

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79>

УДК 339.9.656.022.9

## ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЯК ЕЛЕМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ

## PROSPECTS FOR THE USE AND DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS AN ELEMENT OF INCREASE IN THE LOGISTICS ATTRACTIVENESS OF UKRAINE

**Кушнір Людмила Володимирівна**

кандидат економічних наук, доцент,  
Одеський національний морський університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7597-5791>

**Гречанюк Роман Юрійович**

здобувач вищої освіти ступеня магістра,  
Одеський національний морський університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5926-5201>

**Сербул-Великий Ігор Сергійович**

здобувач вищої освіти ступеня магістра,  
Одеський національний морський університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8455-1103>

**Kushnir Liudmyla, Hrechaniuk Roman, Serbul-Velykyi Ihor**  
Odessa National Maritime University

У статті розглядається сучасний стан і перспективи розвитку транспортних коридорів України. Проаналізовані точки зору авторів з приводу проблематики використання міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України. Також в статті перелічені внутрішні та зовнішні проблеми, які перешкоджають використанню міжнародних транспортних коридорів, а також можливі підходи до їх вирішення. Визначені перспективи використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів, України. Обґрунтована можливість участі України у проєкті «Нового шовкового шляху», її доцільність та вплив на економіку. Поручене питання транспортного потенціалу України в умовах військової агресії РФ. Розглянуті перспективи країни стати головним перевізником вантажів між Європою та Азією. Визначено необхідні заходи для розбудови транспортної галузі України та покращення її економічної ситуації в цілому.

**Ключові слова:** міжнародні транспортні коридори, логістика, транспорт, перевезення, перспективи, розвиток.

For many decades, all types of transport independently underwent technological evolution and were oriented to a specific type of transportation. This made it possible to satisfy the economic needs of the country quite fully. However, today, a complex system of intermodal transportation and efficient logistics are the determining factors in successful implementation through sales chains. The new economic conditions for the formation of the market for transport services, the creation and strengthening of competition encourage the study of trends in the functioning and development of transport in countries with a market economy for self-improvement and the formation of competitive logistics supply chains. Therefore, this topic of the article is relevant for today. The article examines the current state and prospects for the development of transport corridors of Ukraine. The authors' points of view on the issue of the use of international transport corridors passing through the territory of Ukraine are analyzed. The article also lists internal and external problems that prevent the use of international transport corridors, as well as possible approaches to their solution. Prospects for the use and development of international transport corridors, Ukraine, have been identified. The justified possibility of Ukraine's participation in the "New Silk Road" project, its feasibility and impact on the economy. The question of the transport potential of Ukraine in the conditions of military aggression

of the Russian Federation was raised. The prospects of the country to become the main cargo carrier between Europe and Asia are considered. Necessary measures for the development of the transport industry of Ukraine and the improvement of its economic situation as a whole have been determined. The value of the research lies in the fact that international transport corridors for Ukraine are not just important, but a necessary element for existence in the modern world trade and political reality. ITC for the country is not only an increase in transport and trade capabilities, but also the attraction of foreign investments in the economy, development of infrastructure, logistics, development of the service sector, attraction of human capital, etc.

**Keywords:** international transport corridors, logistics, transport, transportation, prospects, development.

**Постановка проблеми.** Протягом багатьох десятиліть всі види транспорту самостійно пройшли технологічну еволюцію і були орієнтовані на конкретний вид перевезень. Це дозволяло досить повно задовольняти економічні потреби країни. Проте сьогодні комплексна система інтермодальних перевезень і ефективна логістика є визначальними чинниками в справі успішної реалізації через збутові ланцюжки.

Нові економічні умови формування ринку транспортних послуг, створення і посилення конкуренції спонукають до вивчення тенденцій функціонування і розвитку транспорту країн з ринковою економікою для самовдосконалення і формування конкурентних логістичних ланцюгів постачання.

На сьогоднішній день, при існуючій міжнародній конкуренції, дуже складно знайти країну, яка б не брала участь в глобальних процесах, що генеруються в єдиному світовому просторі. Так, останні тенденції розвитку світової економіки вказують на те, що ці процеси відбуваються з найбільшою швидкістю саме в транспортному секторі економіки.

Україна найбільша країна, що розташована у Східній Європі. Вона є величезним хабом між Європою та Азією [1], на теренах якої розташовані морські порти, понад 21 500 кілометрів залізниць [2] та 172,4 тис. кілометрів автодоріг [3], системи газопроводів. Ці фактори дають можливість Україні бути частиною світової економіки, бути інтегрованою у міжнародні ринки збуту та дають змогу розширювати свій вплив і підвищувати статус у світі. Розширення міжнародного партнерства, укладання нових політичних та торговельних угод, інтеграція з іншими країнами Європи насамперед пов'язано з використанням та розгалуженням міжнародних транспортних коридорів (МТК), яких пролягає Україною шість, один аміакопровід, нафтопровід, газогін. Так само треба зазначити, що такі коридори забезпечують країну зв'язками і не лише економічного характеру, а ще й політичного, культурного, туристичного, інноваційного та іншими зв'язками між країнами. Сучасні тен-

денції у світовій економіці свідчать про необхідність вивчення перспектив використання міжнародних транспортних коридорів та побудови нових сполучень для покращення економічних зв'язків та підвищення логістичної привабливості країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій за темою.** Проблематику розвитку міжнародних транспортних коридорів розглядали такі вітчизняні вчені як: В. Дикань, С. Юрченко, М. Бойко, Х. Притула, В. Бабич, Я. Калат, В. Соколов, В. Винников, В. Шинкаренко та інші. Усі вони сходилися у думках щодо необхідності розвитку транспортних коридорів з метою збільшення вантажопотоків, які мають проходити Україною, та інтеграцію різних видів транспорту в єдину систему, в один великий механізм. Тематика потребує подальшого вивчення та аналізу, до того ж враховуючи що через Україну проходить шість транспортних коридорів, а в подальшому через Україну може пройти «Новий Шовковий Шлях», який має на меті поєднання Китаю та Європейського Союзу. Вивчення перспектив використання та розвитку МТК дозволить Україні швидше та якісніше інтегруватися у міжнародну транспортну систему та розширити логістичні можливості.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Найважливішим із завдань щодо підвищення логістичної привабливості залишається забезпечення збільшення темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та іншої логістичної інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є дослідження перспектив використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України.

**Виклад основного матеріалу.** Логістична привабливість країни – це узагальнена характеристика сукупності географічних, економічних, організаційних передумов, які обумовлюють можливість ефективного застосування привабливості для подальшого її розвитку.

Україна має розвинуту транспортну систему. Транспорт є невід'ємним елементом української економіки. Саме транспорт є основним інструментом залучення валюти в країну. Добре налагоджена система транспорту, яка ефективно функціонує є необхідною умовою для розвитку торгівельно-економічних відносин, забезпечує потреби населення та виробництв, а також є важливою ланкою стабільного розвитку економіки країни. З цього можна зробити висновок: чим потужнішою є система транспорту, чим якісніше різні види транспорту пов'язані у єдину логістичну систему, чим більше технологій та інновацій задіяні у процесі перевезень, тим країна більш розвинута, партнерство з нею є більш привабливим, а сама країна має чіткіший вектор подальшого розвитку.

Взагалі ідея міжнародних транспортних коридорів не є новою. Вже три десятки років теренами України проходять торгівельні ланцюги. Але з приходом глобалізації процес створення та використання МТК отримав новий виток розвитку. Сталося це здебільшого через перенесення низки промислових підприємств з країн Європи до Азії, країн Сходу та Африки.

Географічне положення України дає змогу бути логістичним хабом між Європою та Азією [1], великим майданчиком яким проходять мільйони тон вантажів у всі напрямки світу. Транспортна система України має змогу поєднувати Чорне та Балтійське моря, зв'язувати транспортні потоки сходу та заходу, пропонувати суміжні з перевезенням послуги: контейнеризація, перевантаження, пакетування, експедирування тощо. Але, звичайно, що ці транспортні коридори використовуються лише частково [4], вони мають величезний потенціал розвитку і в подальшому мають бути розвинуті як архіважливий національний ресурс.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, посилить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічний стан в регіонах.

Станом на кінець 2022 року ніхто у світі не стане заперечувати, що людство живе у етапі надспоживання, де гроші є причиною протікання тих чи інших глобалізаційних процесів у світі. Вони є настільки зрозумілим інструментом, що керувати бізнес-процесами, темпами глобалізації, та потребами людей стали не державні інституції, а бренди, корпорації, виробничі гіганти. Всім цим виробникам потрібні логістичні шляхи, маршрути, транспортні коридори, перевезення вантажів та інше, а з логістикою вантажів, товарів, ресурсів може допомогти саме система українського транспорту. Отже, розвиток транспортних коридорів і входження їх у міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Через Україну проходять 3, 5, 7, 9 панєвропейські коридори, транспортний коридор Гданьск-Одеса, Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа-Кавказ-Азія (TRACECA). На жаль, крім TRACECA та 9 коридору, всі українські МТК закінчуються "глухими кутами" [5].

Маючи вигідне географічне положення, найвищий транзитний рейтинг [4], Україна не використовує своїх очевидних переваг належною мірою. Поліпшення транспортного становища України залежить від об'єднання європейських МТК з азіатськими. Україна, на відміну від розвинутих держав, які ще в 80-ті роки минулого століття почали активну діяльність зі створення міжнародної транспортної мережі, значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на підвищення конкурентоспроможності держави та вітчизняних промислових підприємств [4].

Тобто маючи такі умови, Україна заробляє на транспортній галузі страшенно мало, близько 6,6-7% ВВП [6], коли реальний потенціал становить від 15 до 20% валового продукту [7]. Виходячи з цього, у кращому випадку Україна недоотримує 10% ВВП, це близько 20 мільярдів доларів на рік. Ще також, хотілось би зазначити, що Україна з 1991 року до сьогодні майже повністю втратила перевезення внутрішнім водним транспортом, що має негативний вплив як на привабливість транзиту вантажів через Українські ТК, так і вплив на втрату вантажопотоків (також місцевих) та пасажирських перевезень. Для порівняння в країнах Європи на річковий транспорт в середньому припадають 7% внутрішніх вантажних та пасажирських перевезень, а напри-

клад, голландський флот на внутрішніх водах є найбільшим у Західній Європі, його частка в перевезеннях становить 65% вантажообігу Нідерландів, коли в Україні, в якій є величезна транспортна артерія Дніпро (четверта за розміром річка Європи), річковий транспорт займає менше 1% від усіх перевезень, що проходять територією України [8].

З зазначеного вище можна зрозуміти, що не дивлячись на наявність міжнародних транспортних коридорів, Україна має величезні проблеми з їх використанням. Присутня проблематика як внутрішнього так і зовнішнього характеру. До факторів зовнішніх проблем можна віднести:

- недостатній рівень використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів [9];
- ріст міжнародної конкуренції та боротьба за додаткові транзитні вантажопотоки, як наслідок, переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;
- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з Україною країн;
- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (все частіше, незважаючи на вид вантажу: зерно, руда, будівельні матеріали – всі вантажі переходять на формат перевезення у контейнерах); рівень контейнеризації в світі складає 50–60% від загальних обсягів морських перевезень [10];
- відставання у реалізації державних програм у сфері транспорту з цифровізації, екологізації, побудови та відновленню інфраструктури, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону, побудови логістичних ланцюгів [10].

Крім зовнішньої проблематики є також проблеми у внутрішньому середовищі українського транспорту:

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту й дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня сучасним та перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту (тобто проблема мультимодальних перевезень);

– низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки [10];

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

– політична та економічна нестабільність, воєнні дії, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах [9].

Для вирішення вище вказаних проблем необхідні наступні кроки:

- перебудова нормативно-правової бази у сфері транспорту з урахуванням міжнародних стандартів;
  - запровадження ефективної національної системи регулювання та контролю на ринку транспортних послуг для забезпечення здорової конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів транспортно-дорожнього комплексу;
  - введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспорту;
  - забезпечення безпечної роботи транспортно-дорожнього комплексу та зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;
  - державне стимулювання й підтримка національних виробників транспортної техніки;
  - створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів;
  - посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки й технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;
  - створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів [11].
- Попри велику кількість перелічених вище проблем Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за умови впровадження нових форм співробітництва з міжнародними



партнерами та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури і, головне, закінчення воєнних дій та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни.

Подальший розвиток транспортних коридорів в Україні дозволить ефективно використати вдале географічне розташування країни на карті Європи, що, у свою чергу, буде сприяти створенню нових робочих місць; значно збільшиться кількість замовлень українськими підприємствами, а головне, це дозволить підняти рівень інвестиційної привабливості інфраструктури, що розвивається, та забезпечить статус України як транзитної держави, сприятиме інтеграції національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему та реалізації національних стратегічних інтересів. Тобто транзит через Україну, розгалуження транспортної системи, побудова нових та розвиток старих міжнародних транспортних коридорів є лише першою сходинкою у розвитку суміжних із транспортом галузей. Використання та розвиток МТК, що проходять через Україну, так само призведуть до розвитку: паливних послуг (для транспортних засобів від автомобіля до судна); надання послуг щодо ремонту та страхування транспортних засобів; послуги по сервісному обслуговуванні транспортних засобів (різних видів транспорту); зростання потреб у готельному бізнесі; можливий ріст попиту щодо індустрії розваг (у 2020 році в Україні був легалізований азартний бізнес), що у подальшому може призвести до росту туристичних потоків.

Також збільшення транзиту може стати каталізатором розвитку машинобудування, в першу чергу важкого машинобудування та суднобудування (як річного так і морського типу) [11]. Побудова ефективної системи перевезень призведе до відтворення та удосконалення транспортних систем та технологій. Тому транзит через МТК варто розглядати не тільки як частину бізнесу, що додає свій внесок у ВВП країни, але і як важливий елемент міжнародного позиціонування України [11], що також може дозволити державі змінити свою роль у світі, стати «транзитним гігантом» Європи.

Треба розуміти, що сьогоденні проблеми у економіці частково пов'язані з занедбаним транзитним та транспортним потенціалом України, виходять за межі інтересів держави. Через таке положення речей страждають також країни Європи, Сходу та Азії. Лише ця обставина може вплинути на тенденції розви-

тку України у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу та іншими міжнародними інституціями.

Розвиток транспортного сектора України та його інтеграція у світове співтовариство вплине на величезну кількість процесів в країні, які мають загальнонаціональний характер, такі як: розвиток тісних політичних і торговельних відносин, свобода пересування товарів, ресурсів, інвестицій та ефективних економічних відносин між сторонами в напрямку прискорення їх стабільного розвитку; створення основ для взаємовигідного економічного, соціального, фінансового, науково-технічного та культурного співробітництва, у тому числі зростання рівня життя населення і темпів розвитку української нації спільно з іншими народами континенту.

На основі сказаного вище можна зробити висновок, що протягом останніх кількох років Україна відчула, наскільки важливим є питання забезпечення транспортно-логістичних об'єднань із зовнішніми ринками, які наповнюють бюджет країни валютою завдяки експортно орієнтованим галузям.

Після військового вторгнення російських військ у 2014 році на територію України та тимчасової окупації ними АР Крим і частини Донецької та Луганської областей, а пізніше повномасштабного наступу по всій території України, Росія заблокувала традиційні транзитні маршрути, тим самим позбавивши Україну статусу транзитної держави між сходом та заходом, а також унеможливила доступ України до ринків Центральної Азії, Середнього Сходу та Східної Азії. Зважаючи на такі реалії, Україна відчула, що транспортні коридори – це не лише автодороги чи залізниці, це своєрідна «дорога життя» для держави, питання економічного виживання та відновлення виробничого потенціалу, це питання ефективності протистояння із сусідом-агресором.

Варто докладніше зупинитись на ініціативі "Нового шовкового шляху". Цей шлях є найважливішою складовою китайської концепції розвитку "один пояс – один шлях", який має створити оптимальний транзитний маршрут залізничних вантажів від промислових центрів Китаю до Європи. Квінтесенція цього проекту полягає у відродженні історичного сухопутного шляху, яким відбуватиметься основний обмін передовими технологіями, капіталом, інвестиціями та робочою силою між Європейським Союзом і Китаєм. Китайська стратегія передбачає будівництво численних інфраструктурних проектів, зокрема

нових залізниць та автомагістралей, розвиток портової та логістичної бази, трубопроводів та ліній електропостачання [12]. Проект має надати потужний імпульс економічному розвитку країн-транзитерів, у тому числі й Україні, забезпечити політичну, соціальну стабільність та безпеку вздовж «Нового Шовкового шляху».

На етапі проектування «Шовкового шляху» Україна фігурувала у всіх можливих схемах, наприклад, у 2013 році Китай був готовий вкласти \$7 млрд в інфраструктуру України, а у 2017 році Україна та Китай підписали «дорожню карту» щодо реалізації ініціативи «Економічний пояс Великого шовкового шляху» [12]. Водночас у січні 2019 р. Міжнародна спілка залізниць та Асоціація вантажоперевізників FERRMED підписали меморандум про розвиток євроазійської логістики з перевезення вантажів між Китаєм та країнами Євросоюзу, до якого додається карта залізничних маршрутів. На превеликий жаль, України сьогодні немає на карті запланованих перевезень, а основний вантажопотік направлений через сусідню Білорусь, хоча фахівці з Центру Східних Досліджень наголошують, що за останні півтора роки досить динамічно розвивався транспорт на українському напрямку, на який китайці покладають великі надії, особливо враховуючи той факт, що північний (білоруський) коридор значною мірою вичерпав свої пропускі можливості [12].

Для України «Новий шовковий шлях» важливий не тільки з боку економічної складової, а й з політичної, адже якщо подумати, то цей, справді великий проект, вирішує величезну кількість моментів, пов'язаних з геополітичними питаннями. Оскільки «Шлях» проходить територією багатьох держав, узгодження їх позицій є надзвичайно важливим завданням. Це те, що, на думку китайського керівництва, може поєднати різні політичні режими, допомагаючи знаходити консенсус і вести переговори в умовах локальних суперечок та регіональних конфліктів по всій лінії «Шляху». Також цей проект охоплює тему безпеки, що для України на даний момент є основою для підписання будь-яких домовленостей з погляду країн гарантів безпеки [13].

Якщо дивитися на розвиток «Нового шовкового шляху» до повномасштабного вторгнення Росії на територію України, то з'являлося безліч заяв від офіційних осіб Китайської дипломатії про те, що через вплив східного сусіда, «Шлях» пройде повз територію України, і про-

ходитиме через Білорусь [12]. Проте ситуація на зовнішній політичній карті світу змінюється щодня, і не можливо прогнозувати, як вона буде розвиватися далі. Але вже сьогодні можна зробити висновок, що західні партнери України, включаючи країни Європи зі Сполученими Штатами Америки, підтримують саме українську сторону у вирішенні питання проведення «Нового шовкового шляху».

Після закінчення війни в Україні можливий стрибок у плані потоку інвестицій, завдяки чому можна буде модернізувати та покращити українську транспортну систему як усередині країни так і налагодити партнерство з сусідніми країнами.

Система транснаціональних перевезень має на меті не лише транспортування товарів, вона є історичною можливістю для країни не опинитися осторонь нової цивілізаційної реальності на євразійському континенті, посилити інтеграцію із зовнішніми ринками, отримати доступ до новітніх технологій, інвестицій, реалізації спільних інфраструктурних проектів, стати частиною нової архітектури міжнародного порядку та безпеки, що у свою чергу зробить Україну стійкішою до будь-яких проявів зовнішньої агресії.

Задля повноцінної участі держави у цих логістичних проектах та повернення України у «Новий Шовковий шлях», слід докласти значних зусиль у міжнародних та двосторонніх відносинах від Туреччини, Кавказу та Ірану до Китаю та країн Південно-Східної Азії. Україна повинна заявити про себе як про надійного та передбачуваного партнера, запропонувати вигідніші умови перевезень та інвестиційного середовища, створити всі необхідні умови, щоб зацікавити урядові та бізнес-кола держав-учасниць [13].

Формування транзитних коридорів у парадигмі глобального світу – це непросте вирішення транспортного завдання, потрібні нові проекти, цікаві для інвесторів та продумані концепції, захищені від зовнішніх та внутрішніх ризиків. Не менш важливо розвинути судноплавство Дніпром, тим більше, що в контексті цієї стратегії цілком під силу створити промислово-логістичний кластер, який би не тільки об'єднував дніпровський транспортний коридор і порти в Чорному морі, а й можливості суднобудування в класі кораблів "ріка-море" [1].

**Висновки.** Виходячи із усього вище викладеного можна зазначити, що МТК для України є не просто важливим, а необхідним елементом для існування у сучасній світовій торго-

вельній та політичній реальності. МКТ для країни становить не лише збільшення транспортно-торговельних спроможностей, а й залучення іноземних інвестицій у економіку, розбудову інфраструктури, логістики, розвиток сфери послуг, залучення людського капіталу, тощо.

Перспективи використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України є надзвичайно високими для підвищення логістичної привабливості, але слід зазначити, що в українській транспортній системі залишається велика кількість проблем, які не дозволяють

використовувати ТК ефективно. І залучення інвестицій та збільшення вантажопотоків є лише першим кроком до розвитку галузі транспорту, розбудови суміжних виробництв і сфери послуг та створення стійкої сучасної економіки. Тобто, для того, щоб зробити транспортні коридори реальністю та перетворити їх у справжні економічні коридори, Україні доведеться вкладати значні інвестиції в матеріальну інфраструктуру, а також радикально відновити свою нематеріальну інфраструктуру, реформуючи митні та транзитні режими і таким чином підвищуючи загальну логістичну ефективність.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Україна – хаб між Європою та Азією. Київ, 2020. URL: <https://sudohodstvo.org/ukraina-khab-transportnij-koridor-mezhdu-evropoj-i-aziej/> (дата звернення: 01.12.2022).
2. Електрифікація залізниць України за роки незалежності. Київ, 2021. URL: <https://kvazar.com.ua/novosti/189-elektifikatsiya-zh-d-transporta-nezavisimoy-ukrainy#:~:text=Ныне%20протяженность%20железнодорожных%20линий%20Украины,в%20мире%2C%20что%20совсем%20неплохо.&text=Украинская%20железная%20> (дата звернення: 17.11.2022).
3. Автомобільні дороги України. URL: <http://euro2012highway.blogspot.com/2007/08/blog-post.html> (дата звернення: 17.11.2022).
4. Юрченко С. А., Юрченко А. Е. Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития. *Вісник харківського національного університету імені В. К. Каразіна*. 2013. № 1086. С. 44–48.
5. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL: [https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni\\_transportni\\_koridori\\_prohodyat\\_ukrayinu](https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu) (дата звернення: 21.11.2022).
6. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/karpan.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm) (дата звернення: 21.11.2022).
7. Бойко М. Ю., Ерфан Г. Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2011. С. 10–15.
8. Особливості транспортної інфраструктури Нідерландів, ЕС. URL: [https://studbooks.net/1569490/turizm/osobennosti\\_transportnoy\\_infrastruktury\\_niderlandov](https://studbooks.net/1569490/turizm/osobennosti_transportnoy_infrastruktury_niderlandov) (дата звернення: 20.11.2022).
9. Питула Х. М., Калат Я. Я., Кирик І. М. Зони впливу міжнародних транспортних коридорів як новий об'єкт державної регіональної політики України на період до 2027 року. *Електронне наукове видання «Ефективна економіка»*. 2020. №11. URL: [http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/11\\_2020/14.pdf](http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/11_2020/14.pdf).
10. Щербина В. В., Гісь С. М. Сучасні чинники впливу на розвиток портової галузі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2022. № 1 (78), С. 55–69.
11. Мазуренко О. О., Кудряшов А. В. Перспективи подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів України. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2016. № 12. С. 58–61.
12. Україна – як велика ланка Нового Шовкового Шляху. URL: <https://landlord.ua/news/ukraina-stanet-zvenom-novogo-shelkovogo-puti/> (дата звернення: 11.12.2022).
13. «Дорога життя» для нашої держави. URL: <https://day.kyiv.ua/ru/article/mirovye-diskussii/doroga-zhizni-dlya-nashego-gosudarstva> (дата звернення: 11.12.2022).

#### REFERENCES:

1. Ukraine – khab mizh Yevropoiu ta Aziieiu [Ukraine is a hub between Europe and Asia]. (2020). Kyiv. Retrieved from: <https://sudohodstvo.org/ukraina-khab-transportnij-koridor-mezhdu-evropoj-i-aziej/>.
2. Elektryfikatsiia zaliznytsi Ukrainy za roky nezalezhnosti [Electrification of railways of Ukraine during the years of independence]. (2021). Kyiv. Retrieved from: <https://kvazar.com.ua/novosti/189-elektifikatsiya-zh-d-transporta-nezavisimoy-ukrainy#:~:text=Ныне%20протяженность%20железнодорожных%20линий%20Украины,в%20мире%2C%20что%20совсем%20неплохо.&text=Украинская%20железная%20>.

3. Avtomobilni dorohy Ukrainy [Highways of Ukraine]. Retrieved from: <http://euro2012highway.blogspot.com/2007/08/blog-post.html>.
4. Yurchenko S. A., Yurchenko A. E. (2013). Mezhdunarodnye transportnye korydory: sovremennoe sostoianye y perspektyvy razvytyia [International transport corridors: current state and development prospects]. *Visnyk kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. K. Karazina*. Vol. 1086, pp. 44–48.
5. Mizhnarodni transportni korydory, shcho prokhodiat cherez Ukrainu [International transport corridors passing through Ukraine]. Retrieved from: [https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni\\_transportni\\_koridori\\_prohodyat\\_ukrayinu](https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu).
6. Analiz ta suchasnyi stan mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Analysis and current state of international transport corridors]. Retrieved from: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/karpan.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm).
7. Boiko M. Iu., Erfan H. Iu. (2011). Mistse i znachennia Ukrainy v realizatsii transportnoi polityky YeS [The place and importance of Ukraine in the implementation of EU transport policy]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu*, pp. 10–15. [in Ukrainian]
8. Osoblyvosti transportnoi infrastruktury Niderlandiv, EC [Features of the transport infrastructure of the Netherlands, EC] Retrieved from: [https://studbooks.net/1569490/turizm/osobennosti\\_transportnoy\\_infrastruktury\\_niderlandov](https://studbooks.net/1569490/turizm/osobennosti_transportnoy_infrastruktury_niderlandov).
9. Prytula Kh. M., Kalat Ya. Ya., Kyryk I. M. (2020). Zony vplyvu mizhnarodnykh transportnykh korydoriv yak novyi ob'ekt derzhavnoi rehionalnoi polityky Ukrainy na period do 2027 roku [Zones of influence of international transport corridors as a new object of the state regional policy of Ukraine for the period until 2027]. *Elektronne naukove vydannia «Efektyvna ekonomika»*. Vol. 11. Retrieved from: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11\\_2020/14.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/14.pdf).
10. Shcherbyna V. V., His S. M. (2022). Suchasni chynnyky vplyvu na rozvytok portovoi haluzi [Modern factors influencing the development of the port industry]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*. Vol. 1 (78), pp. 55–69. [in Ukrainian]
11. Mazurenko O. O., Kudriashov A. V. (2016). Perspektyvy podalshoho rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv Ukrainy [Prospects for the further development of international transport corridors of Ukraine]. *Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen*. Vol. 12, pp. 58–61. [in Ukrainian]
12. Ukraina – yak velyka lanka Novoho Shovkovoho Shliakhu [Ukraine is a major link of the New Silk Road]. Retrieved from: <https://landlord.ua/news/ukraina-stanet-zvenom-novogo-shelkovogo-puti>.
13. «Doroha zhyttia» dlia nashoi derzhavy ["Road of life" for our country]. Retrieved from: <https://day.kyiv.ua/ru/article/mirovye-diskussii/doroga-zhizni-dlya-nashego-gosudarstva>.