

Розділ 2. Міжнародні економічні відносини

УДК 338.58:65.014

ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Філатов С.А.¹, Єрусланов А.А.²

¹ к.т.н., доцент кафедри управлінських технологій, Університет «КРОК»,
м. Київ, вул. Табірна 30-32, 03113, Україна,
тел.: (044)-455-69-80, e-mail.: filatovy@ukr.net, ORCID: 0000-0002-9831-7051

² магістр, Університет «КРОК», вул. Табірна 30-32, 03113, Україна,
тел.: (095)-440-08-03, e-mail.: ant101@ukr.net

ORCID:0000-0001-2563-4412, DOI :<https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>

INFLUENCE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS ON THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S INFRASTRUCTURE

Filatov S.¹, Ieruslanov A.²

¹ Ph.D., associate Professor Department of Management Technologies,
«KROK» University», Kyiv, st. Tabirna, 30-32, 03113, Ukraine
tel.: (044)-455-69-80, e-mail.: filatovy@ukr.net, ORCID: 0000-0002-9831-7051

² master, «KROK» University, Kyiv, st. Tabirna, 30-32, 03113, Ukraine,
tel.: (095)-440-08-03, e-mail.: ant101@ukr.net

ORCID: 0000-0001-2563-4412, DOI :<https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>

Анотація. У статті проведено аналіз впливу транспортно-логістичної системи країни на розвиток економічного зростання інфраструктури України, підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК) та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. Тому, з урахуванням ратифікації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, питання розвитку пріоритетних МТК є актуальним та стратегічно важливим для України. Проведений аналіз досліджень і публікацій що стосуються функціонування МТК, які проходять територією України та загальної значимості їх для економіки держави, свідчить про те, що низка проблемних питань, щодо впливу МТК на розвиток та функціонування логістичної інфраструктури України, ще не достатньо вивчена та потребує подальшого дослідження. Розглянуто сучасний стан функціонування існуючих транспортних коридорів, що проходять територією України. Систематизовано наявну інформацію про розбудову МТК України та проаналізовано перспективи їх розвитку. Обґрунтовано оптимальний варіант розбудови найбільш перспективного МТК Гданськ – Одеса та визначено його вплив на поліпшення транспортної інфраструктури України. Показано зв'язок розбудови цього транспортного коридору з розвитком регіональної інфраструктури прилеглих до нього територій Львівської, Волинської, Тернопільської, Хмельницької, Вінницької, Черкаської, Миколаївської, Херсонської та Одеської областей, з будівництвом конкретних логістичних та транспортних об'єктів. Встановлено важливість реалізації найбільшого в Україні проекту – GO Highway в галузі дорожньої інфраструктури, який має на меті покращити міжнародні та прикордонні зв'язки, безпеку на дорогах, регіональний економічний розвиток українських міст, з'єднання польських балтійських портів у Гданську та Гдині з українськими чорноморськими портами Миколаєва та Одеси. Визначено стратегічні перспективи для України в європейській транспортній мережі TEN-T, як для країни Східного партнерства, що повинно стати об'єктом подальших досліджень.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транзитний потенціал, морський, залізничний, автомобільний транспорт, інфраструктура, проект GO Highway.

Формул: 0, рис.: 4, табл.: 1, бібл: 15

Annotation. The article analyzes the influence of the country's transport and logistics system on the development of the economic growth of Ukraine's infrastructure and increasing the competitiveness of the national economy. One of the main directions of the implementation of transport policy in the world in recent times is the organization of the

operation and development of international transport corridors (ITC) and their involvement in the international transport network. This is due to the factors of globalization, the new scientific and technological revolution, global integration processes. Therefore, taking into account the ratification of the Association Agreement between Ukraine and the European Union, the development of priority ITCs is relevant and strategically important for Ukraine. The analysis of studies and publications related to the functioning of the MTC that pass through the territory of Ukraine and their general significance for the economy of the country indicates that a number of problematic issues regarding the impact of MTC on the development and operation of Ukraine's logistics infrastructure have not yet been sufficiently studied and require further research. . The present state of functioning of existing transport corridors passing through the territory of Ukraine is considered. The information on the development of the ITC of Ukraine is systematized and the prospects for their development are analyzed. The optimal variant of development of the most promising MTK Gdansk - Odessa is substantiated and its influence on improvement of transport infrastructure of Ukraine is determined. The connection of the development of this transport corridor with the development of regional infrastructure of adjacent territories of Lviv, Volyn, Ternopil, Khmelnytsky, Vinnytsya, Cherkasy, Mykolayiv, Kherson and Odesa regions, with the construction of specific logistic and transport facilities is shown. The importance of implementation of the largest project in Ukraine - GO Highway in the field of road infrastructure, aimed at improving international and border links, road safety, regional economic development of Ukrainian cities, connection of Polish Baltic ports in Gdansk and Gdynia to the Ukrainian Black Sea ports of Nikolaev and Odessa. The strategic perspectives for Ukraine in the European transport network TEN-T, as for the Eastern Partnership, which should become the subject of further research, are defined.

Key words: international transport corridor, transit potential, marine, rail, road transport, infrastructure, GO Highway project.

Formulas: 0, fig.: 4, tabl.: 1, bibl. : 15

Постановка проблеми. Глобалізаційні процеси, які відбуваються в усьому світі, відкривають кордони, які раніше були закритими. Саме тому одним із головних напрямків реалізації транспортної політики останнім часом є організація функціонування і розвитку МТК та залучення їх до міжнародної транспортної мережі

Одна з основних конкурентних переваг національної економіки України знаходиться в площині реалізації її транзитного потенціалу. Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку транспортної інфраструктури.

В умовах агресивної політики Росії по відношенню до України (анексія Криму, військові дії на сході, перешкоджання судноплавству в Керченській протоці та Азовському морі) і з урахуванням ратифікації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, питання розвитку пріоритетних МТК є актуальним та стратегічно важливим для України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз наукових публікацій показав, що сфера міжнародного транзиту

і проблеми розвитку МТК виступають предметом дослідження значної кількості праць зарубіжних і вітчизняних науковців, як Д. Бауерсокс [1], Ю. В. Волинчук [2], І. О. Демченко [3], М. Ю. Григорак [4] та багато інших.

Розвитку вітчизняних МТК приділяють увагу такі науковці, як О. О. Бакаєв, С. І. Пирожков, В. Л. Ревенко (автори відзначають, що МТК являються основним пріоритетом для України на шляху прискорення інтеграції економічну систему світу [5]), В. М. Мирошко (виявив деякі напрямки подальшого розвитку вітчизняних МТК [6]), Н. В. Якименко (показав напрямки розгалуження МТК, які в майбутньому можуть бути пріоритетними на території України [7]), О. В. Захарова (проведена оцінка потенціалу розвитку транспортної системи України [8]).

Разом з тим, аналіз досліджень з цього питання свідчить про те, що низка проблемних питань, щодо впливу МТК на розвиток та функціонування логістичної інфраструктури Україні ще не достатньо вивчена та потребує подальшого дослідження.

Незважаючи на значну кількість публікацій, що стосуються функціонування МТК, які проходять територією України та загальної

значимості їх для економіки держави, не достатньо досліджено вплив розбудови МТК на розвиток транспортної і логістичної інфраструктури в цілому, а особливо в окремих регіонах України, тому надзвичайно актуальним є розкриття перспективи для інвестування в конкретні об'єкти інфраструктури для українських і закордонних інвесторів та створення сучасного транзитного потенціалу.

Формулювання цілей статті. Полягає в аналізі ситуації функціонування існуючих транспортних коридорів, що проходять територією України, дослідженні аспектів розбудови оптимального варіанту найбільш перспективного нового транспортного коридору Гданськ – Одеса та визначення його впливу на розвиток інфраструктури України для підвищення рейтингу та конкурентоспроможності нашої держави на світовому ринку транспортних послуг, відновленню її транзитного потенціалу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародний транспортний коридор – сукупність магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту з відповідною інфраструктурою. Організація МТК ставить за мету уніфікувати національне законодавство гармонізувати транспортні системи Сходу і Заходу, створити міжнародну транспортну інфраструктуру, яка має єдині технічні параметри і забезпечує застосування єдиної технології перевезень.

Принципова ідея будь-якого МТК – концентрація транспортних, вантажних і пасажирських потоків на магістралях, що мають максимальну пропускну здатність і високий рівень облаштування. Додатковий ефект виникає, коли в смузі транспортного коридору проходять комунікації декількох взаємодіючих видів транспорту.

Завдяки цьому забезпечується прискорення та здешевлення перевезень за рахунок виникнення ефекту масштабу, коли у кордонах МТК [9]:

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й іншого оформлення

переміщення пасажирів і вантажів;

- застосовуються пільгові (знижені на 25 – 50 %) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й іншому оформленні;

- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;

- діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних випадків.

Україна має найбільшу протяжність державного кордону серед європейських країн (7590 км), а 19 з 26 її регіонів є прикордонними територіями. Зокрема, на заході Україна межує із Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною; на півночі та сході – із Білорусією та Російською Федерацією. Південні регіони України мають вихід до Чорного та Азовського морів, що дозволяє використовувати морські шляхи сполучення із Туреччиною, Болгарією та Грузією. Територією України проходять чотири Критських МТК (Пан-європейський № 3, № 5 № 7, № 9), а також МТК Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), ЧЕС (Чорноморське економічне співробітництво), Європа – Азія, ГУАМ, схема яких представлена на рис.1.

Таким чином, існують необхідні передумови для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу та розвитку логістичної інфраструктури. Однак, на думку окремих експертів, рівень використання транзитного потенціалу складає лише 60 %, а доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ними послуг складають біля 6–10 % ВВП [5].

Останнім часом транзитно-транспортні проблеми МТК ЧЕС та Європа – Азія виходять далеко за межі суто економічних і набувають політичного й геополітичного характеру. Труднощі використання даних МТК пов'язані з російсько-терористичною агресією на Донбасі, внаслідок чого вся інфраструктура даного регіону зруйнована.



Рис. 1. Схема стратегічно важливих транспортних напрямів, що проходять територією України

Джерело: [10, с.82]

Це призвело до зменшення транзитних можливостей МТК, що проходять територією України, а саме: МТК № 3 задієний лише на 10,3 % (201,8 млн т), МТК № 5 (38,4 млн т) – на 29 %, МТК № 9 (100,1 млн т) – на 18 %, МТК «Балтійське море – Чорне море» (92,9 млн т) – на 4,4 %, МТК «ТРАСЕКА» (204,35 млн т) – на 15 % [11]. В основному, коридори працюють лише на окремих ділянках України, забезпечуючи регіональні потреби.

Отже, на даний час транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у обсягах, що зростають, і це, в умовах жорсткої конкуренції, призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

За період з 2014 до 2017 суттєво змінилася структура експортно-імпортних операцій України. Доля країн ЄС збільшилася понад 50%, а доля країн СНД та РФ зменшилася на 50%.

Найбільше експортне постачання товарів здійснювались до Польщі – 15,5% від загального обсягу експорту до країн ЄС, Італії – 14,1%, Німеччини – 10,0%, Нідерландів – 9,6%, Угорщини – 7,6%, Іспанії – 7,2%, Румунії – 4,8% та Чехії – 4,1%, що підтверджує рис. 2.

У 2017 році проти 2016 року обсяг експорту товарів серед найбільших країн-партнерів збільшився до Нідерландів на 68,4%, Італії – на 28,0%, Чехії – на 27,5%, Угорщини – на 26,0%, Іспанії – на 25,4%, Польщі – на 23,8%, Німеччини – на 23,2% та Румунії – на 17,4%.

Найбільші імпортні поставки товарів серед країн ЄС здійснювались із Німеччини – 26,2% від загального обсягу імпорту до країн ЄС, Польщі – 16,6%, Італії – 7,8%, Франції – 7,5%, Угорщини – 5,5%, Чехії – 4,2% та Великої Британії – 3,8%, що зображено на рис. 3.

У 2017 році проти 2016-го обсяг імпорту товарів серед найбільших країн-партнерів збільшився з Угорщини на 43,7%, Чехії – на 32,7%, Польщі – на 28,2%, Німеччини – на 26,1%, Італії – на 19,6% та Великої Британії – на 12,6%.

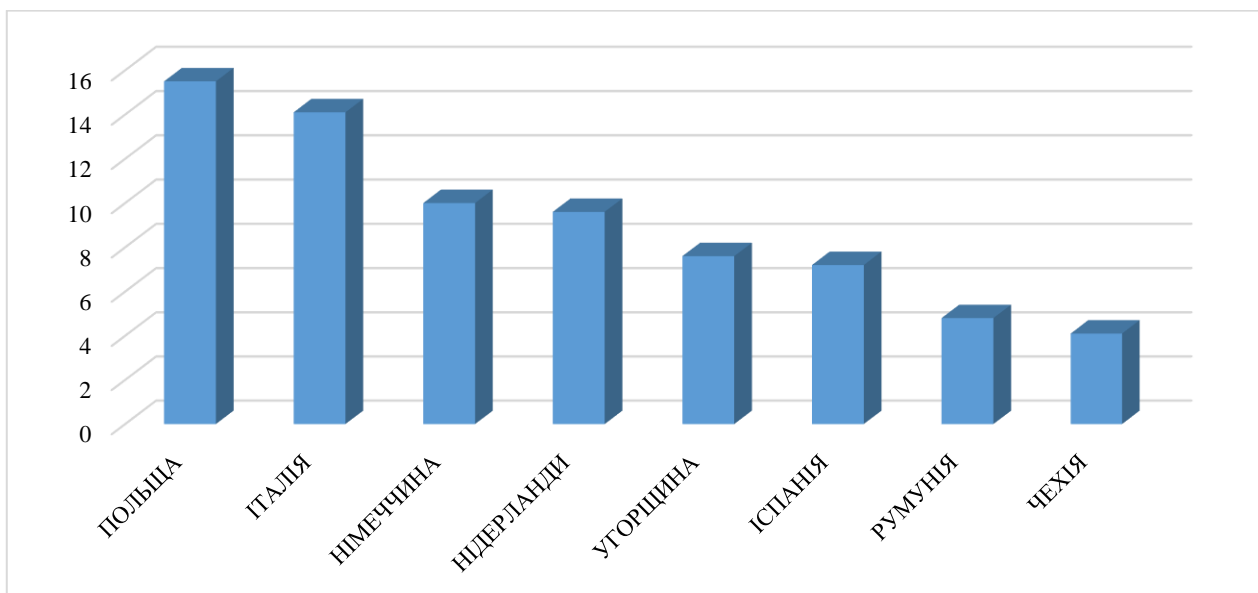


Рис. 2. Основні країни-партнери ЄС в експорті товарів у 2017 році

Джерело: складено авторами за даними [12]

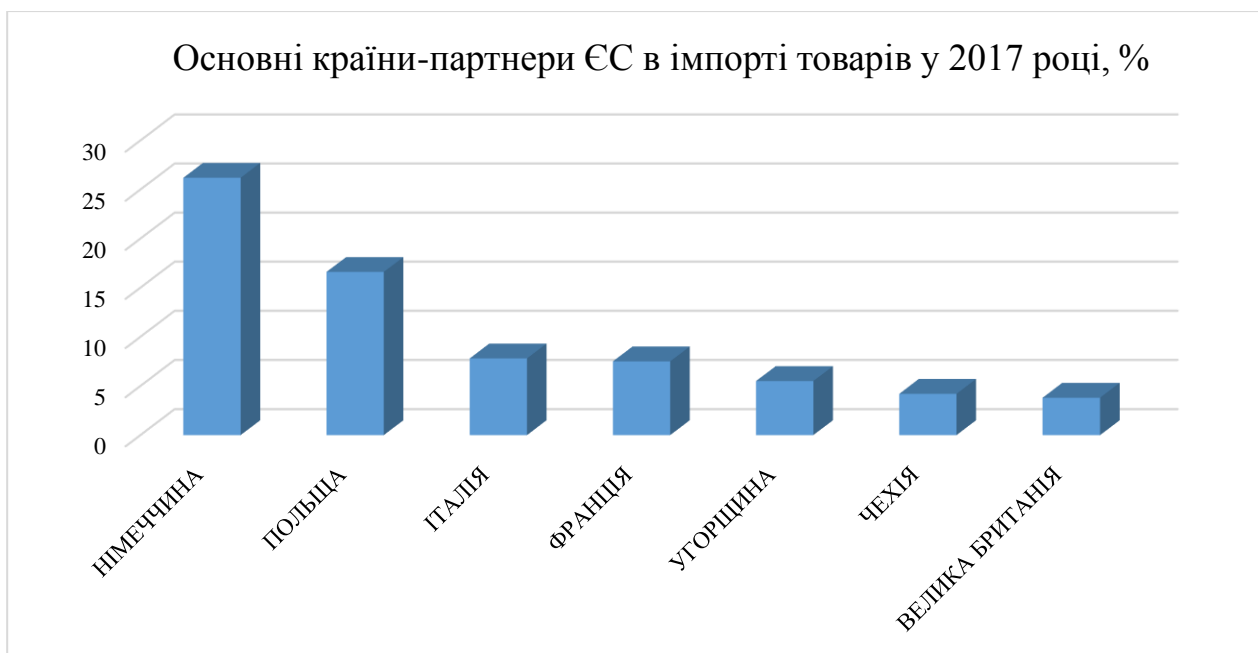


Рис. 3. Основні країни-партнери ЄС в імпорті товарів у 2017 році

Джерело: складено авторами за даними [12]

Таким чином організація МТК Гданськ – Одеса базується як на національних інтересах, так і на зміцненні міждержавних зв'язків, виникненні якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень, обліку загальних перспектив економічного розвитку. Реалізація даного проекту дозволить не тільки прискорити і

здешевити перевезення вантажів від Балтійського до Чорного моря, але й призведе до стрімкого зростання транснаціональних транспортних потоків та розвиненню інфраструктури України.

Особливого значення розвиток МТК Гданськ – Одеса набув після 16 вересня 2014 року, коли Верховна Рада України та

Європейський Парламент синхронно ратифікували Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами.

Маршрут коридору МТК Гданськ – Одеса, який представлений на рис. 4 є найкоротшим шляхом між Балтійським і Чорним морями і має досить розвинену інфраструктуру.



Рис. 4. Міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море)

Джерело: [13]

Протяжність МТК Гданськ – Одеса по території України:

- 927 км залізничних колій, з яких 85,3 % – двокільні залізниця. Однокільною є ділянка: Державний кордон – Ягодин – Ковель – Ківерці, від кордону з Польщею до Ковеля прокладена друга колія шириною 1435 мм.

- 1088 км автошляхів, а також відгалуження – близько 300 км. Маршрут по території України: Ягодин / Ізов – Ковель – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Роздільна – Одеса / Чорноморськ; Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – Одеса / Чорноморськ.

У функціонуванні МТК Гданськ – Одеса зацікавлені як Польща, так і Україна. Значення цього МТК полягає в тому, що

значно скорочується транспортування вантажів із країн Північної і Західної Європи до Близького Сходу та Північної Африки і навпаки. Скорочення відстані і перевезень порівняно з морським маршрутом навколо європейського континенту становить від 2 000 до 3 500 км [13].

В смугі транспортного коридору проходять комунікації декількох взаємодіючих видів транспорту. Саме так відбувається з МТК Гданськ – Одеса. Тут тісно взаємодіють різноманітні види транспорту: морський, залізничний та автомобільний.

Більш детальний аналіз інфраструктури цього МТК підтверджує той факт, що при його розбудові робиться акцент на будівництво об'єктів конкретного регіону,

які є характерними для місцевої економічної інфраструктури.

Так в західних прикордонних регіонах України (Волинська, Львівська області) передбачається реконструкція контрольно-пропускних пунктів (КПП), під'їзних автомобільних шляхів, будівництво автобанів європейського зразку, перехід на європейську залізничну колію та побудову логістичних складів.

В центральних регіонах України (Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Черкаська області), по яких проходять транспортні складові МТК, акцент зроблено на будівництво основних автомобільних транспортних магістралей, автомобільних розв'язок, будівництві сполучених шляхів, реконструкції залізничних станцій, заміна залізничних колій, заміні переїздів на транспортні шляхопроводи.

В південних регіонах і чорноморських портах відбувається масштабне

будівництво і реконструкція логістичної інфраструктури портів та припортових районів. Перш за все, це будівництво спеціалізованих транспортних терміналів (контейнерних, зернових, олійних, нафтових та ін.) реконструкція під'їзних автомобільних і залізничних шляхів, реконструкція і будівництво причалів, реконструкція припортових залізничних станцій, поглиблення дну біля причалів та суднохідних каналів, електрифікація залізниць, будівництво об'їзних автошляхів. Напрямки розвитку місцевої інфраструктури МТК Гданськ – Одеса в Україні наведено в таблиці 1.

Як видно з таблиці автомобільні шляхи потребують розвитку у всіх регіонах, прилеглих до МТК Гданськ – Одеса. Тому на сьогоднішній день реалізується найбільший в Україні проект – GO Highway в галузі дорожньої інфраструктури.

Таблиця 1

Напрямки розвитку місцевої інфраструктури МТК Гданськ – Одеса в Україні

| Області України | Основні об'єкти місцевої інфраструктури, кількість об'єктів | | | | |
|------------------|---|-------------------|---------------------|--------------------------|-----------|
| | Прикордонні переходи | Об'єкти залізниці | Автомобільні дороги | Морські канали і причали | Термінали |
| Волинська | 2 | 3 | 2 | – | – |
| Львівська | 6 | 2 | 3 | – | – |
| Тернопільська | – | 2 | 2 | – | – |
| Хмельницька | – | 2 | 3 | – | – |
| Вінницька | 1 | 1 | 2 | – | – |
| Черкаська | – | – | 2 | – | – |
| Миколаївська | – | 4 | 3 | – | – |
| Порт Миколаїв | – | 4 | 3 | 5 | 5 |
| Херсонська | – | 2 | 2 | – | – |
| Порт Херсон | – | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Одеська | – | 2 | 3 | – | – |
| Порт Одеса | – | – | 2 | 7 | 6 |
| Порт Чорноморськ | – | 1 | 2 | 17 | 3 |
| Порт Південий | – | 3 | 1 | 11 | 2 |

Джерело складено авторами

Проект GO Highway – це швидкісна автомагістраль, яка повинна з'єднати польські балтійські порти у Гданську та Гдині з українськими чорноморськими портами Миколаєва та Одеси [14]. Він має на меті покращити міжнародні та прикордонні зв'язки, безпеку на дорогах,

регіональний економічний розвиток українських міст Львова, Тернополя, Хмельницького, Вінниці, Одеси та Миколаєва, прискорити та здешевити товарообіг з України, Китаю та інших країн Азії до країн Євросоюзу та у зворотньому напрямку. Приблизний

кошторис проекту – 2 мільярди євро. Планується, що цілісна магістраль буде завдовжки майже 1746 кілометрів, 658 з яких пройдуть по території Польщі, а 1088 кілометрів – територією України. При цьому українська частина коридору пролягатиме через Львівську, Тернопільську, Хмельницьку, Вінницьку та Черкаську області. Далі розділиться у напрямку Одеси та Миколаєва, зачепивши Кіровоградщину.

Наведені факти ще раз підкреслюють стратегічне значення розбудови МТК Гданськ – Одеса для розвитку інфраструктури окремих регіонів і економіки України в цілому. Оскільки саме цей шлях розвитку дозволить залучати іноземні інвестиції і створювати додаткові робочі місця.

Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків мають великі перспективи. Обсяг транзитних перевезень через територію нашої країни в смузі МТК Гданськ – Одеса може бути збільшений вже найближчим часом на 25-30%, а в майбутньому – в декілька разів. Відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти декілька млрд доларів США.

Національна транспортна стратегія України «Drive Ukraine 2030» схвалена урядом на період до 2030 року, була розроблена за підтримки європейських партнерів і передбачає реалізацію 39 українських інфраструктурних проектів, що включені до Індикативного плану розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), підготовленого Європейською комісією та Світовим банком з метою розвитку транспортного сполучення в країнах Східного партнерства [15].

Таким чином Україна стає важливим учасником розбудови транспортного коридору у сполученні Європа – Азія.

Висновки. В результаті дослідження доведено стратегічне значення розбудови МТК, що проходять територією України, для економічного розвитку держави в умовах обмеженості фінансових ресурсів, та для розвитку високовартісних об'єктів

транспортної інфраструктури Україні, максимально використовуючи можливості, що надає співробітництво з ЄС.

Обґрунтовано оптимальний варіант розбудови найбільш перспективного МТК Гданськ – Одеса та визначено його вплив на поліпшення транспортної інфраструктури України.

Показано зв'язок розбудови цього транспортного коридору з розвитком регіональної інфраструктури прилеглих до нього територій Львівської, Волинської, Тернопільської, Хмельницької, Вінницької, Черкаської, Миколаївської, Херсонської та Одеської областей, з будівництвом конкретних логістичних та транспортних об'єктів.

Визначені стратегічні перспективи для України в європейській транспортній мережі TEN-T, як для країни Східного партнерства, що повинні стати об'єктом подальших досліджень.

Література:

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / Пер. с англ. М.: ЗАО «Олимпик-Бизнес», 2005. 640 с.
2. Волинчук Ю. В. Курс лекцій «Транспортна логістика». Луцький національний технічний університет Кафедра економіки та підприємництва. URL : <http://elib.lutsk-nu.com.ua/book/fb/ep/2014/14-17/page15.html>.
3. Демченко І. О. Формування міжнародних транспортних коридорів. URL : http://www.rusnauka.com/7_NMIW_2009/Economics/42120.doc.htm
4. Григорак М. Ю., Костюченко Л. В., Соколова О. Є. Логістична інфраструктура: навчальний посібник. Київ : Логос, 2013. 400 с.
5. Бакаєв О. О., Пирожков С. І., Ревенко В. Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. URL : http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm.
6. Мірошко В. М. Міжнародні транспортні коридори і Україна URL : http://www.rusnauka.com/12.APSN_2007/Economics/20623.doc.htm.
7. Якименко Н. В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону). *Коммунальное хозяйство городов*. 2007. Вып. № 78. С. 381-386.
8. Захарова О. В. Розвиток потенціалу світової транспортної системи: монографія Маріуполь : МДУ, 2012. 234 с.

9. Герамі В. Д. Управління транспортними системами. Транспортне забезпечення логістики. Москва : Видавництво Юрайт, 2015. 510 с.

10. Михайленко Н. А. Міжнародна логістика: навчальний посібник. Київ, 2006. 192 с.

11. Вінниченко Л. Ф. Динаміка ефективності розвитку логістики в Україні. URL : http://www.confcontact.com/2016-ekonomika/imenedzhment/2_vinnichenko_korzhh.htm.

12. Український експорт : підсумки 2016 року та погляд в майбутнє. Сайт Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. URL : <http://www.ier.com.ua/ua/publications/articles?pid=5503>.

13. Митні переходи. Vsetut. Інтернет – журнал. URL : <http://vsetutpl.com/mytni-perekhody>.

14. Проект Go Highway // Сайт Міністерства інфраструктури України. URL : https://mtu.gov.ua/files/Go-Highway_%20Concession%20of%20projects.pdf.

15. Офіційний сайт Кабінету Міністрів України. URL : <https://www.kmu.gov.ua/>.

Reference:

1. Bowersox Donald, J. Closs, D. Deivid, J. (2005) *Lohystyka: yntehryrovannaia tsep postavok* [Logistics: Integrated Supply Chain]. 2nd ed, ZAO «Olympyk-Byznes, Moscow, Russia.

2. Volinchuk, Yu. V. “Kurs lektsii: Transportna lohystyka” [Course of lectures: "Transport logistics"]. Available at : <http://elib.lutsk-ntu.com.ua/book/fb/ep/2014/14-17/page15.html>.

3. Demchenko, I. O. “Formuvannia mizhnarodnykh transportnykh korydoriv” [Formation of international transport corridors]. Available at : http://www.rusnauka.com/7_NMIW_2009/Economics/42120.doc.htm.

4. Grigorak, M. Yu. Kostyuchenko, L. V. Sokolova, O. E. (2013) *Lohystychna infrastruktura* [Logistic infrastructure], Lohos, Kyiv, Ukraine.

5. Bakayev, O. O. Pyrozhekov, S. I. Revenko, V. L. *Mizhnarodni transportni korydory – osoblyvyi priorytet Ukrainy na shliakhu intehtratsii u svitovu ekonomichnu systemu* [International transport corridors - a special priority of Ukraine on the way of integration into the world economic system]. Available at : http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm.

6. Miroshko, V. M. *Mizhnarodni transportni korydory i Ukraina* [International transport corridors and Ukraine]. Available at : http://www.rusnauka.com/12.APSN_2007/Economics/20623.doc.htm.

7. Yakimenko, N. V. (2007) “Priority directions of development of international transport corridors on the territory of Ukraine (in terms of the Kharkiv region)”, *Kommunalnoe khoziaistvo horodov*, Vol. 78. P. 381-386.

8. Zakharova, O. V. (2012) *Rozvytok potentsialu svitovoi transportnoi systemy* [Development of the potential of the world transport system], MDY, Mariupol, Ukraine.

9. Herami, V. D. (2015) *Управління транспортними системами. Транспортне забезпечення логістики* [Management of transport systems. Transportation logistics], Yurait, Moscow, Russia.

10. Mikhailenko, N. A. (2006) “Mizhnarodna lohystyka” [International logistics], Nauka, Kyiv, Ukraine.

11. Vinnichenko, L. F. *Dynamika efektyvnosti rozvytku lohystyky v Ukraini* [Dynamics of the efficiency of logistics development in Ukraine]. Available at : http://www.confcontact.com/2016-ekonomika/imenedzhment/2_vinnichenko_korzhh.htm.

12. Ukrainian exports: the results of 2016 and a vision to the future. The site of the Institute for Economic Research and Policy Consulting. Available at : <http://www.ier.com.ua/ua/publications/articles?pid=5503>.

13. Custom Transitions. Available at : <http://vsetutpl.com/mytni-perekhody>.

14. The site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at : https://mtu.gov.ua/files/Go-Highway_%20Concession%20of%20projects.pdf.

The official website of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Available at : <https://www.kmu.gov.ua/>.

Стаття надійшла до редакції 16.03.2019 р.