

Р. М. Хайнас,
аспірант, Ужгородський національний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-8414-3509>

DOI: 10.32702/2306-6814.2024.12.197

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ: ПОТЕНЦІАЛ, РИЗИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ СПІВПРАЦІ З КРАЇНАМИ ЄС

R. Hynas,
Postgraduate Student, Uzhhorod National University

TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE: POTENTIAL, RISKS AND OPPORTUNITIES OF FOREIGN ECONOMIC COOPERATION WITH EU COUNTRIES

У статті досліджуються потенціал та існуючі можливості, наявні та потенційні ризики зовнішньоекономічної співпраці України з країнами Європейського Союзу в транспортній сфері. Систематизовано та визначено конкурентні позиції транспортної системи України в міжнародній транспортній системі. Оцінено відповідність транспортної галузі України вимогам реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі до Транс'європейської транспортної мережі. Проаналізовані основні проблеми інтеграції транспортної системи України до транспортної системи Європейського Союзу. Досліджено наслідки впливу триваючої з 2014 року гібридної та повномасштабної російської агресії проти України на поточний стан, наявний потенціал та можливості розвитку й функціонування транспортної системи України та на зовнішньоекономічну співпрацю України з країнами Європейського Союзу в транспортній сфері.

The article examines the existing potential and opportunities, existing and potential risks of Ukraine's foreign economic cooperation with the countries of the European Union in the field of transport. Transport is one of the largest system-forming industries that have close ties with all elements of the economy and social sphere. In the course of further development of the country, the expansion of its internal and external transport and economic connections, the growth of production volumes and the improvement of the population's standard of living, the importance of transport and its role as a system-creating factor will only grow. Favorable geographical position allows Ukraine to receive significant revenues from the export of transport services, including transit transportation through its communications. Transport communications connect all regions of the country, which is a necessary condition for its territorial integrity, the unity of its economic space. They connect the country with the world community, being the material basis for ensuring Ukraine's foreign economic relations and its integration into the global economic system. The availability of transport services and their volume determine the complete implementation of economic ties within the country and beyond, as well as the ability to move all segments of the population to meet industrial and social needs. The competitive positions of the transport system of Ukraine in the international transport system were systematized and determined; assessed the compliance of the transport industry of Ukraine with the requirements of the implementation of the European integration course of Ukraine and the integration of the national transport network into the Trans-European transport network. The main problems on the path of integration of the transport system of Ukraine to the European Union are analyzed. The effects of the ongoing Russian aggression since 2014 on the state, potential

and possibilities of development and functioning of the transport system of Ukraine, including the possibilities of foreign economic cooperation of Ukraine with the countries of the European Union in the field of transport, have been studied.

Ключові слова: транспортна система, потенціал, можливості, міжнародний, зовнішньоекономічна співпраця, інтеграція.

Key words: transport system, potential, opportunities, international, foreign economic cooperation, integration.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Транспортна галузь має тісні зв'язки з усіма елементами економіки та соціальної сфери. У ході розвитку національних економік країн, розширення їх внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічних зв'язків, зростання обсягів виробництва та підвищення рівня життя населення зростає значення транспорту та його роль як системотворчого фактору. Формування стратегічних напрямів розвитку транспорту на глобальному та національному рівнях має здійснюватися з урахуванням всебічного аналізу сучасного стану та проблем розвитку транспортної системи у тісному взаємозв'язку із загальними напрямами і масштабами соціально-економічного розвитку держав та глобальними загальносвітовими стратегічними тенденціями економіки.

Вигідне географічне положення дозволяло українській державі довоєнного періоду отримувати значні доходи від експорту транспортних послуг, у тому числі від здійснення транзитних перевезень своїми комунікаціями. Транспортні комунікації поєднували усі райони країни, що є необхідною умовою єдності її економічного простору. Вони і зараз, під час повномасштабної російської військової агресії, пов'язують країну зі світовою спільнотою, будучи суттєвою та ефективною матеріальною основою забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та її інтегрованості до глобальної економічної системи. Доступність транспортних послуг та їх обсяг визначають повноту реалізації економічних зв'язків усередині країни та за її межами, а також можливість переміщення всіх верств населення для задоволення виробничих та соціальних потреб. Таким чином потенційні ризики, наявні можливості та потенціал країни у транспортній сфері потребують постійного і детального розгляду для досягнення найбільшої ефективності від реалізації зовнішньоекономічних проектів.

Поки тривають бойові дії в Україні, Україна та країни ЄС активно та напружено обговорюють питання лібералізації / регулювання транзиту вантажів з України до Європи, ефективного функціонування "маршрутів солідарності" для експорту зерна та імпорту необхідних товарів, підтримку українського експорту товарів через європейські порти тощо. Взаємодія європейської та української транспортних систем виявила чимало проблем "конфлікту інтересів" експортерів та виробників країн ЄС та України, що будуть обговорюватися в ході переговорів про вступ України до Європейського Союзу та зачіпатимуть регуляторні питання функціонування транспортної галузі. Усі ці заходи залишаться актуаль-

ними навіть після війни, особливо якщо взяти до уваги той факт, що по-перше, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року наголошує, що пріоритетним завданням для Міністерства інфраструктури України є інтеграція транспортної мережі України в загальноєвропейську мережу TEN-T, по-друге, в Україні уже розроблено законодавчу базу, яка дозволяє в короткий термін запровадити в Україні до 70% норм ЄС у відповідних сферах [16].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питанням зовнішньоекономічної співпраці України з країнами Європейського Союзу в транспортній сфері приділяється значна увага в наукових працях багатьох науковців. Так, дослідження питань функціонування транспортної системи України, стану та перспектив її розвитку знайшло відображення в роботах В. Баранова, Ю. Бараша, Г. Ващенко, І. Вовк, А. Гайкова, М. Данька, О. Дейнеки, О. Євсєєва, В. Зеркалова, О. Комчатних, І. Мальярчук, С. Петровської, С. Пирожкова, Д. Прейгера, П. Поповича, Н. Редько, Н. Ткаченка, О. Шевчук, Н. Якименко та ін. Питання інтеграційних процесів та зовнішньоекономічної співпраці України з країнами Європейського Союзу в транспортній сфері присвячено зокрема праці Н. Антошишиної, Т. Блудової, О. Грабенко, О. Єдіна, О. Котлубая, Л. Мандрик, А. Новікової, Ю. Пашенко, К. Плужникова, Н. Ситник.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою роботи є дослідження наявного потенціалу та можливостей транспортної системи України, її конкурентних переваг та досягнутих позицій в міжнародній транспортній системі, що дозволить оцінити відповідність рівня транспортної галузі України вимогам реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), дослідити проблеми на шляху інтеграції транспортної системи України до транспортної системи ЄС та вплив російської агресії на стан та можливості транспортної системи України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Українській транспортній системі притаманна масштабна та розгалужена структура. дати початку повномасштабної російської військової агресії (24 лютого 2022 року) вона включала наступні компоненти:

— залізнична мережа довжиною понад 20,9 тис. км залізничних колій, що взаємодіяла із залізницями семи

сусідніх країн, з якими Україна має сухопутні кордони (Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини, Польщі, Союзної держави росії та білорусі). За даним показником, залізнична мережа України була однією з найбільш потужних у світі і займала 4-е місце за експлуатаційною довжиною після США, РФ та Канади. На цих залізничних коліях функціонувало 40 міжнародних залізничних переходів;

- автомобільні шляхи довжиною близько 169,7 тис. км автомобільних доріг (у т. ч. 166,2 тис. км із твердим покриттям);

- авіаційна інфраструктура у вигляді 30 аеропортів, де діяло 130 злітних смуг;

- морська портова інфраструктура у вигляді 13 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн т (до анексії Криму нараховувалось 18 державних морських торговельних портів), 4 рибних портів, 13 приватних портових пунктів і причалів;

- трубопровідна мережа, що включає понад 42 тис. км нафтогазопроводів [1—2];

- річкова транспортна інфраструктура у вигляді понад 60 річкових портів та терміналів, що займаються обробкою вантажів [3]. Протяжність судноплавних річок в Україні становить 4400 км. В країні основними судноплавними внутрішніми водними шляхами є Дніпро, Південний Буг та Дунай. Поодинокі судна ходять Десною та Дністром, потенційно судноплавним є також Сіверський Донець. Дунай і Південний Буг. Всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Довжина лише водної артерії ріки Дніпро становить майже 1200 км [4].

В цей же час через Україну пролягали основні транзитні потоки між Європою та Азією:

- потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи "Союз" (з Уралу в країни Європи) та "Уренгой — Ужгород" (із Західного Сибіру в країни Європи), а також нафтопровід "Дружба" (Західний Сибір — країни Європи) [5, с. 244];

- пан'європейські транспортні коридори (№ 3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (№ 3, 4, 5, 7, 8, 10) та транспортний коридор Європа — Кавказ — Азія (Трасека) [6].

Все це дозволяло Україні протягом 2012—2020 років входити до верхньої половини зі 160-ти країн-учасників Глобального індексу конкурентоспроможності за субіндексом "Транспортна інфраструктура", що розраховувався Всесвітнім економічним форумом. Водночас, транспортна галузь в цілому задовольняла лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. У рейтингу логістичної ефективності Україна за своїм місцем розташувалася між Сербією і Єгиптом, а на пострадянському просторі стала третьою після Естонії (3,31 бала і 36 місце) і Литви (3,02 бала і 54 місце). Лідерство в рейтингу має Німеччина з сумарним показником LPI Score на рівні 4,2 бала. За нею йдуть Швеція, Бельгія, Австрія і Японія. Другу п'ятірку кращих складають Нідерланди, за якими йдуть Сінгапур, Данія, Велика Британія та Фінляндія [7].

Слід констатувати, що сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції

національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), зокрема:

- транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником;

- мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав — членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20—30 разів;

- спостерігається низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T [8].

Технологічні потужності транспортної системи України давали змогу до 2022 року щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом та переробляти в портах понад 110 млн т транзитних вантажів. Таким чином використовувалось лише 1/3 транзитного потенціалу країни [9].

Серед основних причин скорочення транзитних потоків української транспортної системи можна виділити:

- техніко-технологічні — динаміку і масштаби розвитку транспортної інфраструктури України неможливо порівнювати зі стрімким розвитком у країнах Європи та Азії, у т.ч. основних країн-конкурентів — росії та білорусі, які, користуючися військовими обставинами, зараз активно розвивають транспортні системи своїх країн із метою відтяти більшу частку довоєнного українського ринку міжнародних перевезень;

- геополітичні — складна ситуація, воєнні дії в країні і цілеспрямована політика російської федерації щодо виключення нашої країни з транзитних потоків змушують відправників шукати шляхи, що оминають нашу країну, все частіше надаючи пріоритет більш північним та більш південним маршрутам через територію сусідніх країн;

- інституційні — недосконалість законодавчої бази та відсутність зваженої державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України, повільні темпи вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права підвищують конкуренцію з боку країн-членів Митного союзу щодо залучення на свою територію традиційно українських та нових транзитних вантажопотоків [6].

Зазначене має вкрай негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки. Особливо важливими факторами є зменшення транзитних перевезень через Україну та неспроможність транспортної системи надавати якісні послуги з міжнародних (зокрема експортних) вантажних перевезень. Протиправна анексія п'яти українських регіонів та початок повномасштабного російського військового вторгнення на територію України негативно вплинули на функціонування вітчизняної транспортної системи і суттєво погіршив її стан. Так з моменту повномасштабного вторгнення транспортно-логістична галузь зазнала значного впливу ряду негативних факторів:

1. Закриття морських транспортних шляхів, серед яких закриття Одеського, Чорноморського, Південного, Миколаївського та морського порту Ольвія (85% морського вантажообігу), через ризик обстрілів та мінування морів. Тимчасова окупація Маріупольського, Бердянського, Скадовського та Херсонського портів (7,5% морського вантажообігу). В свою чергу, вантажі, що йшли на імпорту до України, застрягли в портах інших країн Чорного моря. Закриття та загарбання чорноморських та азовських портів спричинило падіння ВВП України на 25%.

2. Зупинка авіасполучення. З початком російської агресії 24 лютого 2022 року ДП "Укрерорух" закрило повітряний простір для цивільної авіації, а 28 лютого повідомило про настання форс-мажорних обставин, через що було призупинено виконання договорів у авіаційній галузі.

3. Ускладнення перевезень залізничним транспортом, оскільки пріоритетного значення стали набувати евакуаційні та військові перевезення. Також стандарт українських залізничних колій (1520 мм) не відповідає стандартам більшості країн Центральної та Західної Європи (1435 мм).

4. Недостатні компенсаторні можливості залучення автомобільного транспорту через брак техніки, нестачу кваліфікованих водіїв, пошкодження автодоріг та мостів, багатокілометрові черги на кордонах, а також дефіцит пального у перші періоди військових дій агресора, що найбільш суттєво вплинув на вартість автоперевезення. Виникнення дефіциту також пов'язано з абсолютним заміщенням російсько-білоруських нафтопродуктів, що становили 62% дизельного пального та 50% бензину, припинення морського імпорту морем, що складав 10%, а також обстріли та пошкодження нафтопереробних заводів та нафтосховищ.

5. Необхідність прокладання нових маршрутів перевезення вантажів, навіть якщо вони займатимуть більше часу, оскільки пріоритетним стало саме безпека, а не швидкість. Так, перевізники у маршрутизації та логістиці мали враховувати зони бойових дій, окуповані та заміновані дороги, комендантську годину, затори на кордонах та блокпостах.

6. Переміщення центру концентрації основних логістичних операцій та складських площ на території західної частини України, що пов'язано з відносним віддаленістю від зони активних бойових дій, а також наближенням до кордонів країн ЄС, які є основними торговельними партнерами України [10].

У результаті, в Україні лише за перший рік повномасштабної війни майже вдвічі скоротився обсяг вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним, трубопровідним транспортом. В умовах військових дій більшість авто — та залізничних перевезень українського експорту до Європейського Союзу та на світові ринки здійснюється через Європу, що створює "логістичні затори" в їхньому потоці. Залізниця сьогодні працює і доставляє грузи до 13 прикордонних переходів (Польща (4), Румунія (3), Словаччина (3), Угорщина (2), Молдова (2)). В умовах сьогодення основними транзитними країнами для України стають Польща та Румунія, які обслуговують 60—70% експортних залізничних перевезень [11].

Кількість перевезених пасажирів — автомобільним, авіаційним, залізничним та міським електротранспортом —

впала майже на 40%. І хоча почався 2022 рік зі зростання обсягу вантажних та пасажирських перевезень на 8,4% та 11,9% відповідно, уже у лютому 2022 року обсяг перевезень вантажів скоротився лише на 2,4% порівняно з 2021 роком, а у березні зменшився вже більш ніж удвічі — на 56,7%. У квітні обсяг вантажних перевезень впав на 60,1%, у травні — на 58,9%, у червні — на 58,5%, у липні — на 57,2%, у серпні — на 58,4%, у вересні — на 56,6%, у жовтні — на 52,4%, у листопаді — на 56,7%, у грудні — на 55,1%.

Кількість перевезених пасажирів почала зменшуватися вже з лютого 2022 року, коли було перевезено 151,5 млн осіб, що на 27,8% менше, ніж відповідного періоду 2021 року. Найсильніше падіння обсягу пасажирських перевезень було у березні: перевезли лише 63,6 млн осіб — мінус 72% порівняно з роком раніше. У квітні скорочення обсягу пасажирських перевезень становило 57%, у травні — 54,5%, у червні — 45,7%, у липні — 42,8%, у серпні — 38,2%, у вересні — 36,5%, у жовтні — 33,5%, у листопаді — 37,3%, у грудні — 37,2% [12].

Суттєво позначилися на обсягах пасажирських та вантажних перевезень окупація частини території держави та руйнування транспортної інфраструктури. Станом на кінець лютого 2023 року дослідники Київської школи економіки оцінили збитки інфраструктури в 36,2 млрд дол. США, а транспорту — у 3,2 млрд дол. США. Великих економічних втрат країні завдає блокада українських портів, діяльність яких у довоєнний час забезпечувала 65% зовнішнього товарообігу. Як вже відзначалося нами вище, через повномасштабну російську агресію шість морських портів ("Південний", "Миколаїв", "Ольвія", "Одеса", "Чорноморськ" і "Білгород-Дністровський") припинили свою діяльність у сфері транспортної логістики. Вже сьогодні внаслідок військових дій відбулась переорієнтація морських вантажопотоків України. Морські перевезення переорієнтувались з портів Чорного моря на порти Балтійського моря (Таллінн, Гданськ, Антверпен, Роттердам). Така переорієнтація вантажопотоків вкрай важлива з огляду на потребу в забезпеченні безпеки морських перевезень [12].

На цьому фоні перспективним напрямом розвитку вітчизняної транспортної системи є співробітництво України і Європейського Союзу, його країн членів. ЄС був і є основним торговельним партнером України щодо експорту та імпорту послуг: до основних напрямів українського експорту послуг серед країн ЄС належать Німеччина, Велика Британія, Польща, Кіпр та Нідерланди. У порівнянні з 2013 роком спостерігалась тенденція до поступового зростання частки ЄС в експорті послуг України. Частка ЄС у загальному експорті послуг Україною в середньому складала 31,3% у 2013—2015 роках та 33,4% у 2018—2020 роках (Без урахування російського напрямку: 46,8% у 2013—2015 роках та 48,7% у 2018—2020 роках). Експорт та імпорту послуг України в період 2013—2020 років демонстрували тенденції, пов'язані з загальним станом розвитку української економіки [13].

Окремо необхідно здійснювати залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України та розгалуження мережі МТК за рахунок нових напрямів руху (Європа Кавказ-Азія з розгалуженням

автомобільної магістралі Будапешт — Білгород-Дністровський Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську переправу на Південь Росії і на Кавказ), ТРАСЕКА (Великий шовковий шлях), Чорне море — Балтійське море з залученням додаткових вантажопотоків з Туреччини (у прямому напрямі) та Скандинавських країн (у зворотному напрямі), використання водних шляхів р. Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря і участь у реалізації міжнародного транспортного коридору "Північ-Південь". До 2022 року існували можливості співробітництва України з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Європейський Союз ухвалив програму TRANS EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (TEN-T), спрямовану на утворення окремої мультимодальної мережі, яка об'єднає наземний, морський, повітряний транспорт. Одночасно ЄС здійснювало реалізацію 30 пріоритетних проєктів (осей), частину з яких уже завершено [14].

Ще до початку російської війни проти України дослідниками та експертами відзначалися такі наступні ключові економіко-технологічні проблеми інтеграції транспортної системи України до ЄС як:

- експлуатаційна несумісність транспортних мереж. Так, наприклад, існує відмінність в ширині колії залізниць країн колишнього СРСР (1520 мм) і країн Європи і Азії (1435 мм), що призводить при здійсненні перевезень між країнами цих регіонів до необхідності перевантаження товарів на прикордонних пунктах;

- відсутність ефективної взаємодії в питаннях управління різними видами транспорту. Сучасний рівень і масштаби розвитку світової торгівлі обумовлюють необхідність транспортування товарів на значні відстані, що сприяє розвитку інтермодальних перевезень з участю різних видів транспорту. Це в свою чергу потребує налагодження чіткої взаємодії та координації дій між підприємствами, що належать до різних видів транспорту;

- наявність бар'єрів доступу на іноземні ринки транспортних послуг. Так, у багатьох країнах національні залізничні компанії є органом, що займається також й ліцензуванням діяльності нових компаній-учасників ринку. Крім того, вони є єдиною уповноваженою структурою, що займається професійною підготовкою і атестацією машиністів;

- обмеження в умовах експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури. В якості прикладу можна навести фактор так званого "останньої милі", коли підходи до портів знаходяться в ексклюзивному користуванні залізничних доріг чи іншої інституції або суб'єкта господарювання. Також існує система ексклюзивних контрактів, які, наприклад, як в Польщі оговорюють виняткове право залізних доріг Німеччини користуватися конкретними залізничними переходами;

- дискримінаційна система фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Так, усі національні залізничні дороги фінансуються за рахунок коштів, що надходять з бюджету. Це не забезпечує рівних умов функціонування для усіх економічних суб'єктів [15].

Після початку російського вторгнення в Україну побільшало й конструктивних для української транспортної галузі змін в архітектурі європейського транспортного простору. Зокрема, Європейська комісія внесла

зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), включивши в неї українські логістичні шляхи — і водночас прибравши звідти маршрути з росії та білорусі, а також понизила в статусі маршрути на території ЄС на стиках з цими країнами-агресорами:

- Північно — Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;

- Балто-Чорноморсько — Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;

- коридори Балтійське море — Адріатичне море та Рейн — Дунай проходять через Львів.

Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) була створена Євросоюзом з метою з'єднати Європу з заходу на схід та з півночі на південь мережею автодоріг, залізниць, аеропортів та водних шляхів. Розвиток транспортної системи відбувається в два етапи: до 2030 року має бути завершено побудову "ключової" мережі, а до 2050 року — "загальної" мережі. Україна увійшла до TEN-T у 2017 році. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Європейської Комісії розвитку TEN-T коридорів, до 2030 року в Україні планується реалізувати проєкти на загальну суму 4,45 мільярда євро — це найбільший показник серед всіх держав Східного партнерства ЄС.

ВИСНОВКИ

Для вирішення основних завдань успішної та дієвої інтеграції української транспортної інфраструктури до ЄС Україні необхідно реалізувати низку комплексних економіко-технологічних та управлінських рішень, зокрема: встановити чітку координацію роботи з країнами ЄС, що допоможе забезпечити ефективне функціонування транспортної інфраструктури та розвиток мережі TEN-T шляхом підвищення ефективності роботи пунктів пропуску через державний кордон, збільшення їх пропускної здатності, стимулювання дедалі більшого розвитку та всеосяжності безпаперових (диджитальних) технологій. Слід продовжити оновлення обладнання та рухомого складу транспортних засобів, забезпечити ефективну взаємодію різних видів транспорту, перейти до сталої та розумної мобільності відповідно до стратегії Європейського зеленого курсу, забезпечити залучення приватних інвестицій в інфраструктурні об'єкти України, що вимагає узгодження вітчизняного галузевого законодавства та стандартів ЄС.

Література:

1. Першочергові завдання щодо модернізації автодорожньої інфраструктури в Україні: аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень, травень 2019. 14 с.
2. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер та ін. // Економіка України. 2012. № 4. С. 47—59.
3. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. Морські бізнес-новини України. URL: <https://maritimebusiness-news.com.ua/2021/09/20/223491> (дата звернення: 22.09.2023).

4. Максимов С., Тірон-Воробйова Н., Романовська О. Річковий транспорт України: сучасні реалії та перспективи // *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2019. Том 30 (69). № 1. Част. 2. С. 116—120.
 5. Федака С.Д. Сучасна Україна: портрет з натури. Ужгород: Ліра, 2011. 295 с.
 6. Комчатних О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України // *Причорноморські економічні студії*. Випуск 64. 2021. С. 11—16.
 7. Agility Emerging Markets Logistics Index 2017. Interactive Map. URL: <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/Emerging-Markets/2017/Interactive-Map.aspx> (дата звернення: 21.05.2023).
 8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430 р.
 9. The Global Competitiveness Report 2019. Geneva: World Economic Forum, 2019. 648 p.
 10. Церковна А.В., Рахімі А.М. Внутрішній водний транспорт України: проблеми та перспективи // *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2023. № 21 (3(52)). С. 504—528.
 11. Шульц С.Л., Луцьків О.М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу // *Регіональна економіка*. 2022. № 2 (104). С. 85—93.
 12. Як повномасштабна війна вплинула на обсяги перевезень в Україні. Слово і діл: аналітичний портал. 2023. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahu-perevezen-ukrayini> (дата звернення: 22.04.2023).
 13. Офіційний сайт Державної служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
 14. Антошишина Н.І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС // *Ефективна економіка*. 2013. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423> (дата звернення 12.04.2023).
 15. World Trade Organization (2011) "Monthly series for some 70 economies", URL: http://www.who.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/monthly-trade.e.xls (дата звернення 21.02.2013).
 16. Грабенко О.О., Ситник Н.І. Проблеми інтеграції української транспортної інфраструктури до ЄС // 2023: IV Міжнародна науково-практична конференція "Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи". НТУУ "КПІ ім. Сікорського". 20.04.2023. С. 155—156.
- References:
1. NISS (2019), *Pershocherhovi zavdannia schodo modernizatsii avtodorozhn'oi infrastruktury v Ukraini: analitychna zapyska* [Priority tasks for the modernization of road infrastructure in Ukraine: analytical note], National Institute of Strategic Studies, Kyiv, Ukraine.
 2. Preyher, D. (2012), "Realization of Ukraine's transit potential as a factor in strengthening economic ties between Europe and Asia", *Ekonomika Ukrayiny*, vol. 4, pp. 47—59.
 3. Maritime business news of Ukraine (2021), "Strategy for the development of inland water transport of Ukraine for the period until 2031", Available at: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491> (accessed 22.04.2024).
 4. Maksymov, S. Tiron-Vorobyova, N. and Romanovs'ka, O. (2019), "River transport of Ukraine: modern realities and prospects", *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernads'koho. Seriya: Tekhnichni nauky*, vol. 30 (69), no. 1, iss. 2, pp. 116—120.
 5. Fedaka, S.D. (2011), *Suchasna Ukraina: portret z natury* [Modern Ukraine: a portrait from nature], Lira, Uzhhorod, Ukraine.
 6. Komchatnykh, O.V. Petrovs'ka, S.I. and Red'ko, N.O. (2021), "The current state and prospects for the development of the transport infrastructure of Ukraine", *Prychornomors'ki ekonomichni studiyi*, vol. 64, pp. 11—16.
 7. Agility Emerging Markets Logistics Index (2017), "Interactive Map", Available at: <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/Emerging-Markets/2017/Interactive-Map.aspx> (accessed: 21.05.2024).
 8. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution "On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Accessed 25 May 2024).
 9. World Economic Forum (2019), *The Global Competitiveness Report 2019*, World Economic Forum, Geneva.
 10. Tserkovna, A.V. and Rakhimi, A.M. (2023), "Internal water transport of Ukraine: problems and prospects", *Rynkova ekonomika: suchasna teoriya i praktyka upravlinnya*, vol. 21 (3 (52)), pp. 504—528.
 11. Shul'ts, S.L. and Luts'kiv, O.M. (2022), "Problems of functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime conditions", *Rehional'na ekonomika*, vol. 2 (104), pp. 85—93.
 12. Word and deed: analytical portal (2023), "How the full-scale war affected the volume of transportation in Ukraine", Available at: <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahu-perevezen-ukrayini> (accessed: 22.04.2024).
 13. State Statistics Service of Ukraine (2024), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 25 May 2024).
 14. Antoshchyshyna N.I. (2013), "Integration processes of Ukrainian transport system into the EU", *Efektivna ekonomika*, vol. 10, Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423> (Accessed: 12.04.2024).
 15. World Trade Organization (2011), "Monthly series for some 70 economies", Available at: http://www.who.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/monthly-trade.e.xls (accessed 21.02.2013).
 16. Hrabenko, O.O. and Sytnyk, N.I. (2023), "Problems of integration of the Ukrainian transport infrastructure into the EU", IV Mizhnarodna nauково-praktychna konferentsiya "Biznes, innovatsiyi, menedzhment: problemy ta perspektyvy" [4th International Scientific and Practical Conference "Business, Innovations, Management: Problems and Prospects"], NTUU "KPI im. Sikors'koho", Kyiv, Ukraine, pp. 155—156.
- Стаття надійшла до редакції 07.06.2024 р.*