

УДК 656.2.078: [339.923:061.1 ЄС]

А. Є. ГОЛОВКОВА<sup>1\*</sup>, В. І. БАРТКО<sup>2</sup>, А. М. ЯКИМОВА<sup>3</sup>

<sup>1\*</sup> кафедра «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта golovkovanna@gmail.com

<sup>2</sup> кафедра «Фінанси та економічна безпека», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта vitaliyabartko@gmail.com.

<sup>3</sup> кафедра «Фінанси та економічна безпека», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 74, ел. пошта allochkaja112@gmail.com.

## СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ КРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

**Мета.** Головною метою роботи є здійснення аналізу ринку транспортних послуг в Україні, відображення реального стану та розробка сучасних євроінтеграційних стратегічних напрямів розвитку транспортної сфери України. **Методика.** Сучасна євроінтеграційна стратегія розвитку залізничного транспорту повинна передбачати створення умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях та стійкий ріст національної економіки, бути направлена на забезпечення лідерства України у світовій економічній системі, реалізацію транзитного потенціалу країни, раціональне використання потенціалу свого унікального економіко-географічного положення під впливом процесів інтеграції за рахунок системного та комплексного підходу. **Результати.** Транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим стан головних транспортних галузей України ще не повною мірою відповідає таким вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку. Розроблено євроінтеграційні напрями стратегічного розвитку транспортної сфери транспорту України. Досліджено сучасний стан та основні пріоритетні напрями ПАТ «Укрзалізниця» в контексті євроінтеграції. Обґрунтовано етапи розвитку залізничного транспорту та визначено шляхи досягнення його стратегічних цілей щодо TRANS-Європейської транспортної мережі (TEN-T). **Наукова новизна.** Визначено стратегічні напрями розвитку транспортної сфери та запропоновано використовувати нові інформаційні технології для управління рухом транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку. **Практична значимість.** Запропоновані стратегічні напрями щодо вдосконалення системи управління рухом транспорту в міжнародних транспортних коридорах, проведено аналіз сучасного транспортного ринку та визначені його перспективи. Поглиблення міжнародного співробітництва України в транспортній сфері та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу передбачають уніфікацію вимог не тільки до рухомого складу шляхів сполучення, але і до організації транспортного процесу та встановлення єдиних вимог до його якості. Відпрацьовуються ці питання, насамперед, через спільний розвиток існуючих та розбудову нових міжнародних транспортних коридорів.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, євроінтеграція, TRANS-Європейської транспортної мережі, транспортні коридори, реформи.

### Вступ

Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему є одним із пріоритетів державної політики України. Це очевидно з підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, яке стало основою масштабних внутрішніх змін у всіх сферах української економіки, включаючи залізницю, яка, крім того, перебуває у процесі внутрішнього рефор-

мування, що передбачає особливий інтерес до перспектив розвитку залізничного транспорту.

Розробкою наукових підходів щодо інтеграційних напрямів розвитку транспортної галузі займаються багато вчених. Питанням інтеграційного розвитку залізничного транспорту присвячені роботи Л. Є. Воронкової [1], О. Г. Дейнеки [2], Дергаусової А. О. [3], Л.С. Головкової [4], В.О. Мельник [5], П. Підлісного [6], М. М. Чеховської [7].

## Мета

Сформувати та обґрунтувати євроінтеграційні стратегічні напрями розвитку транспортної сфери України. Дослідити сучасний стан та основні пріоритети ПАТ «Укрзалізниця» в контексті євроінтеграції. Розробити етапи розвитку залізничного транспорту та визначити шляхи досягнення його стратегічних цілей щодо TRANS-Європейської транспортної мережі (TEN-T).

## Методика

Сучасні євроінтеграційні напрями розвитку залізничного транспорту повинні передбачати створення умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях стійкого росту, бути направленими на забезпечення лідерства України у світовій економічній системі, реалізацію транзитного потенціалу країни, раціональне використання потенціалу свого унікального економіко-географічного положення під впливом процесів інтеграції стійкого росту національної економіки за рахунок системного та комплексного підходу.

Суттєво ефективним в найближчі роки для України в рамках «Угоди про асоціацію»[12] є

інтеграційне співробітництво, в якому важлива роль у транспортному секторі належить залізничного транспорту.

Необхідність підвищення конкурентоспроможності ПАТ «Укрзалізниця» на міжнародному транспортному ринку дозволяє визначити низку пріоритетів для ПАТ «Укрзалізниця» в плані поглиблення інституційної та інфраструктурної інтеграції у транспортному секторі. Інфраструктура залізничного транспорту відноситься до складової ринкової інфраструктури, її функціональне призначення полягає, в першу чергу, у створенні необхідних умов для розвитку сфери виробництва та забезпеченні ефективного функціонування всієї економічної системи. Більшу частку транспортної інфраструктури необхідно визнати застарілою, як таку, що не відповідає міжнародним вимогам. В першу чергу, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і управління рухом поїздів. Узагальнення проблем, виявлених у розвитку транспортної сфери України в контексті євроінтеграції, дозволяє визначити стратегічні напрями розвитку інституційної та інфраструктурної інтеграції, які зображені на рис. 1.

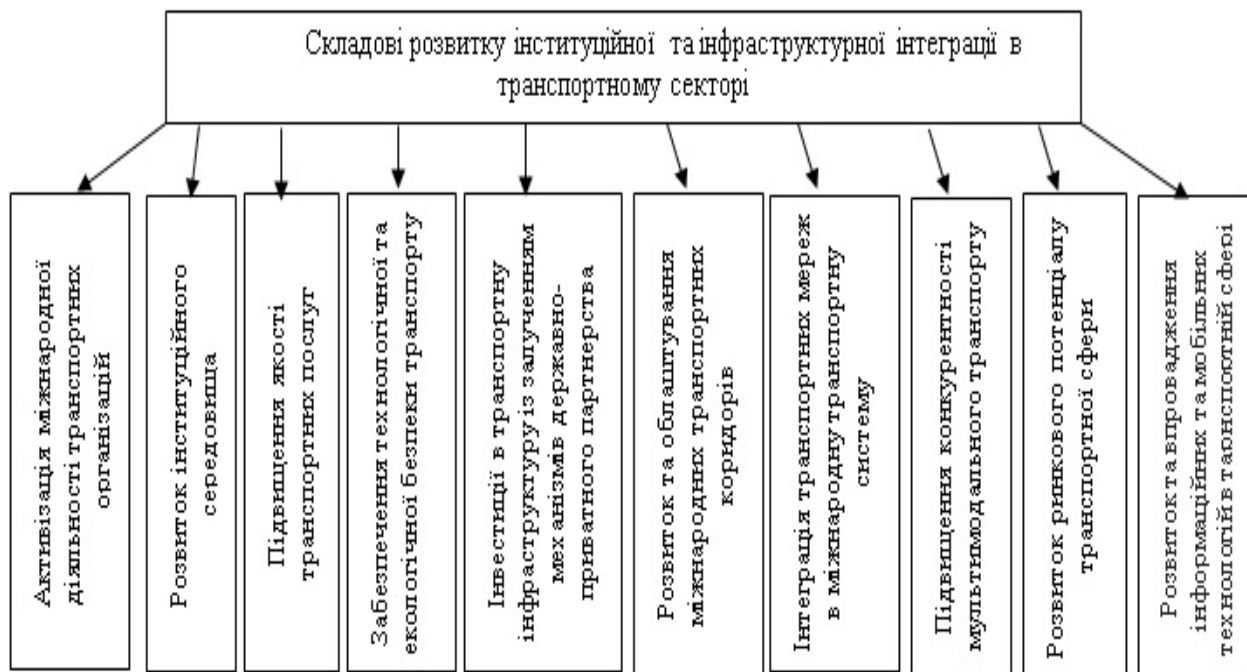


Рис. 1. Стратегічні орієнтири розвитку інституційної та інфраструктурної інтеграції в транспортній галузі.  
Джерело: розроблено авторами

1. Активізація та реалізація реформ залізничного транспорту з урахуванням досвіду європейських країн.

Реформування залізничного транспорту здійснюється відповідно до державної програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки [9].

Реформа передбачає створення ефективного механізму міжгалузевої конкуренції через політику лібералізації доступу до потенційно конкурентних секторів, слідуючи європейським реформам та реалізуючи принцип поділу інфраструктури та транспорту – управління інфраструктурою та управління транспортним процесом, що вперше було визначено в ЄС директивою 91/440/ЄЕС (Директива Ради про розвиток залізниць Співтовариства, 1991 р.) [8]. Це змусить залізницю запровадити нові правила та принципи управління організацією цих областей, щоб визначити і встановити нові необхідні вимоги до майна, розрахунків та інших фінансових показників. Відкритий доступ до залізничної інфраструктури забезпечить можливість для нових компаній, які будуть пропонувати нові та більш якісні послуги.

На відміну від інфраструктури, яка обслуговує міжміське, транзитне та міжнародне сполучення, передбачається утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, які можуть фінансуватися за рахунок місцевих бюджетів та приватного капіталу [9].

Реформування ПАТ «Укрзалізниця» стає актуальним з огляду на наближення національного та європейського законодавства в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та тому, що темпи реформування залізничного транспорту в Україні значно повільніші, ніж у ЄС. Це вимагає перегляду Державної програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки [9], щоб скорегувати умови реформування та гармонізувати нормативно-правову базу реформи з основними положеннями відповідних директив ЄС, що забезпечить інституційну інтеграцію ПАТ «Укрзалізниця» з європейськими транспортними системами.

2. Широкомасштабна технічна і технологічна модернізація залізниць та перехід на інноваційний шлях розвитку.

Найбільш гострими проблемами ПАТ «Укрзалізниця» є: критичне фізичне та моральне зношення рухомого складу, невідповідність

його техніко-економічних характеристик сучасним вимогам (загальний відсоток зносу – 92,8%); погіршення стану інфраструктури в транспортній сфері.

Основними причинами такої ситуації є: 1) припинення експлуатації рухомого складу, що відпрацював призначений термін служби; 2) постійне недофінансування, що призводить до старіння українського залізничного рухомого складу та низьким темпом його оновлення. 3) неефективний підхід до підтримки та оновлення матеріально-технічної бази необхідних технічних послуг; 3) неефективний підхід до технічного обслуговування та модернізації матеріально-технічної бази; 4) регулярне невиконання основних державних програм щодо відновлення рухомого складу та інфраструктури.

Поглиблена технічна та технологічна оновлення інтеграція ПАТ «Укрзалізниця» може призвести як до позитивних (наприклад, імпорту нових технологій), так й до негативних наслідків (вразливості вітчизняних виробників). Тому дуже важливим є дотримання пріоритетності інтересів національної економіки.

3. Формування інвестиційної стратегії та механізму інноваційного розвитку технічного забезпечення рухомого складу та транспортної інфраструктури.

Проблематика, яка висвітлена в п. 2, свідчить про необхідність впровадження такої стратегії, яка б, з одного боку, сприяла підвищенню інвестиційної привабливості Укрзалізниці на європейському рівні, як партнера та позичальника, а з іншого боку, мала можливість максимально задіяти ресурси національного господарства. Прикладом може слугувати реалізація стратегії оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012 – 2016 рр. відповідно до Програми від 01.08.2011 р. № 840 [14].

23.02.2018 року ПАТ «Укрзалізниця» і американська корпорація General Electric підписали контракт на суму в 1 млрд. доларів на поставку 225 і модернізацію 75 локомотивів на умовах фінансового лізингу Укрексімбанком під гарантії найкрупнішого американського банку City Bank [15]. Це повинно вважатися добрим знаком для іноземних інвесторів, але, оскільки залізниця є важливою ланкою, яка забезпечує розвиток сфери національного виробництва, та обсяг попиту на тяглову техніку з її боку дозволяє збудувати завод в Україні (оскільки ная-

вні Львівський локомотиворемонтний, Дніпровський електровозобудівний і Запорізький електровозоремонтний заводи не мають технічної можливості без капітальних інвестицій реалізувати такий великий заказ), в тому числі за участю іноземного капіталу, це дуже важливо враховувати при формуванні інвестиційної стратегії. Це призвело би до зростання національного ВВП, зайнятості населення, зібраних податків тощо, тобто, Україна мала б подвійний ефект – вирішення проблем технічного переснащення залізниці та розвиток ринку виробництва високотехнологічного оснащення. Але на сучасному етапі, як бачимо, такі крупні інвестиційні рішення не є далекоглядними та не враховують національних інтересів.

4. Розвиток мультимодального (комбінованого) транспорту через участь у мультимодальних проектах.

ПАТ «Укрзалізниця» проводить транспортні послуги в межах трьох (№ 3, № 5, № 9) загальноєвропейських міжнародних транспортних коридорів, визначених на другому загальноєвропейському транспортному засіданні на Криті. Проте темпи та масштаби розвитку залізничної

інфраструктури в Україні не можна порівняти з аналогічними процесами в європейських країнах, які не тільки активно розвивають свої транспортні мережі, але й впроваджують нововведення. Одним з важливих завдань є завершення будівництва нового Бескидського тунелю, що дозволить збільшити пропуск п'ятого міжнародного транспортного коридору (Італія – Словенія – Угорщина – Словаччина – Україна). Стратегічне значення тунелю полягає у транспортуванні товарів на західний кордон країни, а завершення будівництва дозволить підвищити ефективність та швидкість руху на цій частині коридору.

Експерти міжнародних організацій надають Україні одне з найбільших транзитних показників у Європі – 3,75 [13]. Це вказує на те, що Україна має значний потенціал для подальшого розвитку та збільшення транзитного потенціалу. Міжнародні транспортні коридори, які проходять через Україну, свідчать про наявність значного транзитного потенціалу України та впровадження транспортної мережі до міжнародної транспортної системи (табл. 1).

Таблиця 1

#### Міжнародні транспортні коридори України

| Номер коридору та значення                                     | Маршрут руху   | Довжина, км      |                                   |
|--|--|------------------|-----------------------------------|
|  |  | Всього           | В тому числі Україна              |
| Пан-європейський транспортний коридор № 3                      | Берлін-Вроцлав-Катовіце-Львів-Київ                               | 1640             | 648 (залізниця);<br>617 (дорога)  |
| Пан-європейський транспортний коридор № 5                      | Лісабон-Барселона-Трієст-Будапешт-Київ                           | 1595             | 266 (залізниця);<br>388 (дорога)  |
| Пан-європейський транспортний коридор № 9                      | Гельсінкі-Санкт Петербург-Вітебськ-Київ-Кишинів-Пловдив-Салоніки | 3400             | 1496 (залізниця);<br>996 (дорога) |
| Трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика-Чорне море) | Трієст-Любляна-Будапешт-Братислава-Ужгород-Львів                 | 1595             | 975                               |
| Трансконтинентальний транспортний коридор (ТРАСЕКА)            | Європа-Кавказ-Азія   | 4745 (залізниця) | 1001                              |

Оптимальна поведінка транспортних потоків через транзитну територію країни неможлива без розвитку та формування транспортної інфраструктури, яка відповідає європейським вимогам. Перш за все, це вимагає використання сучасних інноваційних технологій у будівництві залізничних шляхів; використання логістич-

ної та транспортної потенціалу території; розвиток прикордонної інфраструктури; підвищення ефективності функціонування логістичних центрів, які надають транспортні послуги; збалансована регуляторна політика у сфері транзитних перевезень тощо. Це підвищить ефективність територій транзитного потенціалу

України та інтегрується в міжнародну транспортну систему.

Окрім інфраструктурних проектів, важливо також вдосконалити систему управління рухом транспорту в міжнародних транспортних коридорах, провести аналіз сучасного транспортно-го ринку та його перспектив, використовувати нові інформаційні технології для управління рухом транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку.

Комбінований транспорт вважається одним з потенційних можливостей ПАТ «Укрзалізниця», але ми відстаємо від ЄС за рівнем розвитку цього напрямку діяльності, що є перешкодою для інтеграції в європейську залізничну мережу. Комбінований транспортний потяг «Вікінг» проходить через Україну, Білорусь та Литву, та з'єднує інфраструктуру морських контейнерних і контейнерних ліній Балтійського регіону з подібною інфраструктурою Чорного, Середземного і Каспійського морів. Контейнерний поїзд «Зубр» проходить через чотири держави, що з'єднують Балтійське і Чорне моря, а також українські порти Іллічівська та Одесу з портами Рига (Латвія) та Мууга (Естонія).

Існує новий проект для розвитку TRANS-європейської транспортної мережі (TEN-T) в Європі який передбачає створення до 2050 року нової транспортної системи на території ЄС. Основна мета політики TEN-T – з'єднання мереж TEN-T з інфраструктурою країн-сусідів, що забезпечить ефективне і надійне управління міграцією на зовнішньому кордоні з акцентом на пунктах перетину кордону, щоб забезпечити безперервний рух транспорту, спростити процедуру перетину кордону та прикордонного контролю.

#### 5. Розвиток швидкісного транспорту.

Важливим завданням української транспортної політики в контексті поглиблення інтеграції та глобалізації є підвищення швидкості та ефективності як внутрішнього, так і транзитного транспорту.

Сьогодні основні актуальні напрями в Україні забезпечуються високошвидкісними пасажирськими перевезеннями. Однак, використовуючи термін «швидкісне пасажирське сполучення», слід зазначити, що максимальна швидкість українських швидкісних поїздів складає 100 – 120 км на годину, а в Європі – 160 км за годину або більше. Швидкісні залізничні перевезення в Україні не відповідають Європейсь-

ким стандартам. Це призводить до скорочення попиту європейських перевізників на залізничні перевезення, які віддають перевагу більш привабливим умовам, маршрутам та цінам.

Подальше впровадження швидкісного руху шляхом побудови відповідної інфраструктури та розподілу залізничної мережі окремо для пасажирських і вантажних перевезень на стратегічних залізничних шляхах слід розглядати як довгострокову та інноваційну базу для ПАТ «Укрзалізниця». Це дозволить забезпечити інтеграцію в рамках Європейської спільноти залізничного транспорту, враховуючи світові тенденції у високошвидкісних вантажних і пасажирських перевезеннях.

#### 6. Відновлення транзитного залізничного транспорту.

Основна частина транзитних товарів передається з Казахстану, Росії та Білорусі до європейських країн, зокрема Угорщини, Словаччини, Чехії, Австрії та Румунії, а також інших країн світу через порти.

Зростання міжнародної конкуренції в транспортно-транзитному секторі для додаткових транзитних потоків, прискорений розвиток залізничної інфраструктури в сусідніх країнах вимагає збільшення пропускної спроможності на кордоні.

#### 7. Покращення обслуговування пасажирів відповідно до директив та правил ЄС, передбачених Угодою про асоціацію.

Пасажирські залізничні перевезення в ЄС визначаються двома положеннями та Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 [10] року про громадськість. Регламент (ЄС) № 1371/2007 був спрямований на захист прав користувачів пасажирів залізниць та на підвищення якості та ефективності послуг пасажирських перевезень з метою сприяння збільшенню частки залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.

Успішне виконання цього Положення в галузі залізничної галузі України не тільки покращить якість та ефективність поїздів та підвищить стандарти безпеки пасажирських перевезень, що експлуатуються залізничним транспортом, а також допоможе регулювати відносини між залізничним підприємством та пасажирями (споживачами) в Україні.

7. Створення системи управління безпекою руху та системи захисту навколишнього середовища.

Основними проблемами залізничного транспорту є застарілі технології виробництва, енергозберігаюче обладнання, перевезення небезпечних вантажів, велика кількість застарілих і фізично зношених екологічних споруд, збільшення забруднення, проблеми безпеки та інше. Всі сказані мають негативні наслідки для навколишнього середовища.

Реформування залізничного сектору є можливістю створення ефективної системи екологічної безпеки залізниць, яка буде повністю відповідати основним принципам національної екологічної політики.

### Результати

Визначено стратегічні напрями розвитку транспортної сфери та запропоновано використовувати нові інформаційні технології для управління рухом транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку.

### Наукова новизна та практична значимість

Серед основних завдань, що стоять перед Укрзалізницею в контексті інституційної та інфраструктурної інтеграції, визначені наступні:

1) прискорити реформування галузі залізничного транспорту з належним врахуванням досвіду країн ЄС (зміна та вдосконалення організаційної структури управління залізничним транспортом, забезпечення прозорості та рівного доступу всіх підприємств до залізничної інфраструктури);

2) залучати зовнішні та внутрішні інвестиції для технологічного відновлення основного обладнання та інфраструктури, відповідно до принципу розумного поєднання технологічної ефективності та екологічної безпеки на основі вивчення досвіду європейських країн у галузі рухомого складу та ремонту і модернізації залізничної інфраструктури;

3) використання можливостей, що надаються участю в європейських мультимодальних проєктів для розвитку TRANS-європейської транспортної мережі TEN-T з метою підвищення конкурентоспроможності ПАТ «Укрзалізниця» на міжнародному рівні;

4) запровадити високошвидкісні транспортні послуги, що встановлюють довгострокові та якісно нові принципи розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на шляху європейської інтеграції, забезпечуючи неперервні ринкові відносини між економічними агентами та вирішення проблеми глобалізації, що дозволяє здійснювати постачання як вантажів, так і пасажирів швидше;

5) затвердити стратегію розвитку залізничної інфраструктури, що дозволить подолати відставання в темпах розвитку української частини міжнародних транспортних коридорів та залучити додаткові транзитні вантажні потоки, що прискорить інтеграцію інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»;

6) підвищувати та зберігати високі стандарти якості перевезень пасажирів відповідно до європейських принципів та норм;

7) створити ефективну систему управління безпекою залізничного транспорту.

### Висновки

Можна зробити висновок, що існує загальна зацікавленість у поглибленні інтеграції ПАТ «Укрзалізниця» на ринку транспортних послуг ЄС. Західноєвропейські держави прагнуть диверсифікувати, як джерела походження імпортованих товарів, так і шляхи їх транспортування, а ПАТ «Укрзалізниця» має значний потенціал у цій галузі. Головний принцип подальшого існування залізничного транспорту України – це збереження потенціалу національної залізничної системи і її ролі як базової соціально-економічної системи України, зміцнення її позицій на ринку транспортних послуг і гармонійної інтеграції в Транс-європейську транспортну мережу.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Воронкова А. Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация: монография / А. Э. Воронкова; Восточноукр. нац. ун-т – Луганск: ВНУ, 2000. – 315 с.
2. Дейнека О. Г. Теоретичні підходи до державної стратегії розвитку залізничного транспорту / О. Г. Дейнека, О. О. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 35. – С. 214 – 216.

3. Дергоусова А. О. Методичний підхід до формування стратегії розвитку залізничного туризму на залізницях України / А. О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 35. – С. 51 – 54.
4. Головка Л.С. Особливості формування та розвитку конкурентного потенціалу ПАТ «Укрзалізниця» за умов реформування / Л.С. Головка, Г.В. Омельчак // Perspective economic and management issues: Collection of scientific articles. – Vienna, Austria, 2015. – С. 179 – 184.
5. Мельник В. О. Бюджетування в системі стратегічного планування діяльності підприємств залізничного транспорту / В. О. Мельник // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей / Українська державна акад. залізничного транспорту. – Х.: УкрДАЗТ, 2009. – Вип. 28. – С. 183 – 185.
6. Підлісний П. І. Економічні аспекти створення та діяльності операторської мультимодальної компанії – перевізника Укрзалізниці / П. Підлісний, О. Кравчук // Економіст. – 2010. – №3. – С. 66 – 72.
7. Чеховська М. М. Методичні підходи до оцінки ефективності розвитку системи залізничного транспорту України в умовах посилення глобалізації / М. М. Чеховська // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – Вип. 37. – С. 160 – 164.
8. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог общества // Official. – № L 237. – 1991. – С. 25–28.
9. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
10. Регламент (ЕС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Reglament-1371-UA.pdf>
11. Головка Л.С. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції / Л.С. Головка, Г.В. Омельчак / Збірник наукових праць ДНУЗТ «Проблеми економіки транспорту», випуск 7, Д.: ДНУЗТ, 2014 – с. 80-86
12. Угода про асоціацію між Україною та ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/european-integration/ua-eu-association>
13. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. пос [для студ. Вищ.навч.закл.] / І. М.Сокур, Л. М.Сокур, В. В. Герасимчук. - К.: центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
14. Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. затверджена Постановою КМУ від 01.08.2011 № 840 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
15. Угода на 1 млрд дол. з General Electric: чому Україна не побудує свої локомотиви / Сайт Сьогодні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.segodnya.ua/economics/transport/sdelka-na-1-mlrd-dollarov-s-general-electric-pochemu-ukraina-ne-postroit-svoi-lokomotivy-1118237.html>

А. Е. ГОЛОВКОВА<sup>1\*</sup> В. И. БАРТКО<sup>2</sup> А. М. ЯКИМОВА<sup>3</sup>

<sup>1\*</sup>кафедра «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днипро, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, эл. почта [golovkovanna@gmail.com](mailto:golovkovanna@gmail.com)

<sup>2</sup>кафедра «Финансы и экономическая безопасность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днипро, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, эл. почта [vitaliyabartko@gmail.com](mailto:vitaliyabartko@gmail.com)

<sup>3</sup>кафедра «Финансы и экономическая безопасность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днипро, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 74, эл. почта [lochkajal12@gmail.com](mailto:lochkajal12@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ СТРАНЫ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

**Цель.** Главной целью работы является проведение анализа рынка транспортных услуг в Украине, отражение реального состояния и разработка современных евроинтеграционных стратегических направлений развития транспортной сферы Украины. **Методика.** Современная евроинтеграционная стратегия развития железнодорожного транспорта должна предусматривать создание условий для модернизации, перехода на

инновационный путь и устойчивый рост национальной экономики, быть направлена на обеспечение лидерства Украины в мировой экономической системе, реализацию транзитного потенциала страны, рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения под влиянием процессов интеграции за счет системного и комплексного подхода. **Результаты.** Транспорт должен развиваться опережающими темпами, что будет способствовать укреплению внешнеэкономических связей Украины, его территориальному развитию, привлечению дополнительного транзита, увеличению объемов валютных поступлений, оптимизации товаропотоков. Вместе с тем состояние главных транспортных отраслей Украины еще не в полной мере отвечает таким требованиям и требует дальнейшего реформирования и развития. Разработаны евроинтеграционные направления стратегического развития транспортной сферы транспорта Украины. Исследовано современное состояние и основные приоритетные направления ПАО «Укрзалізниця» в контексте евроинтеграции. Обоснованы этапы развития железнодорожного транспорта и определены пути достижения его стратегических целей по ТРАНС-Европейской транспортной сети (TEN-T). **Научная новизна.** Определены стратегические направления развития транспортной сферы и предложено использовать новые информационные технологии для управления движением транспорта как на внутреннем, так и на международном рынке. **Практическая значимость.** Предложены стратегические направления по совершенствованию системы управления движением транспорта в международных транспортных коридорах, проведен анализ современного транспортного рынка и определены его перспективы. Углубление международного сотрудничества в транспортной сфере и постепенная интеграция транспортной системы в европейскую транспортную сеть предусматривают унификацию требований не только к подвижному составу путей сообщения, но и к организации транспортного процесса и установление единых требований к его качеству. Отрабатываются эти вопросы, прежде всего, через совместное развитие существующих и развитие новых международных транспортных коридоров.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, евроинтеграция, ТРАНС-Европейской транспортной сети, транспортные коридоры, реформы.

A. E. GOLOVKOVA<sup>1\*</sup>, V. I. BARTKO<sup>2</sup>, A. M. YAKIMOVA<sup>3</sup>

<sup>1\*</sup>Department of Economic and Management, Dnipropetrovsk National University of Rail Transport named after Academician V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 04, e-mail. mail golovkovanna@gmail.com

<sup>2</sup>Department of Finance and Economic Security, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 04, e-mail. mail vitaliyabartko@gmail.com

<sup>3</sup>Department of Finance and Economic Security, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 74, e-mail. mail allochkajal12@gmail.com

## STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SPHERE OF THE COUNTRY IN THE CONTEXT OF EUROINTEGRATION

**Goal.** The main goal of this work is to analyze the market of transport services in Ukraine, a reflection of the real state and development of modern European integration of strategic directions of development of the transport sector of Ukraine. **Technique.** Modern European integration strategy of development of railway transport should provide for the creation of conditions for modernization, transition to innovative and sustainable growth of the national economy, to be focused on providing leadership of Ukraine in the world economic system, the realization of transit potential of the country, rational use of the potential of its unique geographic location under the influence of integration processes through systemic and integrated approach. **Results.** Transport should be developed at a faster pace, which will strengthen foreign trade relations of Ukraine, its territorial development, attracting additional transit, to increase foreign exchange earnings, optimizing trade flows. However, the condition of the main transport sectors of Ukraine does not fully meet such requirements and needs further reform and development. Developed by the European directions of strategic development of the transport sector transport of Ukraine. Investigated the current state and main priorities of PJSC "Ukrzaliznytsia" in the context of European integration. Reasonably stages of railway transport development and identifies ways to achieve its strategic objectives in the TRANS-European



transport network (TEN-T). **Scientific novelty.** Defined the strategic directions of development of the transport sector and proposed to use new information technology to control traffic in both domestic and international market. **Practical significance.** Strategic directions for improving the system of traffic control in international transport corridors, the analysis of modern transport market and identified prospects. Deepening international cooperation in the transport sector and gradual integration of the transport system into the European transport network envisage harmonization of requirements for rolling stock of Railways, but also to the organization of the transport process and the establishment of uniform requirements to its quality. Practiced these questions, primarily through a joint development of existing and development of new international transport corridors.

*Key words:* railway transport, eurointegration, TRANS-European transport network, transport corridors, reforms.

## REFERENCES

1. Voronkova A. E. Strategicheskoe upravlenie konkurentosposobnym potentsialom predpriyatiya: diagnostika i organizatsiya: monografiya [Strategic management of the competitive potential of the enterprise: diagnostics and organization: monograph. East cure nats un-t]. Lugansk: VNU, 2000. 315 p.
2. Deyneka O. G., Mishchenko O. O. Teoretychni pidkhody do derzhavnoi stratehii rozvytku zaliznychnoho transportu [Theoretical Approaches to the State Strategy for the Development of Railway Transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk.-prakt. statei*. [Bulletin of the Economy of Transport and Industry: Sb. science-practice articles] - Kharkiv .: UkrDazT., 2011, issue 35, pp. 214–216.
3. Dergoussova A.O. Metodichnyi pidkhid do formuvannya stratehii rozvytku zaliznychnoho turizmu na zaliznytsiakh Ukrainy [Methodical Approach to the Formation of the Strategy for the Development of Railway Tourism on the Railways of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk.-prakt. statei* [Bulletin of the Economy of Transport and Industry: Sb. science-practice articles] Kharkiv .: UkrDazT, 2011, issue 35, pp. 51-54.
4. Golovkova L. S., Omelchak G. V. Osoblyvosti formuvannya ta rozvytku konkurentnoho potentsialu PAT «Ukrzaliznytsia» za umov reformuvannya [Features of the formation and development of the competitive potential of PJSC "Ukrzaliznytsia" under conditions of reformation]. *Perspective economic and management issues: Collection of scientific articles*. - Vienna, Austria, 2015, pp. 179-184.
5. Melnyk V.O. Biudzhetuvannya v systemi stratehichnoho planuvannya diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Budgeting in the system of strategic planning of the railway transport enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk.-prakt. statei. Ukrainska derzhavna akad. zaliznychnoho transportu* [Bulletin of the Economy of Transport and Industry: Sb. science-practice articles. Ukrainian State Acad. rail transport. - Kharkiv .: UkrDazT. 2009, issue 28, pp. 183 - 185.
6. Pidlisnyi P., Kravchuk O. Ekonomichni aspekty stvorennia ta diialnosti operatorskoi multimodalnoi kompanii – pereviznyka Ukrzaliznytsi [Economic aspects of the creation and operation of the operator multimodal company - carrier Ukrzaliznytsia]. *Ekonomist* [Economist].. 2010, issue 3, pp. 66-72.
7. Chekhovskaya M. M. Metodichni pidkhody do otsinky efektyvnosti rozvytku systemy zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh posylennia hlobalizatsii [Methodical approaches to the estimation of the efficiency of the development of the railway transport system of Ukraine in the conditions of increasing globalization]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk.-prakt. statei* [Bulletin of the Economy of Transport and Industry: Sb. science-practice articles]. Kharkiv .: UkrDazT., 2012, issue 37, pp. 160-164.
8. Direktiva 91/440 YeES Soveta [Council Directive 91/440 EEC]. 1991, issue L 237, pp. 25-28.
9. Derzhavna tsilova prohrama reformuvannya zaliznychnoho transportu na 2010 – 2019 roky. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
10. Rehlament (IeS) № 1370/2007 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady. Available at: <http://doszt.gov.ua/content/media/Reglament-1371-UA.pdf>
11. Golovkova L. S., Omelchak G.V. Zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh yevrointehratsii [Ensuring the competitiveness of Ukraine's rail transport in conditions of European integration]. *Zbirnyk naukovykh prats DNUZT «Problemy ekonomiky transportu»* [Scientific Proceedings of the State Research and Production Enterprise "Problems of Transport Economics"], 2014, issue 7, Dnipropetrovsk: DNUZT - pp. 80-86
12. Association Agreement between Ukraine and the EU. Available at: <http://mfa.gov.ua/ru/about-ukraine/european-integration/ua-eu-association>

13. Smyrnov I.H., Sokur I. M., Sokur L. M., Herasymchuk V. V. Transportna lohistyka [Transport Logistics]. Tsentr uchbovoi literatury Publ, 2009, 222 p.
14. Prohrama onovlennia lokomotyvnoho parku zaliznyts Ukrainy na 2012-2016 rr. [Program of renewal of the locomotive fleet of railways of Ukraine for 2012-2016]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
15. \$ 1 billion deal with General Electric: why Ukraine will not build its locomotives. *Site Today*. Available at: <https://www.segodnya.ua/economics/transport/sdelka-na-1-mlrd-dollarov-s-general-electric-pochemu-ukraina-ne-postroit-svoi-lokomotivy-1118237.html>

Надійшла 18.05.2018 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С., д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М.