

## СТАН РИНКУ МІЖНАРОДНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**Цимбалюк В. А.**, здобувач вищої освіти спеціальності  
275 «Транспортні технології (за видами)»

Керівники: канд. техн. наук, доцент **Комарніцький С. П.**,  
асистент **Мельник В. А.**

Заклад вищої освіти «Подільський державний університет»



Конкурентоспроможний транспортний комплекс є складовою розвитку національної економіки кожної країни та основою її інтеграції у світове господарство. Починаючи з 2014 р., перед Україною постали нові виклики, пов'язані з неоголошеною війною та її наслідками: анексія частини території України, а саме АР Крим, втрата контролю над окремими територіями важливих промислових районів, що мало негативний вплив як на національну економіку в цілому, так і на кількісні показники виробничої інфраструктури країни, якості й стабільності її функціонування.

Зменшилися показники, що за останні 25 років практично не змінювалися: протяжність автомобільних доріг загального користування скоротилася на 6,3 тис. км – до 163,2 тис., залізниць – на 630 км, кількість торговельних портів – з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена).

Відбулося падіння ВВП, що спричинило спад у промисловості, у сільському господарстві, зниження реальної заробітної плати, мобільності населення, відповідно і падіння попиту на перевезення пасажирів усіма видами транспорту. Скоротилися перевезення вантажів майже усіма видами транспорту: найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних та автомобільних перевезень. У наступні роки, після різкого падіння, ситуація дещо стабілізувалася і, починаючи з 2016 р., розпочалося зростання ВВП, що позитивно вплинуло і на транспортну галузь. Протягом останніх років на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало понад 6% валового внутрішнього продукту і близько 6% загальної кількості зайнятого населення. Практично на одному рівні залишалися статистичні показники.

Територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Проте, як це зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективного реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, зокрема: 1. Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником; 2. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів; 3. Спостерігається низький рівень інтегрованості та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Зазначене має вкрай негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки. Особливо важливими факторами є зменшення транзитних перевезень через Україну та неспроможність транспортної системи надавати якісні послуги з міжнародних (зокрема експортних) вантажних перевезень.