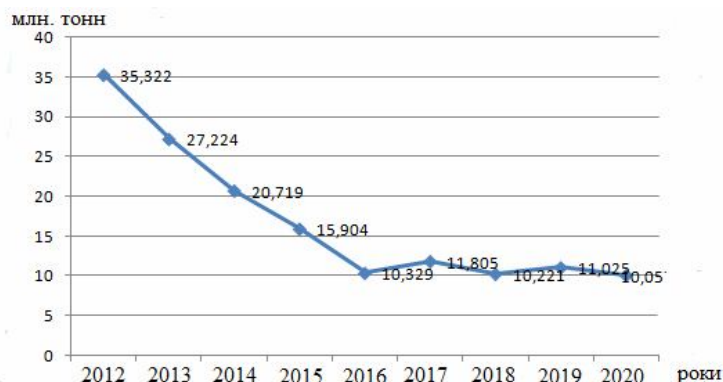


Рисунок. Динаміка зміни обсягів переробки транзитних вантажів у морських портах за 2012-2020 роки

Джерело: сформовано автором на основі [7]

Однією з причин такого стану є, безумовно загальна політична та економічна ситуація в країні (військовий конфлікт на сході, блокада перевезень з України Російською Федерацією, загальноекономічна криза в країні тощо). Однак існує ціла низка інших негативних факторів, що перешкоджають тому, щоб наша держава повноцінно та ефективно використовувала свій транзитний потенціал, зокрема на ринку мультимодальних перевезень.

Ці проблеми лежать як і у суті, технічній площині (зношеність транспортної інфраструктури та рухомого складу, дефіцит пропускної спроможності основних транспортних магістралей, нерозвиненість мультимодальних терміналів усередині країни та на сухопутних кордонах, різниця у ширині з європейською залізничною системою тощо), так і у законодавчій (високий рівень портових зборів, забюрократизованість та зарегульованість митних процедур, відсутність гнучкої тарифної політики для перевізників тощо) [4]. Також варто зазначити, що чималий негативний вплив на не тільки транспортну систему, а й усі інші системи господарської діяльності чинить світова пандемія.

Сьогодні Україна, на відміну від розвинутих держав, які ще в 80-ті роки минулого століття почали активну діяльність по створенню міжнародної транспортної мережі, значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на формування конкурентоспроможності нашої держави та вітчизняних промислових підприємств. Основними проблемами, які стримують інтеграційні процеси транс-

портної системи та притаманні для України, є [11]:

- політична та економічна нестабільність, зокрема та ситуація, що склалася в країні після подій 2014 року, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам. Темпи й масштаби розбудови транспортної інфраструктури України в напрямі міжнародних транспортних коридорів не зіставні з країнами ЄС, Азії та Сходу, й навіть найближчих сусідів України – Росії та Білорусі, які активно розбудовують свої транспортні мережі з метою приєднання до міжнародної транспортної системи та створюють потужну конкуренцію Україні в боротьбі за обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків на напрямках Схід-Захід і Північ-Південь;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн. В останні роки конкуренцію україн-

ським перевізникам становить Молдова. Морський порт на Дунаї Джурджулешти і молдавська залізниця можуть стати частиною нового транзитного коридору Іран-Європа. Сильними конкурентами українських портів виступають найбільший портовий комплекс у Болгарії – Варна, румунська Констанца та російський Новоросійськ;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями. Експедитори й вантажовласники нарікають на недостатню швидкість перевезень, відсутність гарантій збереження вантажів, високий рівень транспортних тарифів та необґрунтовані затримки з боку перевіряючих органів на кордонах України, тобто немає дотримання трьох головних умов транзиту – часу, вартості й безпеки доставки вантажу;

- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави тощо. Вартість суднозаходів у порт Южний в 4,2 рази вище, ніж у середньому по портам Чорного моря [10];

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного про-

цесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в галузі окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону [8].

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер. Адже для України фігурування у міжнародних транспортних коридорах має низку переваг, до яких перш за все слід віднести [8]:

- Суттєве джерело наповнення Державного бюджету, що впливає на національні інтереси в економічній сфері, що слугують передумовою сталого економічного росту та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

- Національна безпека країни у соціальній та гуманітарній сферах, оскільки МТК дають змогу створити нові робочі місця в регіонах, сприяють покращенню життєвого рівня населення, створюють передумову для подолання бідності і надмірного майнового розшарування в суспільстві, сприяють збереженню та зміцненню демографічного і трудового потенціалу країни, підвищенню рівня соціального захисту людини тощо.

- Запровадженням високих європейських стандартів як у сфері

транспорту, так і в інших галузях економіки країни. Україна змушена переходити на ці стандарти, щоб виступати активним гравцем ринку міжнародних перевезень. МТК можуть бути прикладом для наслідування, зокрема, у питаннях дотримання вимог безпеки на транспорті, організації перевезень тощо.

- Розміщення виробництв поблизу розвинутої транспортної мережі, і насамперед МТК, є запорукою їх конкурентоспроможності на міжнародних ринках. Це пов'язано, перш за все, зі швидкістю, надійністю постачання товарів споживачам та оперативного забезпечення потребою підприємств у сировині та комплектуючих.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Для реалізації завдання щодо продовження та прискорення інтеграції транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем на принципах Європейської транспортної політики, адаптації національного законодавства до міжнародного транспортного і митного права, наближення до міжнародних стандартів, технічних, техніко-експлуатаційних та екологічних

вимог у сфері транспортної діяльності необхідна реалізація наступних цілей [4]:

- формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм;

- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів у транспортному комплексі;

- введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування;

- забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

- посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;

- створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;

- формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транс-

портних коридорів, з'єднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з подовженням до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпорتنих вантажів, використання переваг географічного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євразійського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі;

- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій;

- створення єдиного інформаційного простору транспортного комплексу на основі впровадження сучасних інформаційних та керуючих систем, розвитку бази інформатики;

- розвиток та активізація наукового потенціалу транспортної галузі, створення орієнтованої на перспективу системи підготовки і перепідготовки кадрів на транспорті;

- державне стимулювання і підтримку національних виробників транспортної техніки.

Перспективним напрямом розвитку транзитних можливостей України ми можемо вважати поширення мультимодальних перевезень, що доставляє замовнику вантаж з мінімальними витратами за принципами «від дверей-до дверей» і «точно в строк».

Основними причинами, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні, є [6]:

- недосконалість нормативно-правового врегулювання питань мультимодальних перевезень;

- низький рівень надання транспортних послуг;

- відсутність системного підходу до розвитку всіх видів транспорту;

- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг;

- неефективне впровадження систем управління якістю та моніторингу їх дотримання;

- високий рівень зношеності основних засобів та недостатня кількість рухомого складу;

- втрата традиційних транзитних вантажопотоків;

- відсутність комплексного підходу до розвитку мультимодальних перевезень, низький рівень контейнеризації;

- недостатній рівень впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників;

- недостатній рівень координації та планування видів транспорту, відсутність розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних операторів;

- низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в галузі транспорту та низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;

- тенденція до зниження ефективності використання пропускної спроможності залізничної інфраструктури;

- відсутність ефективної системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог щодо габаритно-вагового контролю;

- недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів паспортичним характеристикам;

- низька економічна привабливість використання судновласниками українського прапора;

- диспропорція між рівнями розвитку потужностей портів по переробці вантажів та залізничної інфраструктури;

- високі ризики мультимодальних операторів при організації таких перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту тощо.

З вищевказаних обмежень випливає, що задля розвитку мультимодальних перевезень необхідно створити нормативно-правову базу, модернізувати транспортну інфраструктуру та направити зусилля для підвищення ефективності транспортної логістики, а саме на створення взаємозв'язку між усіма видами перевезень та їх інформаційний супровід.

Висновки. Потенціал морського транспортного комплексу є складною багатоаспектною категорією, до складу якої входить цілий ряд функціонально взаємозалежних компонентів, що забезпечують його життєздатність і розвиток, ефективне використання яких забезпечить досягнення поставлених результатів за рахунок збалансованого прискореного розвитку морського транспортного комплексу і завоювання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг.

Стратегічним напрямком розвитку транзитних, зокрема, мультимодальних перевезень, є Чорномор-

ський регіон, що є частиною Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту з Азії в Європу. Як показав аналіз, інфраструктура портів терміналів України є досить розвиненою та забезпечує як існуючі, так перспективні обсяги контейнерних перевезень. Разом з тим, існують суттєві проблеми як у портовій логістиці, так і у законодавчій сфері. Подолання цих проблем є необхідною умовою для підвищення конкурентоздатності українських портів у регіоні. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашої країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, посилить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах.

Аналізуючи прогноз розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення, можна зробити висновки, що загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу мають бути:

– розвиток міждержавних транспортних зв'язків та інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему за допомогою створення нормативно-правової бази;

– упровадження нової техніки та сучасних технологій у галузь транспортних перевезень;

– упровадження у транспортно-дорожній галузі загальноприйнятих міжнародних стандартів та формування взаємовигідного співробітни-

цтва з національними та міжнародними організаціями;

- підтримка безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;
- розвиток науково-технічної бази транспортного комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;
- запровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій;
- розвиток комунікацій Європа-Україна-Азія, Північ-Україна-Пів-

день, пошук нових національних та міжнародних транспортних комунікацій;

- розвиток експортних транспортних послуг та покращення рівня надання цих послуг;
- використання рекреаційних ресурсів, створення можливості забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л., Корінь М.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. №38. 56 с.
2. Козак Ю.Г. Міжнародна економіка: в питаннях та відповідях [текст]. Підручник. К.: Центр учбової літератури. 2017. 228 с.
3. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. Одеса: ІПРЕД НАН України. 2012. 200 с.
4. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналіт. доп. [Текст] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. К.: НІСД. 2014. 60 с.
5. Міжнародна економічна інтеграція // *Митна енциклопедія: у 2 т.* / І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хм.: Мельник А.А, 2013. Т.2. 536 с.
6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>
7. Офіційний сайт державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://uspa.gov.ua>
8. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mti.gov.ua>
9. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография // НАН Украины. Ин-т проблем рынка и эконом.-эколог. исслед. Одес. нац. морская акад. Одесса: ОНМА, 2011. 372 с.
10. Про портові збори: Наказ від 27.05.2013 № 316 [Електронний ресурс] // *Відомості Верховної Ради*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>

11. Рудь І. Транзитний морський потенціал України: сучасні реалії та перспективи // Україна: події, факти, коментарі. 2016. № 5. С. 65-71. URL: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf>
12. Самановская К.А. Перспективи розвитку транзитних мультимодальних контейнерних перевезень вантажів. URL: <http://tsi.lv/sites/editor/science/art1.pdf>
13. MacNeil A. and Ghosh S. (2016). Gender imbalance in the maritime industry: Impediments, initiatives and recommendations. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*. 9(1). P. 42-55.
14. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN. 2019. 116 p.
15. The World Trade Organization, 2020 // Official website. URL: <https://www.wto.org>

REFERENCES

1. Dikan, V.L. & Korin, M.V. (2012). Zabezpechennya konkurentospromozhnosti promislovikh pidpriemstv v umovakh funktsionuvannya merezhi mizhnarodnikh transportnikh koridoriv [Ensuring the competitiveness of industrial enterprises in the functioning of the network of international transport corridors]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti. – Bulletin of Transport Economics and Industry*. № 38. 56 [in Ukrainian].
2. Kozak, Yu.G. (2017) *Mizhnarodna ekonomika: v pitannyakh ta vidpovidyakh* [International Economics: Questions and Responses]. Pidruch. – A Book. K.: Center for Educational Literature, 228 [in Ukrainian].
3. Kotlubay, O.M. (2012) *Teoriya i metodologiya rozvitku transportno-tehnologichnikh sistem perevezennya vantazhiv* [Theory and methodology of cargo transportation of transport and technological systems development]. Odesa: IPRYeYeD NAN Ukraïni, 200 [in Ukrainian].
4. *Mekhanizmi efektyvnogo vikoristannya ta rozvitku potentsialu transportno-dorozhnogo kompleksu Ukraïni: analit. dop.* [Effective use and development mechanisms of the Ukraine transport and road complex potential: analytical post]/ O.V. Sobkevich, K.M. Mikhaylichenko, O.Yu. Emelyanova (2014). K.: NISD, 60 [in Ukrainian].
5. *Mizhnarodna ekonomichna integratsiya* [International economic integration]. *Mitna entsyklopediya: u 2 t. – Customs encyclopedia: u 2 t.* I.G. Berezhnyuk (2013). Khmelnytsky: Melnik A.A. T.2. 536 [in Ukrainian].
6. *Natsionalna transportna strategiya Ukraïni na period do 2030 roku: Rozporyadzhennya Kabinetu ministriv Ukraïni vid 30 travnya 2018. № 430-r.* [National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030: Ukraine Cabinet of Ministers Order of May 30, 2018 № 430-r]. Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

7. *Ofitsiyniy sayt derzhavnogo pidpriemstva «Administratsiya morskikh portiv Ukraini»* [Official website of the state enterprise «Administration of seaports of Ukraine»]. Retrieved from: <http://uspa.gov.ua>
8. *Ofitsiyniy sayt Ministerstva infrastrukturi Ukraini* [Official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua>
9. Primachev N. T. (2011) *Effektivnost razvitiya morskoy transportnoy industrii* [Efficiency of the maritime transport industry development]. Monograph. Odessa: ONMA. 372 [in Russian].
10. *Pro portovi zbori* [On port charges]. Nakaz vid 27.05.2013 № 316. Vidomosti Verkhovnoi Radi – Information of the Verkhovna Rada. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>
11. Rud, I. (2016) *Tranzitniy morskoy potentsial Ukraini: suchasni realii ta perspektivi* [Transit maritime potential of Ukraine: modern realities and prospects]. *Ukraina: podii, fakti, komentari – Ukraine: events, facts, comments*, № 5, 65-71. Retrieved from: <http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2016/ukr5.pdf> [in Ukrainian].
12. Samanovskaya, K.A. *Perspektivi rozvitku tranzitnikh multimodalnikh konteynernikh perevezen vantazhiv* [Prospects for transit multimodal container goods transportation development]. Retrieved from: <http://tsi.lv/sites/editor/science/art1.pdf> [in Ukrainian].
13. MacNeil, A. & Ghosh, S. (2016). *Gender imbalance in the maritime industry: Impediments, initiatives and recommendations*. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*. 9(1). 42-55 [in English].
14. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD*. New York and Geneva: UN (2019). 116 [in English].
15. *The World Trade Organization, 2020, Official website*. Retrieved from: <https://www.wto.org> [in English].

Стаття надійшла до редакції 22.02.2021

Посилання на статтю: Кузьменко К.М. Основні аспекти розвитку транспортного комплексу України за критеріями інтеграції // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 1 (74). С. 52-64. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-52-64.

Article received 22.02.2021

Reference a JournalArticle: Kuzmenko, Kateryna (2021). Ukraine transport complex development main aspects according to the integration criteria. *Development of management and entrepreneurship methods on transport*. 1 (74), 52-64. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-52-64.