

УДК 338.47:330.161(477)

МИХАЙЛИЧЕНКО Катерина,

к. е. н., с. н. с., завідувач сектору з питань розвитку транспортної інфраструктури
відділу безпеки реального сектору економіки
Національного інституту стратегічних досліджень

ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ У НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСАХ УКРАЇНИ

Проаналізовано стратегії розвитку транспортних систем провідних країн світу, на основі яких запропоновано стратегічну мету розвитку транспортного сектору України на найближчі 15 років. Визначено пріоритети державної політики, реалізація яких забезпечить швидкий вихід транспортної галузі із кризи та надасть необхідний імпульс для подальшого її розвитку.

Ключові слова: транспортний сектор, державна політика, національні інтереси України, структурні реформи, ринок, конкуренція.

Михайличенко Е. Транспортная стратегия в национальных интересах Украины. Проанализированы стратегии развития транспортных систем ведущих стран мира, на основании которых выработаны предложения относительно стратегических целей развития транспортного сектора Украины на ближайшие 15 лет. Определены приоритеты государственной политики, реализация которых обеспечит быстрый выход транспортной отрасли из кризиса и даст необходимый импульс для дальнейшего ее развития.

Ключевые слова: транспортный сектор, государственная политика, национальные интересы Украины, структурные реформы, рынок, конкуренция.

Постановка проблеми. Наприкінці 2016 р. Міністерством інфраструктури України спільно з проектом технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» проведено круглий стіл з питань оновлення Національної транспортної стратегії України до 2030 року [1]. У рамках заходу громадськості презентовано концепцію Національної транспортної стратегії (НТС) до 2030 року, обговорення якої виявило доцільність підключення до формування основних її положень, думок та пропозицій експертів, науковців та представників бізнесу. Зважаючи на це, доцільно запропонувати підхід до формування оновленої НТС України до 2030 р., який ґрунтується на врахуванні умов загострення боротьби між державами за транспортно-логістичне домінування, а також уточнити мету НТС та пріоритети розвитку транспортного сектору, реалізація яких дозволить здійснити ефективні,

© Михайличенко К., 2017

економічні, структурні, організаційні, технологічні та інституційні перетворення на транспорті, забезпечить швидкий вихід транспортної галузі з кризи та надасть необхідний імпульс для її подальшого розвитку у перспективі найближчих 15 років.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним та практичним аспектам перспективного розвитку транспортного сектору економіки приділяється багато уваги у науковій літературі, що пов'язано з необхідністю забезпечення ефективної роботи національної транспортної системи у період відновлення економічного зростання, глобалізації світового виробництва та міжнародної торгівлі. Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, Г. Ейтутіс приділяють увагу питанням розвитку залізничного транспорту [2–3], О. Котлубай, А. Филипенко та В. Баришнікова [4–5] – проблемам реформування портового господарства, А. Новікова і Т. Блудова – інтеграції національної транспортної системи до європейської, розвитку транзитного потенціалу країни [6–7].

Вчені досліджують окремі види транспорту, виходячи з особливостей функціонування кожного з них, акцентуючи увагу на реформуванні та стратегіях розвитку окремо залізничного, морського, авіаційного, автомобільного транспорту, хоч і наголошують на необхідності максимальної взаємодії між ними. При цьому невирішеною залишається проблема формування стратегії розвитку НТС України як важливого чинника забезпечення економічної безпеки держави та драйвера економічного зростання, яка була б здійснена в контексті реалізації далекосяжних транспортних стратегій, спрямованих на забезпечення національних економічних і політичних інтересів країн, безперешкодного доступу до світових товарних ринків.

Метою статті є уточнення цілей та пріоритетів державної політики розвитку транспортного сектору України на найближчі 15 років.

Матеріали та методи. Автором використані загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема індукція і дедукція, методи системного підходу і порівняльного економічного аналізу, узагальнення й аналітичного групування. Інформаційною базою стали праці вітчизняних науковців та матеріали Державної служби статистики України.

Результати дослідження. Епоха колоніалізму скінчилася разом із ХХ століттям, коли слабо розвинені країни Азії, Африки та Латинської Америки звільнилися від колоніальної залежності та стали на шлях самостійного розвитку. Проте прагнення окремих держав світу до економічного домінування на певній території не зникли. У сучасному світі боротьба за доступ на ринки енергетичних ресурсів, сировини, робочої сили, збуту готової продукції, а, відтак, і за транспортно-логістичне домінування на основних напрямках руху вантажопотоків, що забезпечує безперешкодний доступ на товарні ринки, видозмінюється. Агресивні дії провідних держав світу щодо сусідніх країн набувають більш завуальованої форми гібридних війн, які мають

різні прояви, у тому числі обумовлюють появу і реалізацію нових транспортних стратегій.

Найгострішим виявом сучасної гібридної війни стали події на сході України, які привели до численних людських жертв, до втрати 20 % економічного потенціалу, територіальних втрат й загрожують втратою незалежності. В рамках цієї гібридної війни Росія намагається підірвати економіку України всіма доступними засобами та лишити нашу країну існуючих конкурентних переваг, однією з яких є розвинута транспортна інфраструктура, вихід до Чорного і Азовського морів, розгалужена система міжнародних транспортних коридорів.

Стратегія Росії полягає у досягненні домінування на всьому євразійському просторі. З цією метою вона проводить активну експансіоністську економічну політику в рамках створеного нею Євразійського економічного союзу (ЄАЕС), намагаючись якомога активніше долучитися до китайської ініціативи «Новий Шовковий шлях». У червні 2016 р. на міжнародному економічному форумі в м. Петербург Росія висунула ідею великого партнерства в Євразії за участю країн ЄАЕС, Китаю, Індії, Пакистану, Ірану тощо, запропонувавши «інтеграцію інтеграцій» ЄАЕС, АСЕАН і ШОС [8].

Позиція Китаю щодо необхідності диверсифікації транспортних маршрутів при реалізації стратегічного проекту «Новий Шовковий шлях» дозволяє Росії розраховувати на допомогу Піднебесної у будівництві високошвидкісних автодоріг і залізничних шляхів, адже внаслідок дії санкцій та обвалу цін на нафту РФ гостро потребує інвестицій для виконання масштабних інфраструктурних проектів. Натомість, в обмін на фінансову допомогу, Китай намагається отримати контроль над російською транспортною інфраструктурою, посилюючи залежність Росії від себе.

Транспортна стратегія Китаю має зміцнити роль Азії як нового світового економічного центру та забезпечити його Китаю в цьому регіоні. Відтворення Великого Шовкового шляху, що в давні часи з'єднував Китай із країнами Європи, має активізувати торговельні зв'язки Азії, Європи та Близького Сходу та убезпечити економіку Китаю від наявних ризиків та викликів за рахунок формування розгалуженої мережі трансконтинентальних залізничних і автомобільних шляхів, розбудови регіональної портової інфраструктури. Для реалізації даної стратегії Китай у 2015 р. створив спеціальний Фонд «Шовковий шлях» з бюджетом 40 млрд дол. США, який постійно розширює географію фінансування інфраструктурних проектів [9].

За підсумками Всесвітнього економічного форуму, що відбувся у швейцарському Давосі у січні 2017 р., відкрилася нова реальність, в якій Китай стає стрижнем світової економічної стабільності, бо виступає на захист економічної глобалізації і міжнародної співпраці у вирішенні проблем, які загрожують світовому процвітання і економічному зростанню. Проект «Новий Шовковий шлях» все більше нагадує «План

Маршалла», який лідер КНР подає як амбітну програму зовнішньої допомоги, що принесе інвестиції, економічне зростання і відкриє торговельні шляхи до світових ринків країнам, що розвиваються [10].

Стратегія ЄС стосовно розвитку транспортного сектора [11] орієнтована насамперед на внутрішні потреби країн Європи. Вона полягає у створенні найкращих умов для функціонування єдиного європейського ринку шляхом формування мультимодальної Транс'європейської транспортної мережі (*TEN-T*) та задля блага всіх громадян, економіки і суспільства зробити європейську транспортну систему ресурсоефективною (яка заощаджує всі види ресурсів, насамперед енергетичні), економічно ефективною, фінансово стійкою; безпечною, а також та екологічно дружньою (тобто звести до мінімуму вплив транспортних засобів на клімат і навколишнє середовище).

Отже, Україна потребує розробки власної національної транспортної стратегії, яка в умовах гібридної війни, боротьби держав за транспортно-логістичне домінування та загострення конкуренції на ринку міжнародних перевезень, забезпечить реалізацію своїх національних інтересів, визначивши мету, принципи та пріоритети державної транспортної політики на найближчі 15 років. Виведення економіки України з кризового стану, зміцнення обороноздатності держави, вирішення багатьох соціально-економічних завдань, які стоять перед державою, мають базуватися на політиці динамічного й ефективного розвитку транспортного сектору економіки.

Натомість ми продовжуємо керуватися застарілими дороговказами [12], які не працюють в умовах довготривалої економічної кризи, військового конфлікту на сході країни, розпочатих широкомасштабних структурних реформ, зміни стратегічних партнерів на міжнародній арені. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. не враховує європейський вибір країни, формалізований у ратифікованій Угоді про асоціацію України з ЄС у 2014 р. [13] та створенні зони вільної торгівлі з ЄС з 1 січня 2016 р., не зважає на обмежувальні санкції РФ проти України щодо українського експорту і прямого транзиту територією Росії [14].

У презентованій Мінінфраструктури концепції Національної транспортної стратегії України до 2030 року спільно з проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» [15] визначено п'ять пріоритетів нової Транспортної стратегії України:

- ефективність державного управління транспортним сектором;
- надання якісних послуг з перевезень;
- забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі;
- підвищення безпеки та надійності перевезень;
- поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України.

Визначено також загальну мету та принципи державної транспортної політики. Акцентовано увагу на тому, що нова Транспортна стратегія України формуватиметься на основі стратегії сталого розвитку «Україна 2020» та вимог щодо розвитку транспортного сектору, визначених Угодою про асоціацію. Вона враховуватиме основні положення Стратегії сталого розвитку ЄС «Європа 2020», напрями європейської транспортної політики, визначені у Білій книзі ЄС – Транспорт [11], а також вимоги щодо розвитку національної транспортної системи в межах ініціатив регіонального співробітництва.

Аналіз документа засвідчив, що у презентованому варіанті Концепції мета та пріоритети розвитку транспортного сектору на перспективу сформульовані дуже загально і потребують уточнення. Структура стратегії не повною мірою відповідає встановленим вимогам до розроблення стратегій [16].

Але головним недоліком є те, що стратегія у запропонованому вигляді не дозволить змінити сутність деструктивних тенденцій та вирішити основні проблеми, характерні для сучасного транспорту України – технологічної відсталості та неефективності роботи транспортних підприємств, високого ступеня фізичного і морального зносу основних фондів, відсутності фінансування для відтворення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, низької якості та високої вартості транспортних послуг, втрати транзитних вантажопотоків, які дедалі частіше спрямовуються в обхід території України.

Для розв'язання системних проблем не передбачені нові шляхи та ефективні механізми. Не визначені базові принципи функціонування національної транспортної системи, які дозволять перетворити її на ефективну складову української економіки та потужного партнера на ринку міжнародних транспортних послуг. Презентація показала, що запропонований варіант Концепції не відповідає на головне питання – в якому напрямі розвиватиметься транспортна система України у найближчі 15 років і за рахунок чого вона вийде на якісно новий рівень, що відповідатиме міжнародним стандартам.

Відсутність по-справжньому стратегічного бачення наразі є головною проблемою розвитку не лише транспортного сектору, але всієї держави, що заважає її прогресивному розвитку та виведенню з економічної кризи не менше, ніж тотальна корупція та війна на сході країни. Важко говорити про стратегічне планування розвитку транспорту без чіткої стратегії розвитку економіки країни на найближчі 15 років, особливо якщо розглядати транспорт як похідну від економіки реального сектору і торгівлі. Не слід покладатися на думку західних експертів, які дбають про інтереси власних держав, а з українськими реаліями недостатньо обізнані.

Реальні проблеми у розвитку існуючої транспортної системи доволі помітні. Серед 100 найбільших державних держпідприємств країни, 22 – відносяться до транспортного сектору економіки,

20 – перебувають безпосередньо в сфері управління Мініфраструктури. Державні транспортні підприємства є другою (після енергетики) за вартістю активів і першою за чисельністю працюючих ланкою державного сектора економіки України. Вони формують четверту частину доходів і значною мірою впливають на загальну рентабельність державного сектору. Зокрема, найбільші державні транспортні компанії – ПАТ «Укрзалізниця» і ДАК «Укравтодор» у 2015 р. були збитковими (16,8 млрд грн і 216 млн грн збитків відповідно) [17].

Знижуються обсяги перевезень сьогодні не лише через тривалу фінансово-економічну кризу, військові дії на сході країни та економічну агресію Росії, але й внаслідок неефективної роботи підприємств транспортного сектору, які не можуть забезпечити належний рівень сервісу, швидкість перевезень, збереження вантажів, привабливі тарифні умови.

На залізничному транспорті у 2016 р. критична ситуація з кількістю доступного рухомого складу, що різко скорочується через зношеність. Нестача локомотивів і дефіцит палива загрожували зірвати експортні зобов'язання ключових вантажовідправників і, фактично, паралізувати економіку країни в цілому. За підсумками року залізничним транспортом України перевезено 344,1 млн т вантажів, що на 1,7 % менше порівняно з 2015 р. Наявний транзитний потенціал України використовується лише на 20 %. У 2016 р. обсяги транзиту залізницями України обвалилися на 30,2 % порівняно з попереднім роком і склали 11,2 млн т, що становить 5 % від усієї вантажної бази Укрзалізниці [18].

Морськими портами України у 2016 р. сумарно перевантажено 131,7 млн т вантажів, що на 9 % менше порівняно з аналогічним періодом 2015 р. Десять з тринадцяти портів, включаючи всі порти Великої Одеси, знизили обсяги перевалки вантажів. Портами України в минулому році перероблено 10,3 млн т транзитних вантажів, тоді як у 2013 р. – 25,1 млн т, тобто лише за три останніх роки обсяги переробки транзитних вантажів скоротилася в 2,4 рази [19].

В цій ситуації необхідно, *по-перше*, відштовхнутися від загально-світових тенденцій розвитку економіки, які характеризуються уповільненням темпів світового економічного зростання в цілому, й Китаю зокрема; переміщенням центрів споживання в Європу та Північну Америку, а центрів виробництва – до країн Азії, Африки та Латинської Америки, що швидко розвиваються; збільшенням у виробництві товарів частки високотехнологічних виробництв, які продукують товари з меншими витратами матеріалів та високою доданою вартістю. Розуміння цих процесів підкаже, в якому напрямі будуть переміщуватися транснаціональні товаропотоки сировини та готової продукції, які вимоги до логістики, умов і безпеки перевезень вантажів диктуватиме споживач транспортних послуг. Урбанізація і зростання мобільності робочої сили збільшуватимуть попит на швидкісні пасажирські перевезення, боротьба з негативними кліматичними змінами – на екологічний транспорт.

По-друге, структура економіки України, незалежно від зміни урядів і програм, змінюватиметься у напрямі зниження втручання держави в економіку, розвитку високоефективного сільськогосподарського виробництва, створення нових виробництв для поглибленої переробки та виготовлення кінцевої промислової продукції з високою доданою вартістю, розвитку міжгалузевого співробітництва, виведення застарілих потужностей та впровадження у виробництво нових технологій, зниження енергоємності ключових секторів економіки, зменшення ролі східних регіонів у формуванні ВВП країни. Зазначене змінить обсяги і структуру вантажопотоків, логістику внутрішніх та зовнішніх перевезень, баланс видів транспорту, задіяних у перевезеннях. У зовнішній торгівлі України переорієнтація на країни ЄС, Азії, Африки, Америки потребуватиме участі транспортної системи України у нових транспортно-логістичних ланцюгах поставок, а максимальне використання транзитного потенціалу країни – у диверсифікації маршрутів в обхід території Росії.

Найбільш правильним у моделюванні національної стратегії розвитку транспорту – усвідомити, яку роль йому буде відведено у забезпеченні економічного зростання і безпеки країни. У найближчі 15–20 років державна політика щодо розвитку транспортного сектору має виходити з необхідності його перетворення на системоутворюючий складник національної економіки, що дозволить поставити на «стійкі рейки» всю вітчизняну економіку і стане реальною альтернативою існуючому сьогодні монопрофільному шляху розвитку вітчизняної економіки на базі експортоорієнтованих галузей. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури повинна формувати «каркас» території, що слугуватиме базою для відновлення виробничих зв'язків між підприємствами, територіального поділу праці, зумовить динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни загалом, забезпечить цілісність країни шляхом вирівнювання економічного розвитку регіонів та модернізації національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інтегрованої у транспортні системи Європи та Азії.

Стратегія – це документ, який має визначити довгостроковий вектор розвитку транспортного сектору України з урахуванням майбутніх викликів і загроз внутрішнього та зовнішнього характеру. Визначені пріоритети його розвитку повинні забезпечити очікуваний вихід галузі з кризи та надати необхідний імпульс для подальшої модернізації, дозволити запровадити дієві заходи державної політики та здійснити низку ефективних економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті.

Враховуючи оновлену НТС України на період до 2030 р., слід визначити головні пріоритети розвитку транспортного сектору України.

Впровадження ринкових відносин замість квазіринкових, заснованих на ручному управлінні і значному втручанні держави в економіку,

має передбачати повне відокремлення господарського управління від державного на підприємствах транспорту, відмову від монополії і державного регулювання в сферах діяльності, які є конкурентними, поширення ринкових механізмів конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств.

Ефективність роботи державного сектору має підвищуватися при одночасному скороченні його частки. Важливо запровадити справедливу конкуренцію між державними і недержавними транспортними підприємствами.

Забезпечення високої продуктивності та економічної ефективності роботи транспортних підприємств дозволить їм гідно конкурувати на міжнародному ринку і допоможе відкрити внутрішній ринок транспортних послуг.

Досягнення фінансової стійкості та самоокупності роботи транспортних підприємств повинно створити умови для оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних із державою та приватними інвесторами засадах.

Сприяння інноваційному розвитку транспортної галузі шляхом докорінного і всеохоплюючого технічного переоснащення підприємств галузі, впровадження сучасні інформаційні та перевізні технології. Реалізація інноваційних структурних зрушень мають формувати прогресивну організаційно-правову модель функціонування транспортного сектору України. Це потребує стимулювання інноваційної активності транспортних підприємств, залучення приватного капіталу для впровадження технічних інновацій на транспорті, посилення науково-технічного забезпечення розвитку галузі.

Збалансованість та взаємодія всіх видів транспорту в національній транспортній системі суттєво підвищить ефективність її роботи, сприятиме більш раціональному використанню інвестиційних ресурсів під час реалізації проектів щодо модернізації транспортної інфраструктури, дозволить максимізувати суспільні вигоди шляхом зменшення енергоспоживання та негативного впливу транспорту на довкілля.

Розвиток мультимодальних перевезень має відбуватися на основі ліквідації відомчої та технологічної роз'єднаності роботи залізниць, портів, автомобільного і річкового транспорту. Забезпечення управління перевезеннями як нерозривного процесу, ефективність якого пов'язана з комплексним використанням всіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі, розбудови мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні крупних транспортних вузлів.

Переоснащення ринку транспортно-логістичних послуг, зумовлене світовою тенденцією щодо підвищення ролі транспортної логістики в організації руху товарів, формування ланцюгів поставок товарів за умови скоординованої взаємодії постачальників, перевізників, експедиторів та споживачів транспортних послуг.

Підтримка на високому рівні техніко-технологічних міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України, дозволить включити національну транспортну до міжнародної транспортно-логістичної системи і забезпечить її конкурентоспроможність на ринку обслуговування міжнародних транспортних потоків.

Важливою стає інтеграція національних транспортних шляхів у Транс'європейську транспортну мережу *TEN-T* та забезпечення розбудови їх інфраструктури згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків.

Диверсифікація у формуванні міжнародних транспортних маршрутів, що проходять територією України на напрямках Схід–Захід і Північ–Південь з урахуванням агресивної економічної політики Росії щодо України, військових дій на сході країни диктує необхідність формування нових маршрутів у зв'язку зі зміною стратегічних партнерів і географічної структури зовнішньої торгівлі України.

Запровадження стратегії «зеленого» розвитку транспортного сектору ґрунтується на взаємопов'язаних аспектах державної транспортної та екологічної політики, формуванні нової транспортної стратегії в межах критичних місцевих, регіональних, національних та глобальних екологічних порогів.

Реалізація визначених стратегічних цілей та пріоритетів розвитку транспортного сектору можлива лише шляхом кардинального прискорення процесу його реформування та мобілізації всіх наявних інвестиційних ресурсів у розбудову транспортної інфраструктури на новій технологічній основі.

Успішна реалізація структурних реформ на транспорті нині є ключовим фактором відновлення галузі, який значно підживить процес економічного зростання та сприятиме руху України у європейському напрямку. Для цього необхідно якомога швидше завершити формування законодавчої бази, необхідної для реалізації структурних реформ на залізничному, водному, автомобільному транспорті, зміцнити інституційні та організаційно-економічні засади державного управління транспортним сектором економіки, продовжити реформування державних корпорацій та підприємств транспортного сектору щодо підвищення ефективності їх роботи та зміцнення фінансово-економічного стану; знизити боргову залежність та звести до мінімуму прояви корупції, активізувати роботу з імплементації норм європейського права у транспортне законодавство України відповідно до обов'язків, взятих Україною в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Швидкість і результативність у проведенні структурних реформ створять умови для залучення іноземних інвестицій, кредитних ресурсів та приватного капіталу у розвиток транспортного сектору та будівництво стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури, сприятимуть фінансовому оздоровленню транспортних підприємств, завдяки чому вони зможуть акумулювати власні кошти для реалізації перспективних

інноваційно-інвестиційних проектів, оновлення парку транспортних засобів, впровадження нових перевізних технологій.

Головними індикаторами досягнення стратегічних цілей розвитку транспортного сектору у довгостроковій перспективі стануть стабільний річний приріст на рівні 3–4 % обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом, зріст на рівні 5–6 % річних обсягів перевезень вантажів річним транспортом, максимальне завантаження потужностей морських торговельних портів, зростання пасажирських перевезень авіаційним транспортом на рівні 5–7 % річних, суттєве зменшення транспортної складової в ціні продукції та рівня фізичного зносу основних фондів транспортного сектору економіки, зменшення середнього віку транспортних засобів, включаючи середній вік літаків українських авіакомпаній, автомобілів, власниками яких є фізичні та юридичні особи, кардинальне оновлення парку вагонів та локомотивів на залізничному транспорті, зменшення енергоспоживання та запровадження європейських екологічних стандартів до транспортних засобів.

Реалізація визначених цілей і пріоритетів оновленої НТС України до 2030 р. гарантуватиме стійкість і високий рівень конкурентоспроможності національної транспортної системи, створить умови для безперебійного постачання сировини, матеріалів, готової продукції для потреб економіки, забезпечать розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі шляхом виходу на нові товарні ринки й розширення присутності на існуючих, розширять географію туристично-рекреаційних послуг та зміцнить позиції України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Висновки. Стратегічною метою розвитку транспортного сектору України має бути створення конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та побудова комплексної, збалансованої за видами, ефективної національної транспортної системи, здатної задовольняти всі потреби суспільства у перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, знизити транспортні витрати у вартості продукції, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, яка стане конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг і дозволить реалізувати транзитний потенціал України.

Нова НТС України має вказати довгостроковий вектор розвитку транспортного сектору країни у системі сучасних викликів та загроз внутрішнього і зовнішнього характеру, враховуючи прогнозовані структурні зрушення в економіці країни та результати впровадження реформ в транспортному секторі, забезпечити безальтернативність інноваційного шляху розвитку транспортної галузі України.

Впровадження нової НТС дозволить сформувати конкурентний внутрішній ринок транспортних послуг та побудувати комплексну, збалансовану за видами, ефективну систему, здатну задовольняти в повному обсязі потреби суспільства у перевезеннях та бути конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Матеріали круглого столу з питань оновлення Національної транспортної стратегії України до 2030 року. URL : <http://mtu.gov.ua/content/krugliy-stil-z-pitan-onovlennya-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku.html>
2. Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Лашко А. Д. та ін. Залізничний транспорт України на порозі реформування. Київ : ДЕДУТ, 2008. 189 с.
3. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України. Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. 240 с.
4. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України ; за заг. ред. О.М. Котлубая. Одеса : ІПРЕЕД, 2011. 427 с.
5. Филипенко А. О., Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації. Одеса : Феникс, 2013. 168 с.
6. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. 494 с. С. 78.
7. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с.
8. Сайт «Центр транспортних стратегій». URL : <http://cfts.org.ua>.
9. Новый Шелковый путь. Китай запускает глобальный инфраструктурный проект URL : <http://korrespondent.net/world/3509757-novy-shelkovyi-put-kytai-zapuskayet-hlobalnyi-ynfrastrukturnyi-proekt>.
10. Западные СМИ: выступление лидера Китая в Давосе – новая реальность для мира. URL : <http://glavred.info/ekonomika/zapadnye-smi-vystuplenie-lidera-kitaya-v-davose-novaya-realnost-dlya-mira-413150.html>.
11. Біла книга ЄС – Транспорт. URL : http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.
12. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.». URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
13. Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
14. Світова гібридна війна: український фронт : монографія ; за заг. ред. В. П. Горбуліна. Київ : НІСД, 2017. 496 с.
15. Ukraine National transport strategy update. Policy-Measures-Actions. Rational and approach. URL : http://mtu.gov.ua/files/0_National_Transport_Strategy_Update_AASISTS_Project_DrAshraf_Hamed.pdf.
16. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 932. Про затвердження Порядку розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених регіональних стратегій і планів заходів. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.
17. 100 найбільших держпідприємств України за 2015 рік. URL : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=40a27e1b-8234-43d3-a37f-c4c752729fca&tag=FinansovaZvitnistPidprimstv>.
18. Вантажні перевезення у 2016 році. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Показники роботи морських торговельних портів у 2016 році. URL : <http://uspa.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 09.03.2017.

Mykhailychenko K. Transport strategy in the national interests of Ukraine.

Background. Now it is reasonable to offer an approach to developing the updated National transport system of Ukraine up to 2030 (NTS), which is based on considering the conditions of intensification of the struggle between States for transportation and logistics domination, and to define the purpose of NTS and the development priorities of the transport sector, the implementation of which will allow to carry out a series of effective economic, structural, organizational, technological and institutional reforms in the transport, will provide a quick exit of the transport sector from the crisis and will provide the necessary impetus for its development in the next 15 years.

Analysis of recent researches and publications. Scientists study certain types of transport, proceeding from the peculiarities of each of them, focusing on the reform and development strategies, separately rail, sea, air, road transport, although accent the need for maximum interaction between them. Thus the problem of formation of development strategy of Ukraine NTS as an important factor of economic security of the state and a driver of economic growth, which would be implemented in the context of the implementation of far-reaching transport policies to achieve national economic and political interests of the country and easy access to world commodity markets, remains unsolved.

The **aim** of this article is to develop additions to strategic objective and priorities of the state policy in development of transport sector of Ukraine for the next 15 years.

Materials and methods. The author used general scientific and special research methods, in particular induction and deduction, methods of system approach, comparative economic analysis, generalization and analytical groupings. The information base was the works of domestic scientists and materials of the State statistics service of Ukraine.

The results of the study. Today in the world the struggle of States unfolds for access to new product markets and expanding presence in existing ones as well as for transport and logistics dominance in the global, Intercontinental and regional directions of goods traffic, which will provide unhindered access to the markets of raw materials and finished products. The author analyzed the strategy of transport systems development of the leading countries on the basis of which was proposed the strategic goal of transport sector development of Ukraine for the next 15 years. It was defined the priorities of the state policy, implementation of which will ensure quick exit of the transport sector from the crisis and will give the necessary impetus for its further development.

Conclusion. The new transport strategy of Ukraine should assign the long-term vector of transport sector development of Ukraine in the system of modern challenges and threats, internal and external, needs to consider the anticipated structural shifts in the economy of the country and the results of the implementation of structural reforms in the transport sector, provide no alternative to innovative development of transport sector of Ukraine.

The introduction of the new NTS will allow to create a competitive internal transport market and to build a comprehensive, balanced by modes of transport, efficient national transport system that is able to satisfy in full the demands of society for transportation and to be competitive in the international market of transport services.

Keywords: transport sector, state policy, the national interests of Ukraine, structural reforms, market, competition.

REFERENCES

1. Materialy kruglogo stolu z pytan' onovlennja Nacional'noi' transportnoi' strategii' Ukrainy do 2030 roku. URL : <http://mtu.gov.ua/content/krugliy-stil-z-pitan-onovlennya-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku.html>

2. Cvjetov Ju. M., Makarenko M. V., Lashko A. D. ta in. Zaliznychnyj transport Ukrainy na porozi reformuvannja. Kyi'v : DETUT, 2008. 189 s.
3. Ejtutis G.D. Teoretyko-praktychni osnovy reformuvannja zaliznye' Ukrainy. Nizhyn : Aspekt-Poligraf, 2009. 240 s.
4. Konkurentospromozhnist' ta stalij rozvytok moregospodars'kogo kompleksu Ukrainy ; za zag. red. O.M. Kotlubaja. Odesa : IPREED, 2011. 427 s.
5. Fylypenko A. O., Baryshnikova V. V. Priorytety rozvytku moregospodars'kogo kompleksu Ukrainy v umovah globalizacii'. Odesa : Fenyks, 2013. 168 s.
6. Novikova A. M. Ukraina v systemi mizhnarodnyh transportnyh korydoriv. Kyi'v : NIPMB, 2003. 494 s. S. 78.
7. Bludova T. V. Tranzytnyj potencial Ukrainy: formuvannja ta rozvytok. Kyi'v : NIPMB, 2006. 274 s.
8. Сайт «Центр транспортных стратегий». URL : <http://cfts.org.ua>.
9. Novyj Shelkovyj put'. Kitaj zapuskaet global'nyj infrastruktornyj proekt URL : <http://korrespondent.net/world/3509757-novyj-shelkovyj-put-kytai-zapuskaet-hlobalnyi-ynfrastruktornyj-proekt>.
10. Zapadnye SMI : vystuplenie lidera Kitaja v Davose – novaja real'nost' dlja mira. URL : <http://glavred.info/ekonomika/zapadnye-smi-vystuplenie-lidera-kitaya-v-davose-novaya-realnost-dlya-mira-413150.html>.
11. Bila knyga JeS – Transport. URL : http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.
12. Rozporjadzhennja Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20.10.2010 № 2174-r «Pro shvalennja Transportnoi' strategii' Ukrainy na period do 2020 r.». URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
13. Zakon Ukrainy vid 16.09.2014 № 1678-VII. Pro ratyfikaciju Ugody pro asociaciju mizh Ukrain'noju, z odnijej' storony, ta Jevropejs'kym Sojuzom, Jevropejs'kym spivtovarystvom z atomnoi' energii' i i'hnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi' storony. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
14. Svitova gibrydna vijna: ukrai'ns'kyj front : monografija ; za zag. red. V. P. Gorbulina. Kyi'v : NISD, 2017. 496 s.
15. Ukraine National transport strategy update. Policy-Measures-Actions. Rational and approach. URL : http://mtu.gov.ua/files/0_National_Transport_Strategy_Update_AASISTS_Project_DrAshraf_Hamed.pdf.
16. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11.11.2015 № 932. Pro zatverdzhennja Porjadku rozroblennja regional'nyh strategij rozvytku i planiv zahodiv z i'h realizacii', a takozh provedennja monitoryngu ta ocinky rezul'tatyvnosti realizacii' zaznachenyh regional'nyh strategij i planiv zahodiv. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.
17. 100 najbil'shyh derzhpidpryjemstv Ukrainy za 2015 rik. URL : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=40a27e1b-8234-43d3-a37f-c4c752729fca&tag=FinansovaZvitnistPidprimstv>.
18. Vantazhni perevezennja u 2016 roci. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
19. Pokaznyky roboty mors'kyh torgovel'nyh portiv u 2016 roci. URL : <http://uspa.gov.ua>.