

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНБАСЬКА ДЕРЖАВНА МАШИНОБУДІВНА АКАДЕМІЯ**

МАРОВ Ігор Володимирович

УДК 339.565:338.439.66

**РЕАЛІЗАЦІЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В СИСТЕМІ
СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

**Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук**

Краматорськ – 2015

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано у Донецькому державному університеті управління Міністерства освіти і науки України (м. Маріуполь).

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор
Поважний Олександр Станіславович.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор **Монастирський Григорій Леонардович**, Тернопільський національний економічний університет Міністерства освіти і науки України (м. Тернопіль), професор кафедри державного і муніципального управління;

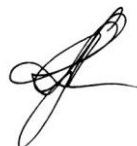
кандидат економічних наук, доцент **Белякова Оксана Володимирівна**, Київський національний університет культури і мистецтв Міністерства культури України (м. Київ), в. о. завідувача кафедри готельно-ресторанного бізнесу.

Захист дисертації відбудеться *19 лютого 2015 року о 12:00* на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 12.105.03 у Донбаській державній машинобудівній академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, вул. Шкадінова, 72, ауд. 1319.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Донбаської державної машинобудівної академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, вул. Шкадінова, 72.

Автореферат розісланий *17 січня 2015 року*.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
доктор економічних наук, доцент



Г. В. Веріга

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. В умовах постійного зростання глобалізаційних процесів найбільш повна реалізація транзитного потенціалу країни набуває особливого значення у системі стратегічного розвитку національної економіки. Розгалуження і зміцнення міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків виступають об'єктивними умовами повної інтеграції економіки України в світові економічні процеси, виходу на нові ринки збуту продукції і послуг, зростання обсягів транспортування, підвищення інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури, впровадження сучасної транспортної техніки і технологій, розвитку національної зовнішньої торгівлі і внутрішніх перевезень, надходжень коштів до державного бюджету.

Незважаючи на те, що Україна посідає одне з перших місць в Європі за своїм транзитним потенціалом, рівень реалізації потенційних можливостей України як країни-транзитера є вкрай недостатнім. Фахівці стверджують, що транзитний потенціал України реалізується не більше, ніж на 60 % від реального рівня, що спричинено низкою стримуючих факторів, до яких належать, зокрема, невирішені проблеми взаємодії між різними системами і видами транспорту в транспортному ланцюгу і недостатній розвиток сучасних логістичних систем – комбінованих, мультимодальних схем перевезення.

Проблеми функціонування транспортної системи, транзитного потенціалу і його ролі у стратегічному розвитку економіки України досліджувались багатьма авторами, серед яких: О. Бакаєв, В. Дікань, В. Дзензерський, Н. Іксарова, В. Кравченко, Г. Монастирський, Е. Петренко, Д. Прейгер та ін.

Питання впливу глобалізації на розвиток національної економіки в цілому та на розвиток транспортних систем як складової транзитного потенціалу України розглядалися О. Беляковою, В. Карасьовим, Е. Корольовою, В. Персіановим, К. Плужниковим, О. Поважним, Ф. Поклонським та іншими науковцями.

Впровадження сучасних комбінованих логістичних технологій стали предметом дослідження таких вчених як К. Гамаюнов, А. Кирилова, А. Сахно, Н. Троїцька, І. Шкрабак та ін.

Разом з тим, залишаються недостатньо розробленими наукові питання щодо науково-теоретичних, методичних і організаційно-правових засад реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку в умовах активізації глобалізаційних процесів світової економіки, структурних трансформацій транспортної системи України на основі обґрунтування і впровадження нових перспективних схем перевезень, що зумовило вибір теми дисертації, її мету, структуру і завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано в рамках наукових досліджень, передбачених планом науково-дослідної роботи кафедри логістики Донецького державного університету управління Міністерства освіти і науки України, зокрема, за темою: «Теоретичні та практичні засади логістико-орієнтованого управління розвитком національної економіки»

(номер державної реєстрації 0110U003042, 2011–2013 рр.). У межах теми автором виконаний компаративний аналіз регіонів за ступенем впливу транспорту на рівень показників їх соціально-економічного розвитку зумовило вибір теми дисертації, її мету, структуру і завдання, розроблені концептуальні засади розвитку транзитного потенціалу з використанням контрейлерних перевезень і методичний підхід до оцінки ефективності їх застосування.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є поглиблення теоретико-методичних положень, розробка науково-методичних підходів і практичних рекомендацій щодо реалізації транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України на основі розвитку контрейлерних перевезень. Реалізація поставленої мети зумовила необхідність вирішення таких завдань:

узагальнити науково-теоретичні підходи до визначення сутності транзитного потенціалу країни;

визначити структуру і місце транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку з урахуванням глобалізаційних процесів світової економіки;

виявити стан і тенденції розвитку транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України;

удосконалити методичний підхід до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу України;

сформувати концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку на основі схем інтермодальних перевезень;

удосконалити методичний підхід до визначення ефективності структурних трансформацій транзитного потенціалу України шляхом впровадження схем інтермодальних перевезень;

поглибити організаційно-правові засади розвитку контрейлерних перевезень як елемента транзитного потенціалу України.

Об'єктом дослідження є процеси реалізації транзитного потенціалу України.

Предмет дослідження – теоретичні, методичні, правові й організаційні засади реалізації транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України.

Методи дослідження. Методологія дослідження базується на системному підході, який розглядає транзитний потенціал України у зв'язку з глобалізаційними процесами, які охоплюють національну економіку країни. Теоретичною і методичною основою дослідження стали фундаментальні положення економічної теорії, які надають системне, загальнотеоретичне осмислення об'єктивним процесам стратегічного розвитку держави.

У процесі роботи автором використано такі методи досліджень: системний підхід, що дозволив адекватно оцінити наявні взаємозв'язки реалізації транспортного потенціалу і стратегічного розвитку національної економіки, виявити причинно-наслідкові зв'язки; метод аналізу і синтезу дозволив оцінити ступінь реалізації транспортного потенціалу в залежності від домінантних факторів розвитку; ретроспективний та факторний аналіз – для виявлення закономірностей формування умов розвитку транспортного сектору національної економіки; кореляційно-регресійний метод, за допомогою якого була побудована регресійна модель динаміки вантажообігу автомобільного транспорту для України і Донецької

області і визначені тенденції і прогностичні показники діяльності транспорту; факторний та кластерний методи – для компаративного аналізу регіонів України в частині впливу транспорту, а також методи логічного узагальнення результатів при формуванні висновків.

Інформаційну і фактологічну основу дослідження склали законодавчі акти Верховної Ради, Укази Президента, Постанови Кабінету міністрів України, статистична та звітна інформація міністерств та відомств України, результати власних досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. Основний науковий результат полягає в обґрунтуванні теоретичних засад і методичних підходів до реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку на основі впровадження контрейлерних перевезень. Наукова новизна розкривається у наступних положеннях:

вперше:

сформовано концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу України на основі схем інтермодальних перевезень, які встановлюють стратегічні пріоритети і напрями, а також принципи запровадження інтермодальних перевезень і визначають головні завдання розвитку системи комбінованих перевезень в Україні, що дозволить підвищити ефективність реалізації транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України;

удосконалено:

структуру транзитного потенціалу країни, яка, на відміну від існуючих, визначається шляхом поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів і виділення трьох рівнів його формування (державний, територіальний, галузевий) і включає три блоки: цільовий (геополітичний, управлінський, інноваційний потенціали), функціональний (інфраструктурний, маркетинговий потенціали) і ресурсний (інформаційний, географічний, транспортний, фінансовий потенціали), що дозволить структурувати цілі і напрями розвитку транзитного потенціалу України;

методичний підхід до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу України, який, на відміну від існуючих, враховує екологічні наслідки інтенсифікації реалізації транзитного потенціалу України, що дозволить підвищити ефективність його реалізації за рахунок зниження екологічних витрат шляхом впровадження схем інтермодальних перевезень;

методичний підхід до визначення ефективності структурних трансформацій транзитного потенціалу України, який, на відміну від існуючих, засновується на розрахунку величини екологічних збитків, яким запобігає впровадження контрейлерних перевезень, що дозволяє підвищити обґрунтованість управлінських рішень щодо впровадження схем інтермодальних перевезень;

набули подальшого розвитку:

сутність поняття «транзитний потенціал країни», який, на відміну від існуючих підходів, визначається як сукупність географічного положення країни та розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що надає перевагу в спрямуванні міжнародного транзиту територією держави та

визначає її можливість надавати транзитні послуги, що дозволяє повніше розкрити зміст і уточнити визначення країн-транзитерів;

напрями зміцнення транзитного потенціалу України, до яких віднесені: ресурсний, інфраструктурний, інноваційний і маркетинговий, комплексна реалізація яких дозволить забезпечити відповідність його рівня і якості пріоритетам стратегічного розвитку країни; .

організаційно-правові засади розвитку контрейлерних перевезень як елементу транзитного потенціалу України, які, на відміну від існуючих, передбачають розробку стратегічної програми розвитку галузі на основі переходу від використання окремих видів транспорту до комбінованих систем, що дозволить інтегрувати національну транспортну мережу до європейської транспортної структури.

Практичне значення одержаних результатів. Практична цінність роботи полягає в тому, що методичні положення і висновки доведено до рівня конкретних практичних пропозицій і рекомендацій, які дозволяють розраховувати економічну ефективність структурних змін транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку на основі запровадження нових схем перевезень, які використані в практичній діяльності: фінансово-економічного департаменту державної адміністрації залізничного транспорту України (довідка від 08.12.2013 № ЦФ-16/236) – методика оцінки ефективності контрейлерних перевезень; ПАТ «Мушкетівська автобаза», м. Донецьк (довідка від 17.09.2013 № 07-14/1035) – для зниження навантаження на автомобільні шляхи; автогосподарстві ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (довідка від 14.03.2014 № 40–04/734) – для запровадження логістичних схем надання транспортних послуг.

Теоретичні і практичні положення, сформульовані в дисертації, використано в Донецькому державному університеті управління Міністерства освіти і науки України при розробці програм і викладанні дисципліни «Транспортна логістика» (довідка від 28.10.2013 № 01-12/1171).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є завершеним, самостійно виконаним дослідженням. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертації, одержано особисто автором шляхом узагальнення й аналізу теоретичного та практичного матеріалу. З наукових праць, виконаних у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї та положення, які запропоновано особисто здобувачем.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та практичні результати дисертації доповідались і були схвалені на науково-практичних конференціях, у тому числі: III Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Сучасні тенденції розвитку математики та її прикладні аспекти – 2014» (Донецьк, 2014 р.), IV і III Міжнародних науково-практичних конференціях «Маркетинг на міжнародних ринках товарів і послуг: глобальні аспекти» (Словаччина, 2013, 2012 рр.), II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Проблеми розвитку та впровадження систем управління, стандартизації, сертифікації, метрології в регіонах України» (Донецьк, 2012 р.), а також на щорічних конференціях професорсько-викладацького складу Донецького

державного університету управління Міністерства освіти і науки України (2009–2013 рр.).

Публікації. Основні наукові положення, рекомендації та висновки дисертації опубліковано у 12 наукових працях загальним обсягом 5,15 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 4,65 ум.-друк. арк., у тому числі: вісім статей в журналах і збірниках наукових праць, що є фаховими з економіки, чотири публікації у збірниках матеріалів науково-практичних конференцій.

Структура і зміст роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (245 найменувань на 27 сторінках), одного додатку (на п'яти сторінках). Робота містить 50 таблиць і 31 рисунок. Повний обсяг дисертації становить 218 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Теоретичні засади формування і реалізації транзитного потенціалу України в умовах глобалізації світової економіки**» здійснено аналіз науково-теоретичних підходів до визначення сутності транзитного потенціалу країни, проаналізовано сутність транзитного потенціалу, визначено структуру і місце транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку з урахуванням глобалізаційних процесів світової економіки.

Аналіз існуючих теоретичних поглядів на зміст і сутність поняття «транзитний потенціал» показав, що, попри декларацію інтегрованого підходу, у науковій літературі фактично переважають чотири окремих підходи: географічно-геополітичний, який закріплює переваги просторового розташування, географічних і геополітичних особливостей території країни; транспортний, що фактично ототожнює транзитний потенціал з транспортним потенціалом країни; територіальний, у межах якого транзитний потенціал країни розглядається як сукупність транзитних потенціалів її регіонів; галузевий, що представляє транзитний потенціал як сукупність матеріальних потоків, спрямованих на обслуговування міжнародних зобов'язань різних галузей економіки. Викладене зумовлює закріплення ресурсного підходу до управління процесами формування і реалізації транзитного потенціалу країни в системі її стратегічного розвитку.

Водночас наукові погляди на сутність транзитного потенціалу детермінують його структурування за основними складовими у межах кожного з виділених підходів відповідно до певного предмету дослідження, а також принципи і ознаки класифікації та систематизації видів транзитного потенціалу. Разом з тим, серед основних факторів впливу на рівень та якість транзитного потенціалу країни як вітчизняними, так і зарубіжними науковцями виділяються глобалізаційні процеси у світовій економіці, які не тільки супроводжують, але й ініціюють міжнародну торгівлю товарами і послугами, виводячи її на якісно новий рівень. Показано, що торгівля транспортними послугами (як частина загальної торгівлі послугами) є невід'ємною частиною міжнародної інтеграції економіки і, разом з іншими галузями, забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, виступає важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних і інших

цілей, а також одним з чинників, що визначають підвищення темпів економічного зростання.

На підставі викладеного в роботі обґрунтовано, що транзитний потенціал країни має розглядатися як складова стратегічного потенціалу і чинник стратегічного розвитку національної економіки, який представляє собою сукупність географічного положення країни та її розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що визначають можливість країни надавати транзитні послуги і забезпечувати здійснення міжнародного транзиту власною територією. Запропоновано визначення структури транзитного потенціалу країни здійснювати на основі поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів з урахуванням трьох рівнів його формування: державного, регіональний, галузевий (рис. 1).

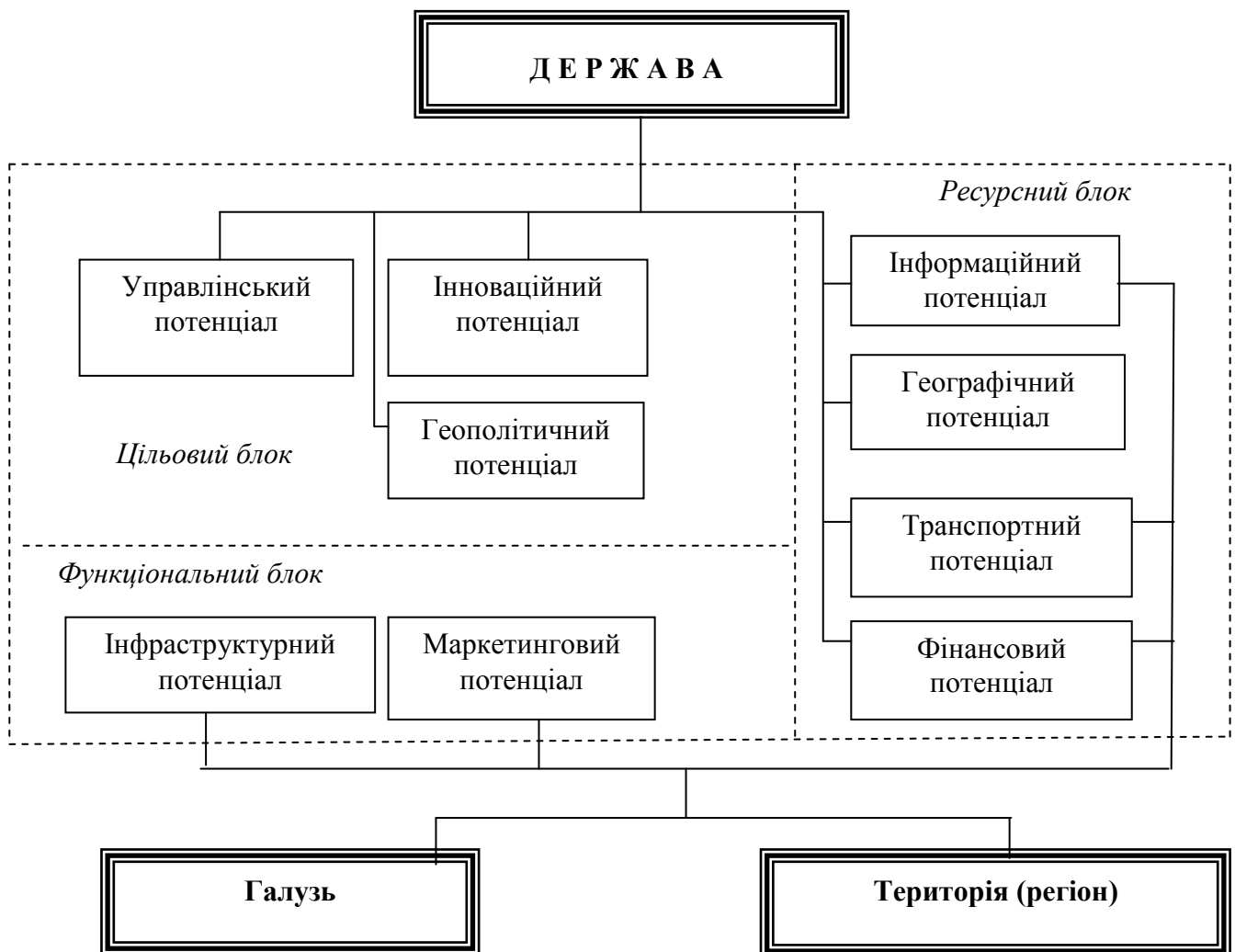


Рис. 1. Структура транзитного потенціалу країни і рівні його формування

Обґрунтовано, що стратегічні напрями розвитку країни під впливом світових глобалізаційних процесів мають визначатися з урахуванням стану і перспектив розвитку її транзитного потенціалу. Визначено, що ключові чинники, які

визначають тенденції зміни рівня і якості транзитного потенціалу України, поділяються на дві групи: зовнішні і внутрішні. До зовнішніх віднесено зміну кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень, зокрема зростання обсягів комбінованих перевезень; зростання міжнародної конкуренції за додаткові транзитні потоки; різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з Україною країн.

До групи внутрішніх чинників віднесено відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів; низьку якість внутрішньої транспортної мережі; технічно застарілий рухомий склад; низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону; складну та тривалу процедуру проходження кордону; неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами європейських країн; недостатньо гнучку тарифну політику; невідповідність транспортного законодавства сучасним вимогам, особливо в частині дотримання екологічних вимог.

У другому розділі «**Особливості реалізації транзитного потенціалу України**» досліджено стан і тенденції розвитку транзитного потенціалу України; удосконалено методичний підхід до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу; обґрунтовано доцільність впровадження комбінованих перевезень для розвитку транзитного потенціалу.

Попри вигідне географічне положення України, аналіз динаміки обсягів транзиту вантажів її територією свідчить про стійку тенденцію до їх зменшення протягом останніх років, при цьому частка транзиту автотранспортом у загальній структурі транзитних перевезень вантажів стійко зростає (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка обсягів транзитних перевезень територією України

Рік	Загальний обсяг транзиту		Обсяг транзиту автотранспортом,	
	тис. т	у % до попереднього року	тис. т	у % до загального обсягу транзиту
2005	205565,2	-	636,10	0,31
2006	222948,1	108,4	1614,14	0,72
2007	386956,6	173,6	4494,61	1,15
2008	325423,0	84,1	4908,71	1,51
2009	178134,1	57,4	3354,20	1,88
2010	152353,8	85,5	4649,12	3,05
2011	151243,0	99,3	5011,20	3,31
2012	149040,5	98,5	4848,1	3,25
2013	120126,6	80,6	5585,0	4,65

На основі аналізу стану транспортної системи України як елементу її транзитного потенціалу встановлено, що загальна протяжність доріг в Україні не відповідає потребам держави, яка позиціонує себе як транспортний коридор. Співставлення розрахованого в роботі коефіцієнту Енгеля (K_E) і коефіцієнту Укпенського (K_U) для України з аналогічними показниками для різних країн світу показало, що Україна відноситься до країн із найменшою транспортною забезпеченістю автошляхами. Не сприяє розвитку транзитного потенціалу і якість доріг: на сьогодні в Україні є лише 280 км швидкісних автомобільних доріг, що відповідають усім міжнародним нормам. 51,1 % доріг не відповідають вимогам до рівності, 39,2 % – до міцності; тільки 2,6 тис. км автошляхів відносяться до першої категорії (тобто мають розподільчу полосу й 2–4 полоси руху в кожному напрямку). Середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських державах.

Показано, що мережа залізничних шляхів дає змогу розвантажити автомобільні шляхи. Проте значна частина залізничних доріг України характеризується великим ступенем фізичного та морального зносу. Середня величина зносу полотна склала 67 %, а в регіонах із високою інтенсивністю перевезень – більше 74 %. Середній знос основних фондів «Укрзалізниці» за останні п'ять років склав 89 %; практично дві третини шляхів – одноколіїні; лише 60 % колій обладнано автоматичним регулюванням руху і має безстиківі колії. Проблеми розвитку транспортної системи України ускладнюються вкрай обмеженими фінансовими ресурсами для її розбудови і модернізації. Реалізацію транзитного потенціалу країни стримує і низький індекс ефективності транспортної логістики (за даними Світового банку країна посідала 102-е місце із 155 станом на початок 2012 р.). Крім того, аналіз стану транспортної мережі України, здійснений у регіональному розрізі (на прикладі Донецького регіону), дозволив виявити значний ступінь неоднорідності за структурою, тенденціями і темпами розвитку. До проблем, які перешкоджають ефективній реалізації транзитного потенціалу окремих областей, віднесено: незадовільний стан доріг загального користування; недостатню кількість і незадовільну пропускну спроможність пунктів пропуску, що веде до зниження транскордонного вантажо- і пасажирообігу; недостатній розвиток транспортної інфраструктури як в місцях пунктів пропуску, так і впродовж усього маршруту; нерівномірну транспортну забезпеченість території; відсутність програм модернізації.

За результатами аналізу обґрунтовано напрями зміцнення транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку:

ресурсний (технічне переоснащення всіх видів транспорту, розвиток інформатизації транспортного сектору, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі і сфери транзитних перевезень, розвиток форм і методів державної фінансової підтримки розвитку транспортної мережі загального користування України);

інфраструктурний (прийняття і реалізація концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів, розвиток транспортної інфраструктури в місцях пунктів пропуску і

впродовж всіх маршрутів);

інноваційний (запровадження новітніх транспортних технологій і схем перевезень, організаційно-структурне оновлення транспортної галузі на основі впровадження системи маркетинг-менеджменту у сфері транзитних перевезень);

маркетинговий (розвиток транспортно-логістичних комплексів, сприяння розвитку конкурентного середовища, підтримка вітчизняного перевізника).

Разом з тим, розуміння транзитного потенціалу України як чинника її стратегічного розвитку потребує удосконалення існуючих підходів до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу, які б дозволили підвищити ефективність його реалізації у довгостроковій перспективі. В роботі для побудови прогнозу зростання вантажообороту автомобільного транспорту в Україні методом кореляційно-регресійного аналізу на основі статистичних даних Державної служби статистики за період 2002–2012 рр. була побудована регресійна модель динаміки вантажообороту автомобільного транспорту (y_t) для України (1) і Донецької області (2):

$$y_t = 19 + 3,94 \cdot t + \varepsilon, \quad (1)$$

$$y_t = 1,51 + 0,18 \cdot t + \varepsilon \quad (2)$$

де y_t – вантажооборот автомобільного транспорту, млрд. ткм, t – період часу, роки, ε – випадкова компонента.

На основі побудованих моделей були визначені тенденції та прогнозні значення вантажообороту автомобільного транспорту в Україні і Донецькій області до 2020 р. (рис. 2).

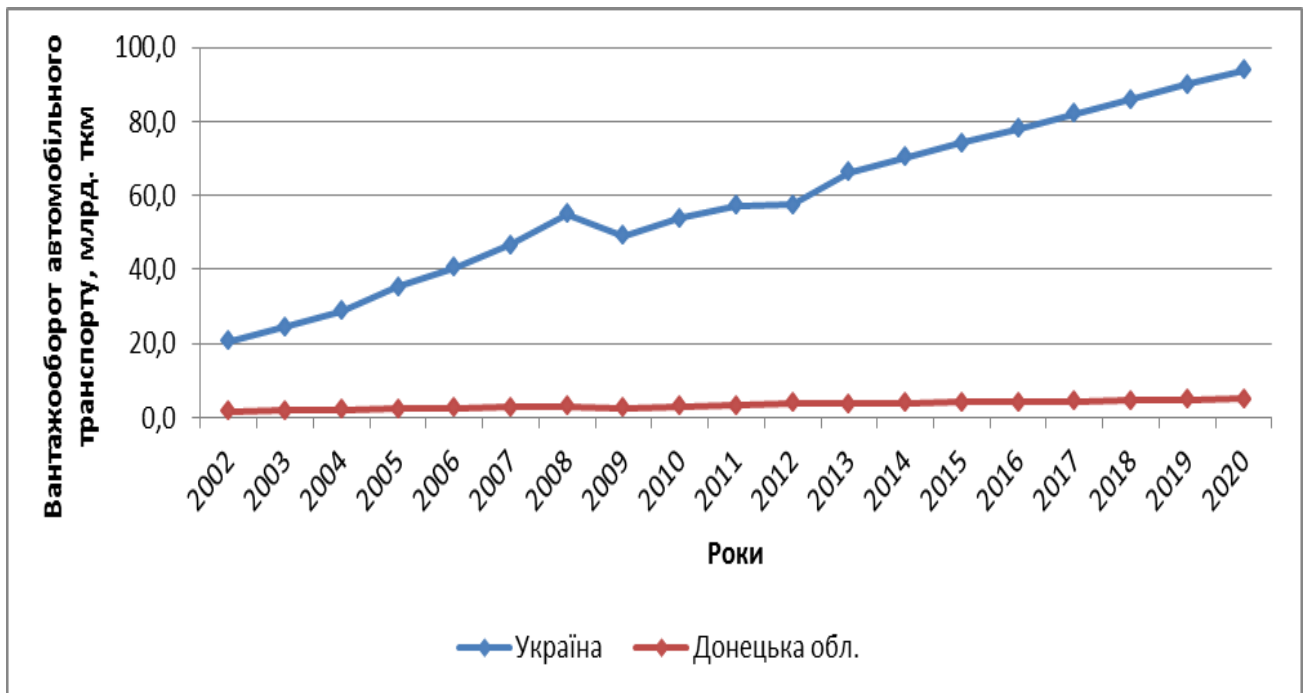


Рис. 2. Тенденції та прогноз зростання вантажообороту автомобільного транспорту в Україні і Донецькій області до 2020 р., млрд ткм

Виявлена тенденція по Україні свідчить про зростання загрози погіршення стану навколишнього середовища через підвищення рівня викидів автомобільного транспорту, а відтак – стрімке зростання витрат на екологічні платежі. В роботі на основі побудованих статистично значимих лінійних регресійних моделей динаміки викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря України автомобільним транспортом встановлено, що обсяги викидів шкідливих речовин у повітря України від автотранспорту (за рахунок його розвитку) з 2002 р. щорічно збільшуються в середньому на 0,032 млн. т (32 тис. т), у розрахунку на квадратний кілометр – на 0,051 т, у розрахунку на одну особу – на 0,95 кг. На основі розрахунків за побудованою в роботі моделлю залежності викидів шкідливих речовин у повітря України автотранспортом в млн. тонн (y) від його вантажообігу в млрд. ткм (x), яка має вигляд:

$$y = 1,806 + 0,009 \cdot x + \varepsilon, \quad (3)$$

отримано прогнозні значення величини викидів до 2020 р. (табл. 2).

Таблиця 2

**Прогнозні значення викидів шкідливих речовин
у повітря України автотранспортом на період до 2020 р.**

Показники	Роки					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Фактор часу, t	$t = 14$	$t = 15$	$t = 16$	$t = 17$	$t = 18$	$t = 19$
Вантажообіг автомобільного транспорту, млрд. ткм	74,2	78,1	82,1	86,0	89,9	93,9
Викиди шкідливих речовин у повітря автомобільним транспортом, млн. т	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,7

Методом кластеризації здійснено компаративний аналіз регіонів за обсягами викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автотранспорту за період 2002–2012 рр., що дозволило виділити регіони, які першочергово потребують зменшення навантаження на автомобільні шляхи. До таких територій віднесено місто Київ, а також Київську, Донецьку та Дніпропетровську області. Обґрунтовано, що здійснити таке зменшення без втрат для економічного розвитку можливо за рахунок впровадження схем інтермодальних перевезень, зокрема – контрейлерних.

В третьому розділі «Шляхи забезпечення реалізації транзитного потенціалу України» сформовані концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу України на основі схем інтермодальних перевезень, удосконалено методичний підхід до визначення ефективності впровадження схем інтермодальних перевезень, поглибити організаційно-правові засади розвитку контрейлерних

перевезень як елементу транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку.

Транзитний потенціал України як чинник її стратегічного розвитку потребує визначення концептуальних засад його реалізації на основі схем інтермодальних перевезень, які мають системно задавати повний несуперечливий комплекс цільових орієнтирів довгострокового розвитку з урахуванням теоретичних, методичних і організаційних передумов розбудови інтегрованої транспортної системи. Це означає, насамперед, узгодження цілей розвитку транспортної інфраструктури із забезпеченням стійкого економічного розвитку країни, комплексне використання всіх видів транспорту на основі інтермодальності і стимулювання більш екологічно чистих видів транспорту. При визначенні завдань розвитку транспортної інфраструктури як елементу транзитного потенціалу країни мають бути враховані нинішні і перспективні потреби національної економіки, що вимагає пріоритетної уваги до вирішення питань пропускну і провізної здатності при будівництві і подальшій експлуатації всіх існуючих елементів транспортної інфраструктури; забезпечення узгодження інформації про транспортні потоки, можливості транспортних коридорів (у т.ч. міжнародних), наявність та розвиненість логістичних центрів, просування на транспортний ринок України мультимодальних та інтермодальних перевезень. На основі викладеного в роботі сформовано концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу на основі розвитку інтермодальних перевезень в системі стратегічного розвитку України (рис. 3).

Доцільність впровадження контрейлерних перевезень обумовлена наступними факторами: великою протяжністю транспортних маршрутів, в т.ч. по міжнародним транспортним коридорам (далі – МТК), що проходять територією України; наявністю розвинутої мережі залізничних шляхів і терміналів; достатньо складними і різноманітними кліматичними умовами, що впливає на термін доставки товарів автотранспортом; надвисокою завантаженістю автомобільних шляхів, особливо на напрямках, що співпадають з автомобільними МТК та їх незадовільним станом; значним техногенним навантаженням на довкілля в результаті діяльності МТК.

Обґрунтовано, що основними критеріями оцінки ефективності застосування контрейлерних перевезень на рівні держави виступають: збереження якості довкілля, розвиток загальнодержавної транспортної системи, що забезпечує економічне зростання країни, та задоволення соціальних потреб суспільства. Для національної економіки загальний економічний ефект, що отримує держава при впровадженні контрейлерних перевезень, включає екологічний, соціальний ефект (розрахунок якого заснований на визначенні зменшення рівня збитків від дорожньо-транспортних пригод на автошляхах, що для умов України є вкрай актуальним), а також додатковий ефект, що складається з економії коштів держави, які спрямовані на утримання та ремонт автошляхів та дорожнього господарства. З урахуванням викладеного в роботі удосконалено методичний підхід до визначення ефективності структурних трансформацій транзитного потенціалу України на основі впровадження схем інтермодальних перевезень (зокрема контрейлерних).



Рис 3. Концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу на основі розвитку інтермодальних перевезень в системі стратегічного розвитку України

Запропоновано ефект від зниження навантаження на навколишнє середовище за рахунок впровадження контрейлерних перевезень по одному МТК оцінювати за формулою:

$$E_{\text{вн}} = \Delta Y_{\text{пит.}} * G_K \quad (4)$$

де G_K – загальна маса вантажів, що пересуваються шляхом контрейлерних перевезень по одному МТК за рік, т., $\Delta Y_{\text{пит.}}$ – питома значення запобігання збитків навколишньому середовищу, грн., яке визначається за формулою:

$$\Delta Y_{\text{пит.}} = Y_{\text{пит.авт.}} - Y_{\text{пит.зал.}} \quad (5)$$

де $Y_{\text{пит.авт.}}$ – питома значення запобігання збитків навколишньому середовищу автомобільним транспортом, грн., $Y_{\text{пит.зал.}}$ – питома значення запобігання збитків навколишньому середовищу залізничним транспортом, грн.

На основі удосконаленого підходу визначено річний економічний ефект від застосування контрейлерних перевезень по МТК № 9 (табл. 3). Обґрунтовано, що однією з основних проблем розвитку контрейлерних перевезень в Україні є недостатня координація взаємодії між різними видами транспорту. Консолідація інтересів залізничного та автомобільного транспорту вимагає збалансованого розвитку виробничих потужностей та інфраструктурних об'єктів однієї та іншої транспортної галузі, узгодження тарифної політики, впровадження сучасних методів управління підприємствами транспортної галузі. Ключовою проблемою у цій сфері також залишається відсутність єдиної системи показників, що дозволяє планувати і координувати діяльність перевізників.

Таблиця 3

Економічний ефект від впровадження контрейлерних перевезень по МТК № 9, млн грн на рік

Складова економічного ефекту	Сума, млн грн	Частка від загального, %
Екологічна	13,68	43,5
Соціальна	5,56	17,7
Додаткова*	12,24	38,8
Разом	31,48	100,0

* – складається з економії коштів держави, які спрямовані на утримання та ремонт автошляхів та дорожнього господарства

З урахуванням викладеного і відповідно до сформованих концептуальних засад в роботі поглиблені організаційно-правові засади розвитку контрейлерних перевезень в Україні як елементу її транзитного потенціалу. Обґрунтовано необхідність розробки і реалізації стратегічної програми розвитку галузі на основі переходу від використання окремих видів транспорту до комбінованих транспортних систем, яка забезпечить інтеграцію у єдину систему міжнародних

контрейлерних перевезень. Доведено, що стратегічною програмою мають передбачатися заходи, спрямовані на подолання основних бар'єрів розвитку системи контрейлерних перевезень в Україні, зокрема:

інфраструктурні – відсутність обов'язкових елементів інфраструктури необхідної якості (шляхів, транспортно-логістичних центрів, недосконалість прикордонних пунктів пропуску);

технічні – незадовільний стан транспортних засобів, сервісної інфраструктури, відмінності у технічних вимогах в Україні та в країнах Європейського союзу (далі – ЄС);

фіскальні – стягування державних зборів на кордоні, митниці, дорогах;

трансграничні – перешкоди при перетині кордонів, множинність інспекцій та видів контролю, що передують завантаженню;

регуляторні – неузгодженість дозвільних систем, систем страхування, контролю та інших в Україні та в країнах ЄС, наявність квотування.

З метою правового забезпечення розвитку системи контрейлерних перевезень в Україні запропоновано включити в Закон України «Про автомобільний транспорт» та Закон України «Про залізничний транспорт» положення, що стосуються: уточнення термінологічної бази комбінованих перевезень, визначення вимог до структури управління комбінованими перевезеннями, гармонізації національного законодавства з нормативно-правовим регулюванням контрейлерних перевезень як в країнах ЄС, так і в країнах СНД, введення гнучкої системи тарифікації. Обґрунтовано необхідність уніфікації технологій контрейлерних перевезень на основі міжнародних норм технічних стандартів в сфері транспорту, підписання на міжнародному рівні угод і конвенцій щодо здійснення контрейлерних перевезень.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення актуального завдання, яке полягає в обґрунтуванні теоретичних засад і методичних підходів до реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку шляхом впровадження схем інтермодальних перевезень. За результатами дослідження зроблено такі висновки:

1. В умовах глобалізації світових економічних процесів транзитний потенціал України виступає вагомим чинником її стратегічного розвитку. Разом з тим, попри вигідне географічне і геополітичне розташування, наявність кількох міжнародних транспортних коридорів і розгалуженої транспортної мережі, реалізація транзитного потенціалу України залишається на незадовільному рівні через низку проблем техніко-технологічного, інфраструктурного, фінансового характеру, що вимагає створення концептуальних засад, теоретичного обґрунтування та організаційно-методичного забезпечення реалізації транзитного потенціалу України на основі розвитку інтермодальних перевезень.

2. Узагальнено науково-теоретичні підходи до визначення сутності транзитного потенціалу країни, під яким запропоновано розуміти сукупність географічного положення країни та розвинутої транспортної мережі з відповідною

транспортною інфраструктурою, що надає перевагу в спрямуванні міжнародного транзиту територією держави та визначає її можливість надавати транзитні послуги.

3. Визначено структуру транзитного потенціалу країни на основі застосування поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів і виділення трьох відповідних блоків: цільового, до якого віднесені геополітичний, управлінський та інноваційний потенціали; функціонального, який включає інфраструктурний і маркетинговий потенціали; ресурсного, який поєднує інформаційний, географічний, транспортний і фінансовий потенціали. Виділено три рівні формування транзитного потенціалу: державний, територіальний, галузевий. Виявлені і доповнені ключові чинники, які визначають тенденції зміни рівня і якості транзитного потенціалу України, які представлені двома групами: зовнішніх і внутрішніх чинників.

4. Вивчення стану і тенденцій розвитку транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України виявило стійку тенденцію до зменшення обсягів транзитних перевезень при зростанні частки транзиту автотранспортом у загальній структурі транзитних перевезень вантажів; незадовільний стан доріг загального користування; недостатню кількість і незадовільну пропускну спроможність пунктів пропуску, що веде до зниження трансграничного вантажо- і пасажирообігу; недостатній розвиток транспортної інфраструктури як в місцях пунктів пропуску, так і впродовж всього маршруту; нерівномірну транспортну забезпеченість території; відсутність програм модернізації транспортної системи. За результатами аналізу розвинуті напрями зміцнення транзитного потенціалу України, до яких віднесені: ресурсний, інфраструктурний, інноваційний і маркетинговий.

5. Удосконалено методичний підхід до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу України, який передбачає моделювання залежності викидів шкідливих речовин у повітря України автотранспортом від його вантажообігу. На основі прогнозу викидів шкідливих речовин у повітря України автотранспортом на період до 2020 р. методом кластеризації здійснено компаративний аналіз регіонів за обсягами викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автотранспорту і виділені регіони, які першочергово потребують зменшення навантаження на автомобільні шляхи (Київська, Донецька, Дніпропетровська області і м. Київ). Обґрунтовано доцільність розвитку схем інтермодальних перевезень територією країни, зокрема – контейлерних.

6. Сформовано концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу України на основі схем інтермодальних перевезень, які визначають стратегічні пріоритети, стратегічні напрями і принципи запровадження інтермодальних перевезень, на основі чого сформульовано головні завдання розвитку системи комбінованих перевезень в Україні у чотирьох напрямках: економічні, технологічні, організаційні, правові.

7. Удосконалено методичний підхід до визначення ефективності структурних трансформацій транзитного потенціалу України, який передбачає розрахунок екологічного ефекту (величина екологічних збитків, яким запобігає впровадження контейлерних перевезень), соціального ефекту (зменшення рівня збитків від дорожньо-транспортних пригод на автошляхах) і додаткового ефекту (економія

коштів держави, які спрямовані на утримання та ремонт автошляхів та дорожнього господарства). Визначено, що річний економічний ефект від застосування контрейлерних перевезень по МТК № 9 складе 31,48 млн грн у цінах 2012 р., з яких 13,68 млн грн припадає на екологічну складову.

8. Поглиблені організаційно-правові засади розвитку контрейлерних перевезень як елементу транзитного потенціалу України, які передбачають розробку і реалізацію стратегічної програми розвитку галузі на основі переходу від використання окремих видів транспорту до комбінованих транспортних систем. Обґрунтовано, що програма має включати заходи інфраструктурного, технічного, фіскального, трансграничного і регуляторного упорядкування і розвитку системи контрейлерних перевезень в Україні. Обґрунтовані шляхи удосконалення законодавчих актів у сфері регулювання транспорту.

Результати теоретичних досліджень доведено до рівня практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку на основі впровадження контрейлерних перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у наукових фахових виданнях

1. Маров І. В. Стратегічні завдання розвитку країни з урахуванням можливостей контрейлерних перевезень / І. В. Маров // Менеджер : вісник Донецького державного університету управління¹. – 2014. – № 2. – С. 228–232 (0,55 ум.-друк. арк.).
2. Маров І. В. Економічні завдання реалізації транзитного потенціалу шляхом розвитку контрейлерних перевезень / І. В. Маров // Розвиток економічних методів управління національною економікою та економікою підприємства : зб. наук. праць / ДонДУУ. – Донецьк : ДонДУУ, 2014. – Т. XV. – С. 115–125. – (Серія «Економіка», вип. 282) (0,52 ум.-друк. арк.).
3. Чинкуляк Н. М. Компаративний аналіз регіонів України за рівнем викидів забруднюючих речовин від автотранспорту / Н.М. Чинкуляк, І. В. Маров // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 1. – С. 287–297 (0,75 ум.-ум.-друк. арк.) [Особистий внесок: визначені тенденції змін вантажообігу в умовах глобалізації національної економіки] (0,35 ум.-друк. арк.).
4. Маров І. В. Аналіз стану контрейлерних перевезень в Україні / І. В. Маров // Прометей¹ – 2014. – № 1 (43). – С. 127–132 (0,40 ум.-друк. арк.).
5. Маров І. В. Вплив географічного чиннику на транспортний потенціал України / І. В. Маров // Економічні та екологічні механізми розвитку України та її регіонів : зб. наук. праць / ДонДУУ. – Донецьк : ДонДУУ, 2013. – Т. XIV. – С. 290–298. – (Серія «Економіка», вип. 267) (0,68 ум.-друк. арк.).
6. Маров І. В. Проблеми розвитку транспортного потенціала Донецької області / І. В. Маров // Економіка та держава. – 2013. – № 8. – С. 77–80 (0,55 ум.-друк. арк.).

7. Маров И. В. Повышение роли транспорта в условиях глобализации / И. В. Маров // Менеджер : вісник Донецького державного університету управління¹. – 2013. – № 2. – С. 247–252 (0,45 ум.-друк. арк.).

8. Маров И. В. Экономические последствия ужесточения экологических требований к автомобильному транспорту / И. В. Маров // Менеджер : вісник Донецького державного університету управління. – 2010, № 4 (54). – С. 287–291 (0,55 ум.-друк. арк.).

Матеріали наукових конференцій

9. Чинкуляк Н. М. Кластерний аналіз регіонів України за викидами в атмосферне повітря від автотранспорту / Н. М. Чинкуляк, І. В. Маров // Сучасні тенденції розвитку математики та її прикладні аспекти – 2014 : матер. III Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (20 травня 2014 р., м. Донецьк) / ДонНУЕТ. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2014. – С. 167–168 (0,20 ум.-друк. арк.) [*Особистий внесок : проведено порівняння стану регіонів за рівнем впливу автотранспорту*] (0,10 ум.-друк. арк.).

10. Маров И. В. Анализ автотранспортной отрасли Донецкой области / И. В. Маров // Маркетинг на міжнародних ринках товарів і послуг : глобальні аспекти : матер. IV Междунар. науч.-практ. конф. (14–15 лютого 2013 р., Словаччина. –Т.ІІ. – С. 282–284 (0,20 ум.-друк. арк.).

11. Маров И. В. Механізми оцінки впливу автотранспортної галузі області на стан довкілля / І. В. Маров // Проблеми розвитку та впровадження систем управління, стандартизації, сертифікації, метрології в регіонах України : матер. II Всеукр. наук.-практ. конф. (3–5 квітня 2012 р., м. Донецьк) / ДонНТУ. – Донецьк : ДонНТУ, 2012. – С. 102 – 105 (0,15 ум.-друк. арк.).

12. Маров И. В. Экологические требования к автотранспорту / И. В. Маров // Маркетинг на міжнародних ринках товарів і послуг: глобальні аспекти : матер. III Міжнар. науч.-практ. конф. (21–23 лютого 2012 р., Словаччина). –Т.ІІІ. – С.211–213 (0,15 ум.-друк. арк.).

АНОТАЦІЯ

Маров І. В. Реалізація транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Донбаська державна машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України, Краматорськ, 2015.

Дисертацію присвячено поглибленню теоретико-методичних положень, розробці науково-методичних підходів і практичних рекомендацій щодо реалізації транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України на основі

¹ Входить до реферативних наукометричних баз даних Російського індексу наукового цитування (РІНЦ)

розвитку контрейлерних перевезень.

Здійснено аналіз науково-теоретичних підходів до визначення сутності транзитного потенціалу країни, проаналізовано сутність транзитного потенціалу і визначено структуру і місце транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку з урахуванням глобалізаційних процесів світової економіки.

Визначено стан і тенденції розвитку транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку. Удосконалено методичний підхід до обґрунтування шляхів структурно-якісних трансформацій транзитного потенціалу країни. Сформовано концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу України на основі схем інтермодальних перевезень.

Удосконалено методичний підхід до визначення ефективності впровадження комбінованих схем перевезень. Визначено економічний ефект від впровадження контрейлерних перевезень у рамках МТК № 9. Поглиблено організаційно-правові засади розвитку контрейлерних перевезень як елементу транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку.

***Ключові слова:** стратегічний розвиток, транзитний потенціал, структура, структурно-якісні трансформації транзитного потенціалу, концептуальні засади реалізації, контрейлерні перевезення, організаційно-правові засади.*

АННОТАЦИЯ

Маров И. В. Реализация транзитного потенциала в системе стратегического развития Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Донбасская государственная машиностроительная академия Министерства образования и науки Украины, Краматорск, 2015.

Диссертация посвящена углублению теоретико-методических положений, разработке научно-методических подходов и практических рекомендаций относительно реализации транзитного потенциала в системе стратегического развития Украины на основе развития контрейлерных перевозок.

Обобщены научно-теоретические подходы к определению сущности транзитного потенциала, под которым предложено понимать совокупность географического положения страны и ее развитой транспортной сети с соответствующей инфраструктурой, которые обеспечивают осуществление международного транзита через территорию государства и определяют его возможность предоставлять транзитные услуги.

Усовершенствована структура транзитного потенциала на основе объединения ресурсного, функционального и целевого подходов, в которой выделены три блока: целевой (геополитический, управленческий и инновационный потенциалы), функциональный (инфраструктурный и маркетинговый потенциалы) и ресурсный (информационный, географический, транспортный и финансовый потенциалы). Выделены три уровня формирования транзитного потенциала: государственный, региональный и отраслевой.

Определены и дополнены основные факторы, определяющие тенденции изменения уровня и качества транзитного потенциала Украины, которые сведены в две основные группы: внешних и внутренних факторов.

Исследование состояния и тенденций развития транзитного потенциала в системе стратегического развития Украины выявило устойчивую тенденцию к уменьшению объемов транзитных перевозок грузов при увеличении доли транзита автотранспортом в их общей структуре; неудовлетворительное состояние дорог общего пользования; недостаточное количество и неудовлетворительную пропускную способность пунктов пропуска, что приводит к снижению трансграничного грузо- и пассажирооборота; недостаточное развитие транспортной инфраструктуры в местах пунктов пропуска и на протяжении маршрутов; неравномерную транспортную обеспеченность территории; отсутствие программ модернизации транспортной системы.

Получили развитие направления укрепления транзитного потенциала Украины, к которым отнесены: ресурсный, инфраструктурный, инновационный, маркетинговый.

Усовершенствован методический подход к обоснованию путей структурно-качественных трансформаций транзитного потенциала Украины, основанный на моделировании и прогнозировании зависимости выбросов вредных веществ в атмосферу автотранспортом от его грузооборота.

Методом кластеризации проведен компаративный анализ регионов по объемам выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта и определены регионы, нуждающиеся в первоочередном уменьшении загрузки на автодороги: г. Киев, Киевская, Донецкая и Днепропетровская области.

Обоснована целесообразность развития схем интермодальных перевозок. Сформированы концептуальные основы реализации транзитного потенциала Украины на базе схем интермодальных перевозок, которые включают стратегические приоритеты, стратегические направления и принципы внедрения интермодальных перевозок. Исходя из этого, сформулированы основные задания развития системы комбинированных перевозок по четырем направлениям: экономическому, технологическому, организационному, правовому.

Усовершенствован методический подход к определению эффективности структурных трансформаций транзитного потенциала Украины, который предусматривает расчет экономического эффекта по трем составляющим: экологический эффект (величина экологического ущерба, предотвращенного внедрением контрейлерных перевозок), социальный эффект (уменьшение ущерба, нанесенного в результате дорожно-транспортных происшествий на автодорогах) и дополнительный эффект (экономия государственных средств, направляемых на содержание и ремонт автодорог и дорожного хозяйства).

Выполнен расчет экономического эффекта от внедрения контрейлерных перевозок по международному транспортному коридору № 9, который составил 31,48 млн грн в ценах 2012 г., из которых 13,68 млн грн приходится на экологическую составляющую.

Получили развитие организационно-правовые основы развития контейнерных перевозок как элемента транзитного потенциала Украины, которые предусматривают разработку и реализацию стратегической программы развития отрасли на основе перехода от использования отдельных видов транспорта к комбинированным транспортным системам.

Обосновано включение в стратегическую программу мероприятий инфраструктурного, технологического, фискального, трансграничного и регуляторного упорядочения и развития контейнерных перевозок в Украине. Обоснованы пути совершенствования законодательных актов в сфере регулирования транспорта.

***Ключевые слова:** стратегическое развитие, транзитный потенциал, структура, структурно-качественные трансформации транзитного потенциала, концептуальные основы реализации, контейнерные перевозки, организационно-правовые основы.*

SUMMARY

Marov I. V. Realization of Transit Potential in the Strategic System Development of Ukraine. – As a manuscript.

The thesis for the Degree of Candidate of Economics in the specialty 08.00.03 – National Economy and State Economic Regulation. – Donbass State Engineering Academy of Ministry of Education and Science of Ukraine, Kramatorsk, 2015.

The deepening theoretical and methodological provisions, developing of scientific and methodical approaches and practical recommendations for the implementation of transit potential in the strategic system development of Ukraine on the basis of piggyback in this dissertation have been devoted.

In the dissertation have been done analyzes of the scientific and theoretical approaches to defining the essence of transit potential, the essence of transit potential and determine the structure and location of transit potential of Ukraine in the system of its strategic development with globalization of the world economy.

The condition and trends of the transit potential of Ukraine in the system of strategic development were detected. The methodical approach to the study of structural and qualitative transformations transit potential was improved. In the dissertation were formed the conceptual basis Ukraine's transit potential based schemes intermodal transport.

The methodical approach to determine the effectiveness of the implementation of combined transport schemes was improved. It has been determined the economic impact of the introduction of piggyback under ITC № 9. The organizational and legal principles of piggyback as part of the transit potential of Ukraine in the system of strategic development were deepened.

***Keywords:** strategic development, transit potential, structure, structural and qualitative transformation transit potential, conceptual basis of implementation, piggyback transport, organizational and legal principles.*

Підписано до друку 13.01.2015. Формат 60x84/16. Ум. ум.-друк. арк. 0,9.
Обл.-вид. 0,9. Друк лазерний. Зам. № 10. Накл. 100 пр.

Видавець і виготівник
Донбаська державна машинобудівна академія
84313, м. Краматорськ, вул. Шкадінова, 72.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК №1633 від 24.12.2003