

УДК 338.48 (477)

JEL Classification E15, O19, R3, F4

*Вячеслав Котлубай, к.е.н, доц.
(доцент каф. «Національна економіка», Національний університет
«Одеська юридична академія»)
ORCID ID 0000-0002-4560-7063*

РОЗВИТОК ЕЛЕМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЯК ЗАПОРУКА ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

У статті розглянуто залежність розвитку економіки країни від її участі у міжнародних інтеграційних процесах. Обґрунтовано, що збереження і зміцнення позицій країни реалізується через категорію «конкурентоспроможність». Визначено, що для підтримки і відновлення своїх позицій у сфері зовнішньоекономічної безпеки Україна вибрала шлях євроінтеграції з одночасним завоюванням азіатських ринків. Виділено основні проблеми та запропоновано шляхи для розвитку експорту країни. Визначено, що відсутність розвинутої транспортної інфраструктури впливає на роль країни в інтеграційних процесах. Дослідження обсягів транзитних перевезень водним і залізничним транспортом, що проходять через територію України, показало тенденцію до їх зменшення. Запропоновано створення зручного і вигідного для ЄС та країн Азії ірано-українського транзиту по змішаному (море-суша) маршруту: Індійський океан – Іран – Каспій – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа і назад. Визначено головні завдання для нашої країни в контексті євроінтеграції.

Ключові слова: інтеграція, зовнішньоекономічна безпека, експорт, транзит, транспорт, транспортна система, конкурентоспроможність, транспортні коридори.

Постановка проблеми. У сучасних умовах практично жодна країна світу не може ефективно розвиватися, не взаємодіючи з іншими державами. Країни об'єднуються, виходячи зі своїх політичних, економічних, геополітичних або геоекономічних інтересів. Для реалізації цих інтересів здійснюються різні інтеграційні процеси на різних рівнях взаємодії.

Інтеграційні процеси надають господарюючим суб'єктам більше можливостей у доступі до ресурсів (фінансових, матеріальних, трудових), до новітніх технологій; дозволяють збільшити обсяги вироблення товарів та послуг для задоволення потреб ринку всього інтеграційного угруповання.

© Котлубай В., 2019

Зазвичай, першим етапом у інтеграційних процесах є лібералізація взаємної торгівлі (прикладом може бути торговельні відносини між Україною та ЄС), далі йде усунення обмежень у русі товарів та послуг, капіталів. При подальшій зацікавленості сторін у інтеграції здійснюється створення єдиного економічного, правового, інформаційного простору в рамках регіону.

У всіх цих процесах дуже важливу роль відіграє транспортна система країни. Від рівня її конкурентоспроможності залежить її можливість у інтеграції до світового співтовариства. Також для країни дуже важливим є інтеграція з іншими країнами на рівних умовах, а не на правах молодшого партнера. Тому розвинена та сучасна транспортна система є дуже важливим пріоритетом для кожної сучасної країни. Така система також впливає на рівень зовнішньоекономічної безпеки країни.

На жаль сучасний стан вітчизняної транспортної системи унеможлиблює інтеграцію України на рівних умовах до європейської. Потрібне вирішення багатьох проблем, що стосуються нормативно-правового забезпечення її функціонування, модернізації інфраструктури, запровадження сучасних методів управління, покращення умов для інвестування тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку транспортних систем присвячена велика кількість робіт таких вчених як: Голубкова І.А., Гармаш Н.А., Котлубай О.М., Кібік О.М., Лифар В.В., Примачов М.Т., Підлісний П.І. [1-7] та багато інших. Проте результати досліджень як правило носять сконцентрований характер на якомусь одному напрямку. Так, наприклад, окремо розглядаються питання розвитку судноплавних компаній, морських портів, розвитку круїзної складової морської галузі, внутрішніх водних шляхів, створення транспортного кластеру, вільних економічних зон тощо. Проте питання у розрізі розвитку інтеграційних процесів в рамках реформування внутрішніх водних шляхів, міжнародних транспортних сполучень, що проходять через територію України, експортної складової та підвищення зовнішньоекономічної безпеки країни практично не знайшли свого відображення у цих працях.

Мета статті – обґрунтування засад щодо можливості гідного рівня інтеграції України у світове співтовариство, підвищення рівня зовнішньоекономічної безпеки України за рахунок розвитку елементів вітчизняної транспортної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах глобалізації та інтернаціоналізації господарського життя жодна країна не може нормально розвиватися без торгових відносин. Лише використовуючи переваги і вигоди міжнародного поділу праці та обміну можна домогтися більш повного задоволення потреб суспільства, розширюючи асортимент товарів і послуг, що пропонуються населенню. Звідси і роль зовнішньої торгівлі в розвитку економіки окремих країн.

В умовах загострення конкуренції між країнами зовнішньоекономічна безпека країни це в першу чергу збереження і зміцнення її позицій на світовій арені, які дають можливість захищатися від виникаючих загроз, відповідати на нові виклики і на цій основі стійко розвиватися, що стає найважливішим компонентом стратегічних національних інтересів держави.

Збереження і зміцнення позицій країни реалізується через категорію «конкурентоспроможність». Можливість захищатися від погроз в умовах сучасного глобалізму багато в чому, якщо не визначальною мірою, залежить від об'єктивних взаємозв'язків учасників зовнішньоекономічної діяльності в міждержавних

відносинах. Таким чином, змістом зовнішньоекономічної безпеки є зведення цієї залежності до мінімуму або створення можливості в разі потреби трансформації її, замінивши зовнішні джерела отримання ресурсів і коопераційні зв'язки на внутрішні.

Сьогодні на світовій арені розгортається найгостріша конкурентна боротьба між ключовими світовими гравцями, підсумком якої стає ослаблення позицій одних країн і посилення інших. Причому геополітичний фактор, який завжди враховувався при розробці зовнішньоекономічної стратегії країн, стає визначальним.

Для підтримки і відновлення своїх позицій у сфері зовнішньоекономічної безпеки Україна вибрала шлях євроінтеграції з одночасним завоюванням азіатських ринків.

Готовність українського бізнесу зайти в Європу повинна полягати, перш за все, в розумінні, що європейський ринок більш складний в питаннях конкуренції і вимагає інших маркетингових підходів. Це те, з чим доводиться стикатися на практиці. Інша проблема полягає в тому, що європейські стандарти – дорогі, і не всі мають доступ до відповідних ресурсів.

Дослідження проблем з розвитку експорту України дозволяє виділити з них три головні: по-перше, дорогі стандарти; по-друге, система через свою інерцію не готова до змін; і по-третє, різні групи впливу не надто зацікавлені в нових стандартах, оскільки ті тягнуть за собою прозорість і підвищення безпеки [8].

За останні роки Україна продовжує нарощувати поставки товарів в ЄС. Так, частка ЄС у загальному експорті країни з 2013 р. до 2016 р. зросла з 25 % до майже 40 % відповідно [9].

Проте слід зазначити, що загальна вартість експорту України скоротилася в 2016 р. в два рази в порівнянні з докризовим 2013 р. – з 63,36 млрд долл. США до 36,31 млрд долл. США.

Також слід зазначити, що 65 % експорту країни припадає на продукцію з низьким рівнем доданої вартості. Це призводить до збільшення ризику недоотримання потенційного доходу від експорту товарів внаслідок змін кон'юнктури на світових ринках. Негативна зміна зростання світової економіки може привести до краху економік тих країн, які мають сировинну спрямованість. Подібний негативний вплив на економіку України спостерігався в останні роки.

Україні необхідно гармонізувати з ЄС норми в сфері технічного регулювання, фітосанітарних стандартів, що допоможе знизити нетарифні бар'єри і призведе до більш легкого і дешевого виходу на ринок.

Слід удосконалити організаційно-правові заходи щодо підвищення якості інвестиційного клімату, надання безкоштовної допомоги на рівні міністерства з метою консультацій експортоорієнтованих підприємств про можливі ринки збуту їх продукції. Також важливим є питання розробки шляхів поступового зниження частки експорту в структурі ВВП України.

Слід розглянути можливість скасування обмежень, які зараз НБУ накладає на експортерів, змушуючи їх продавати більше 50 % валюти. Це призводить до того, що велика частина експортерів несе збитки. Важливим є здійснення реформи Митниці, та реалізація комплексу заходів, спрямованих на спрощення торгівлі, здешевлення і переміщення товарів через кордон, а також спрощення валютного регулювання [10].

У сучасних умовах міжнародна економічна інтеграція України відбувається шляхом збільшення участі національної економіки в світогосподарських зв'язках. Однією з найважливіших умов розвитку виробництва України, на даному етапі, є поступова інтеграція в відповідні ланцюжки світових виробників готової продукції, розвиток виробництв малого і середнього бізнесу, а також отримання і впровадження сучасних технологій. При цьому, основним чинником розвитку виробництва в Україні є доступ до ринку збуту продукції країн ЄС.

Основними критеріями конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках виступають якість і ціна. Тому тільки державно-приватна політика, спрямована на посилення цих критеріїв здатна посилити нашу участь в світових господарських зв'язках, а також в міжнародному поділі праці і, як наслідок, здійснити інтеграцію економіки України в світову. При цьому найбільш успішно інтеграція відбуватиметься в тих областях, де це економічно вигідно країні і її комерційним структурам [2].

При цьому слід розуміти, що для такої інтеграції висока конкурентоспроможність товарів і послуг не є єдиною умовою. Також, необхідно ці товари доставити на ринки збуту і в місця споживання. Тобто необхідна розвинена транспортна інфраструктура. Крім того, транспорт, будучи одним з основних елементів економічної системи країни, виконує зовнішньоторговельні перевезення і перевезення іноземних вантажовласників, а також інтегрується в світову транспортну систему в сфері експортного надання транспортних послуг.

Відсутність розвинутої транспортної інфраструктури впливає на роль країни в інтеграційних процесах. Так, з метою посилення конкурентоспроможності своїх виробників, країни, що мають більш розвинену транспортну інфраструктуру, можуть стримувати інтеграцію шляхом проведення відповідної транспортної політики. Тому, при формуванні стратегії міжнародної інтеграції України, для забезпечення транспортної незалежності своїх виробників і виходу на ринки транспортних послуг, необхідно враховувати фактор наявності розвинутого транспорту [2].

Саме транспорт служить способом реалізації інтеграційних зв'язків в ЄС, де добре налагоджена транспортна система, забезпечуючи принцип «чотирьох свобод», сприяє становленню соціально-економічного простору ЄС, в економіках країн Азіатсько-Тихоокеанського економічного співробітництва, в яких каркасом взаємодії, що дозволяє саму можливість співпраці, виступає транспорт, в першу чергу морський [11].

Завдяки своєму географічному положенню Україна потенційно є сполучною ланкою між країнами Євросоюзу та Азії. При цьому в останні 15 років країни Євросоюзу зацікавлені в посиленні транспортних зв'язків з нею і навпаки. Таким чином, для України існують всі передумови для створення на її території нових і зміцнення вже існуючих маршрутів по з'єднанню Півдня з Заходом.

Виходячи з оцінки вибору типу транспорту на підставі таких факторів як: час доставки, частота відправлення вантажу, надійність дотримання графіка доставки, здатність перевозити різні вантажі, здатність доставити вантаж до будь-якої точки світу, вартість перевезення найбільш економічними видами транспорту для перевезення великих партій вантажів на дальні відстані, є водний та залізничний транспорт.

Проте дослідження обсягів транзитних перевезень, що здійснювались через територію України саме водним і залізничним транспортом, в останні роки

показало тенденцію до їх зменшення. Так за останні 5 років обсяги перевалки транзитних вантажів через вітчизняні порти впали більш ніж в 3,5 рази, також спостерігається значне зниження перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом, на частку якого доводиться близько 85 % всіх транзитних перевезень України [12].

Основними причинами такої тенденції є:

– зміни в геополітиці – орієнтація України на вступ до Євросоюзу, складні торговельно-політичні відносини з Російською Федерацією, внаслідок чого переорієнтація транзитних вантажопотоків на російські порти і залізницю, зближення РФ з Китаєм;

– неефективність і застарілість інфраструктури морських портів і залізниць, – що призводить до збільшення часу та зниження якості обробки транзитних вантажів;

– високі портові збори та тарифи на перевезення вантажів залізницею – відсутність узгоджених наскрізних тарифів;

– корупція – боротьба з якою здійснюється більше декларативними методами;

– відкриття нових маршрутів в обхід України – запуск в 2017 р. нового залізничного маршруту з Європи в Китай (через Баку – Тбілісі – Карс); будівництво російської залізниці в обхід України;

– тривалість митних процедур – відповідно до сучасних світових тенденцій вони не повинні займати більше 15 хв., що на даний час в Україні не виконується;

– відсутність наукового підходу при створенні нових маршрутів – тривалість і висока вартість доставки вантажів новим залізнично-поромним шляхом з Чорноморська в Китай через Поті, Баку, Актау призвели до відсутності вантажної бази;

– наявність технічних протиріч – відмінність ширини колії на залізницях в Європі та в Україні, що ускладнює впровадження наскрізного безперевального сполучення залізницею.

Враховуючи важливість для країни транзитних маршрутів, розбудова та експлуатація міжнародних транспортних коридорів повинно стати пріоритетним напрямом зовнішньоекономічної діяльності України.

Приймаючи до уваги обмеженість вітчизняних експортних можливостей країни по входженню до європейського ринку на даному етапі розвитку, зацікавленість Азіатських країн в українській продукції та вітчизняні потреби в їх енергетичних ресурсах (нафта, газ), а також зацікавленість європейських країн у доступі до цих ринків, доцільним буде розвиток саме маршрутів, що можуть з'єднати європейські країни з Азіатськими через територію України.

У зв'язку з вищенаведеним, підвищується можливість створення зручного і вигідного для ЄС та країн Азії ірано-українського транзиту по змішаному (море – суша) маршруту: Індійський океан – Іран – Каспій – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа і назад [13]. Цей маршрут може з'єднати найкоротшим, а значить найекономічнішим шляхом Каспій, а також (через Іран) Зону Індійського океану і Азіатсько-Тихоокеанський регіон з Чорноморським і Середземноморським басейнами. По цьому коридору, а потім по «Дунайському» міжнародному транспортному коридору, судна зможуть проходити у внутрішні водні шляхи Євросоюзу і річкові порти України.

На користь даного маршруту також говорить збільшення в останні роки обсягів експортно-імпортних вантажів між Україною та Іраном, Азербайджаном, Туркменістаном, Казахстаном, Грузією [14-16].

У процесі створення євразійської транспортної інфраструктури найважливішу роль повинно відігравати державне регулювання. Це участь в роботі міжнародних організацій, двостороння співпраця з питань відбору ділянок міжнародних транспортних коридорів на території кожної із зацікавлених країн з урахуванням їх національних інтересів.

При цьому, слід зазначити, що будь який транспортний процес для запровадження й ефективного використання потребує суттєвих розрахунків та злагодженої системи координації, заснованої на логістичних принципах.

У зв'язку з тим, що розвиток українських ділянок міжнародних транспортних коридорів знаходиться в інтересах країни, то розв'язувати основні проблемні питання з їх розвитку повинен уряд країни. До таких питань належать: впровадження пільгових митних режимів, формування нормативно-правової бази відповідно до міжнародної практики, створення єдиного інформаційного простору, розвиток залізничних припортових станцій і прикордонних пунктів пропуску, будівництво терміналів, створення сучасного рівня логістичного сервісу, збалансований розподіл наскрізних ставок між всіма учасниками транзиту, розвиток лінійних контейнерних перевезень на морських ділянках, боротьба з корупцією, створення логістичного центру тощо [17].

Тільки комплексний підхід, заснований на сумісній співпраці уряду, фахівців морського транспорту й залізничниці та представників бізнесу (власників вантажної бази) створить синергійний ефект для розвитку вже існуючих та відкриття нових маршрутів, затверджуючи Україну як сучасну транзитну державу на міжнародній арені.

У контексті євроінтеграції головними завданнями для нашої країни в даному напрямку є: об'єднання всіх видів транспорту і відповідної інфраструктури в єдину інтегровану транспортну систему; побудова програми співпраці і здійснення трансдержавних заходів з розвитку транспортної інфраструктури; забезпечення взаємовигідності та розумного балансу інтересів всіх залучених сторін [18].

Договір про вільну торгівлю з ЄС, що вступив в силу 1 вересня 2016 р., відкрив для України доступ до каботажних перевезень між країнами Європейського Союзу та внутрішніми водними перевезеннями на двосторонній основі.

Враховуючи процес реформування умов забезпечення функціонування вітчизняних внутрішніх водних перевезень (розробка проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт»), розгляд питань щодо відродження річкового шляху Е-40 та відновлення каналу Дунай – Чорне море, відкриття можливого доступу для українського флоту внутрішніх водних шляхів ЄС, Україна отримує потенційну можливість для входження та завоювання певного місця на ринку транспортних послуг на внутрішніх водних перевезеннях ЄС.

Своєчасна діяльність уряду у співпраці з відповідними заінтересованими транспортними підприємствами та країнами ЄС дозволить створити сучасну правову базу, що відповідатиме європейським стандартам та забезпечити фінансові умови (враховуючи залучення коштів від суміжних галузей) для розвитку внутрішніх водних шляхів, суднобудівної галузі та галузі судноплавства. Це створить передумови для ліквідації корупційних схем правового регулювання

судноплавства на внутрішніх водних шляхах України та зростання обсягів вантажних перевезень, які здійснюються через вітчизняні порти.

Висновки та пропозиції. Сучасний етап розвитку України характеризується масштабними змінами в зв'язку з загостренням економічної і політичної ситуації в світі. Процеси інтернаціоналізації, транснаціоналізації та глобалізації світогосподарських зв'язків, що протікають в сучасних умовах, дають підстави для більш глибокого осмислення економічної ролі держави, її трансформації, як в національному, так і світовому масштабах. Виникають і загострюються соціальні, економічні та інші проблеми національного та інтернаціонального масштабів, вирішення яких потребує державної підтримки.

Економічна інтеграція має на увазі отримання вигоди усіма учасниками даного процесу. Однак, відсутність власного конкурентоспроможного морського флоту призводить до суттєвих втрат України в морському транспортному секторі економіки, внаслідок перевезення наших вантажів іноземними судноплавними компаніями. Наявність таких великих втрат обумовлює обґрунтованість розвитку власного флоту і розвитку берегової інфраструктури.

Конкретними кроками в даному напрямку можуть стати: збільшення тоннажу торговельного флоту, загальне підвищення якості та ефективності морських перевезень за рахунок загального скорочення часу обробки суден і вантажів, зниження загальної частки транспортних витрат, використання новітніх транспортних технологій і сучасних суден. Основною тенденцією розвитку національного торгового флоту має стати прагнення до якнайшвидшого поліпшення співвідношення між корисним ефектом і виробничими витратами.

Сучасні процеси реформування, що відбуваються в Україні, дозволяють у найближчій перспективі створити передумови для розвитку внутрішніх водних шляхів та виходу вітчизняних судовласників на ринок транспортних послуг внутрішніх водних перевезень ЄС.

Внутрішньоконтинентальне географічне положення України, потужний експортно-імпорتنний потенціал вітчизняного ринку, а також цілеспрямована діяльність по формуванню сприятливого інвестиційного клімату надають великі можливості для розвитку в країні сучасної транспортної інфраструктури та її подальшої інтеграції в міжнародні коридори. Це в свою чергу потребує активної державної політики щодо розробки програм розвитку транспортної інфраструктури, гармонізації та регулювання транспортних тарифів і транспортного законодавства, митних процедур, координації політик щодо розвитку транспортних коридорів.

Забезпечення розвитку експорту є пріоритетним завданням будь-якої держави, яка дбає про місце на світовому ринку та своє економічне зростання. Вирішення проблем розвитку експорту необхідно здійснювати у комплексі. Це надасть мультиплікативний ефект розвитку усєї економіки країни в майбутньому.

Реалізація запропонованих шляхів розвитку елементів транспортної системи та підтримки експортоорієнтованих підприємств дозволить підвищити рівень зовнішньоекономічної безпеки України, що позитивно позначиться на майбутній інтенсивній роботі уряду України з нарощування свого експорту в інші країни. Це в свою чергу дозволить компенсувати втрату російського простору, а також забезпечить прийнятний рівень диверсифікації ринків збуту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Голубкова І. А. Фактор розвитку національних морських транспортних систем на стадії глобалізації / І. А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. ст. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: Вид-во УкрДАЗТ, 2015. – Вип. № 51. – С. 94 – 99.
2. Гармаш Н. А. Развитие морского транспорта как фактор международной экономической интеграции / Н. А. Гармаш // Культура народов Причерноморья. – 2007. – № 117. – С. 83 – 86.
3. Котлубай О. М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / О. М. Котлубай; НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 206 с.
4. Лифар В. В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні / В. В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. – Суми, 2014. – № 2. – С. 188 – 195.
5. Примачов М. Т. Управління змінами економічного потенціалу морського транспортного комплексу / М. Т. Примачов, А. Ф. Дмитрієнко // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: Вид-во УкрДАЗТ, 2013. – Вип. № 43. – С. 57 – 61.
6. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку / П. І. Підлісний // Економіст. – 2016. – № 1. – С. 10 – 20.
7. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. – 442 с.
8. Любов Акуленко: Європейці часто дивляться на Україну, як на малий Китай [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://economy.apostrophe.ua/article/vneshnjaja-torgovlja/2017-01-09/lyubov-akulenko-evropeytsyi-chasto-smotryat-na-ukrainu-kak-na-malyiy-kitay/9198>.
9. Доля експорту із України в ЄС выросла в 1,6 раза за три года [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/2017/03/02/dolya_eksporta_iz_ukrainy_v_es_vyroslo_v_16_raza_za_tri_goda_39313/.
10. Котлубай В. О. Забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України / В. О. Котлубай // Економіко-правовий розвиток сучасної України: матер. VII Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених (м. Одеса, 17 – 18 листоп. 2017 р.) / за ред. д.е.н., проф. О. М. Кібік. – Одеса: Фенікс, 2017. – С. 82 – 85.
11. Ненашев М. М. Транспортные интеграционные процессы на европейском пространстве [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/v/transportnye-integratsionnyeprotsessy-na-evropeyskom-prostranstve>.
12. Миллиарды на транзите. Украина теряет золотую жилу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rian.com.ua/analytics/20171106/1029171450/milliardy-tranzit-Ukraine-teryat-zhyla.html>.
13. Kotlubay V. A. Opportunities of non-transshipment communication between the ports of the Danube river and the Caspian sea / V. A. Kotlubay // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. – № 56. – С. 96 – 103.
14. Украина – Иран: перспективы сотрудничества для бизнеса [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ckp.in.ua/ru/events/15336>.
15. Внешняя торговля республики Казахстан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://trade.gov.kz/publikatsii-centra/dannye/%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D1%8F%20%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%2017%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4.pdf>
16. Азербайджан и Украина увеличили объем взаимной торговли в два раза [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mirperemen.net/2017/10/azerbajdzhan-i-ukraina-velichili-obem-vzaimnoj-torgovli-v-dva-raza/>.
17. Котлубай В. О. Участь України у розвитку міжнародних транспортних коридорів / В. О. Котлубай // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика: матеріали Чотирнадцятої науково-практичної міжнародної конференції, (7 – 9 червня 2018 р., м. Харків) Харків: УкрДУЗТ, 2018. – № 62 дод. – С. 26 – 27.
18. Развитие интеграционных процессов на транспорте в условиях глобализации мировой экономики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://articlekz.com/article/5072>.

REFERENCES

1. Golubkova, I.A. (2015), "The factor of the development of national maritime transport systems at the stage of globalization", *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*, vol. 51, pp. 94-99.
2. Garmash, N.A. (2007), "The development of maritime transport as a factor of international economic integration", *Kul'tura narodov Prichernomor'ya*, vol. 117, pp. 83-86.
3. Kotlubay, O.M. (2013) *Suchasni ekonomichni vidnosini moregospodars'kogo kompleksu svitu* [Modern economic relations of the world economic complex], IPREED NAN Ukrainy, Odessa, Ukraine.
4. Lifar, V.V. (2014), "Organizational-legal aspects of the formation of a transport cluster in the region", *Marketing i menedzhment innovacij*, vol. 2, pp. 188-195.
5. Primachov, M.T. and Dmitrienko, A.F. (2013) "Management of changes in the economic potential of the maritime transport complex", *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*, vol. 43, pp. 57-61.
6. Pidlisnij, P. (2016), "Inland water transport: history, problems, directions of development", *Ekonomist*, vol. 1, pp. 10-20.
7. Kibik, O.M., Podcerkovnij, O.P., Drapajlo, YU.Z., Kotlubay, V.O. and other (2014) *Derzhavna pidtrinka rozvitku moregospodars'kogo kompleksu Ukraini (organizacijni ta pravovi aspekti)* [State support for the development of the maritime economy of Ukraine (organizational and legal aspects)], FOP Grin' D.S., Kherson, Ukraine.
8. Apostrof (2017), "Europeans often look at Ukraine as a small China", available at: <https://economy.apostrophe.ua/article/vneshnjaja-torgovlja/2017-01-09/lyubov-akulenko-evropeytsyi-chasto-smotryat-na-ukrainu-kak-na-malyiy-kitay/9198> (Accessed 20 January 2019).
9. Center for Transport Strategies (2017), "The share of exports from Ukraine to the EU increased 1.6 times in three years", available at: http://cfts.org.ua/news/2017/03/02/dolya_eksporta_iz_ukrainy_v_es_vyrosla_v_16_raza_za_tri_goda_39313/ (Accessed 20 January 2019).
10. Kotlubay, V.O. (2017), "Ensuring foreign economic security of Ukraine", *Ekonomiko-pravovij rozvitok suchasnoi Ukraini* [Economic and legal development of modern Ukraine], VII vseukrainska konferentsiia studentiv, aspirantiv ta molodykh vchenykh, [VII All-Ukrainian Conference of Students, Postgraduates and Young Scientists], National University, Odessa, Ukraine, pp. 82-85.
11. CYBERLENINKA (2013), "Transport integration processes in the European space", available at: <https://cyberleninka.ru/article/v/transportnye-integratsionnye-protsessy-na-evropeyskom-prostranstve> (Accessed 20 January 2019).
12. RYANOVOSTYUKRAYNA (2017), "Billions in transit. Ukraine is losing its gold mine", available at: <https://rian.com.ua/analytics/20171106/1029171450/milliardy-tranzit-Ukraine-teryat-zhyla.html> (Accessed 20 January 2019).
13. Kotlubay, V.A. (2013), "Opportunities of non-transshipment communication between the ports of the Danube river and the Caspian sea", *Ekonomichni innovacii*, vol. 56, pp. 96-103.
14. CheckPoint business media (2017), "Ukraine - Iran: prospects for cooperation for business", available at: <https://ckp.in.ua/ru/events/15336> (Accessed 20 January 2019).
15. Center for trade policy development Kazakhstan (2018), "International trade republic of Kazakhstan", available at: <http://trade.gov.kz/publikatsii-centra/dannye/%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D1%8F%20%D0%A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%202017%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4.pdf> (Accessed 20 January 2019).
16. International public journal World of Change (2017), "Azerbaijan and Ukraine double trade volume", available at: <http://mirperemen.net/2017/10/azerbajdzhan-i-ukraina-uvlichili-obem-vzaimnoj-torgovli-v-dva-raza/> (Accessed 20 January 2019).
17. Kotlubay, V.O. (2018) "Participation of Ukraine in the development of international transport corridors", *Mizhnarodna transportna infrastruktura, industrial'ni centri ta korporativna logistika*, [International transport infrastructure, industrial centers and corporate logistics], Chotimadcyatoї naukovo-praktichnoї mizhnarodnoї konferencii, [Fourteenth Scientific and Practical International Conference], State University, Kharkiv, Ukraine, pp. 26-27.
18. Scientific articles of Kazakhstan (2016), "The development of integration processes in transport in a globalizing world economy", available at: <https://articlekz.com/article/5072> (Accessed 20 January 2019).

Вячеслав Котлубай, к.э.н., доц.

(доцент каф. «Национальная экономика», Национальный университет «Одесская юридическая академия»)

**РАЗВИТИЕ ЭЛЕМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
КАК ЗАЛОГ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ**

В статье рассмотрены зависимость развития экономики страны от ее участия в международных интеграционных процессах. Обосновано, что сохранение и укрепление позиций страны реализуется через категорию «конкурентоспособность». Определено, что для поддержания и восстановления своих позиций в сфере внешнеэкономической безопасности Украины выбрала путь евроинтеграции с одновременным завоеванием азиатских рынков. Выделены основные проблемы и предложены пути для развития экспорта страны. Определено, что отсутствие развитой транспортной инфраструктуры влияет на роль страны в интеграционных процессах. Исследование объемов транзитных перевозок водным и железнодорожным транспортом, проходят через территорию Украины, показало тенденцию к уменьшению. Предложено создание удобного и выгодного для ЕС и стран Азии ирано-украинского транзита по смешанному (море – суша) маршрута: Индийский океан – Иран – Каспий – Азербайджан – Грузия – Украина – Европа и обратно. Определены главные задачи для нашей страны в контексте евроинтеграции.

Ключевые слова: интеграция, внешнеэкономическая безопасность, экспорт, транзит, транспорт, транспортная система, конкурентоспособность, транспортные коридоры.

*Viacheslav Kotlubai, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Associate Professor of the Department of National Economy, National University «Odessa Law Academy»)*

**DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM ELEMENTS
AS A SUCCESSFUL ADVANCE OF LEVEL INCREASE
OF COUNTRY'S FOREIGN ECONOMIC SECURITY**

The reliance of the country's economy development on its participation in international integration processes is reviewed in the article. It is substantiated that preservation and strengthening of the country's position is realized through the category of "competitiveness". The ability to defend itself against threats in the context of modern globalism largely depends on the objective interconnection of foreign economic activity participants in intergovernmental relations. It is determined that in order to maintain and restore its positions in the sphere of foreign economic security Ukraine has chosen the path of European integration with the simultaneous conquest of Asian markets. The main problems of the Ukrainian export development are highlighted, namely: expensive standards, lack of readiness for the changes, lack of interest in new standards based on transparency and security enhancement. The ways of the country's export development are proposed, such as: legislation harmonization

with EU countries, investment climate improvement, abolition of NBU restrictions, etc. It has been determined that for the integration of high competitiveness of goods and services is not a limiting condition. The deficiency of the developed transport infrastructure affects the role of the country in the integration processes. Transport itself serves as an implementing way of integration relations in the EU. The research of the volume of transit carriage by water and rail transport passing through the territory of Ukraine showed a tendency towards its reduction. The main reasons for such pattern were determined, such as: changes in geopolitics, inefficiency and obsolete infrastructure of sea ports and railways, high port fees and tariffs for rail freight transportation, absence of agreed cross-border tariffs, corruption, new routes opening bypassing Ukraine, etc. It is proposed to open Iran-Ukraine transit on a mixed (sea-land) route which is convenient and beneficial for the EU and Asian countries: Indian Ocean – Iran – Caspian – Azerbaijan – Georgia – Ukraine – Europe and back. The main tasks for our country in the context of European integration are determined.

Keywords: integration, foreign economic security, export, transit, transport, transport system, competitiveness, transport corridors.