

УДК 65.012.34:338.47:339.92/94

**НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ
ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСКОРДОННОГО
СПІВРОБІТНИЦТВА**

**DIRECTIONS FOR IMPROVING THE USE OF TRANSPORT AND
LOGISTICS INFRASTRUCTURE TO INCREASE THE EFFICIENCY
OF CROSS-BORDER COOPERATION**

докт. економ. наук В.І.Копитко

Львівський інститут менеджменту(м.Львів)

V.I. Kopytko, Doctor of Economic Sciences

Lviv Institute of Management, Ukraine

Сучасний стан ринку міжнародних перевезень в Україні останніми роками супроводжується цілою низкою негативних впливів, починаючи введнням 24 лютого 2022 року в Україні воєнного стану, які зачіпають цей ринок. Таке становище справ підвищує значення впливу організаційно-економічної складової транспортно-логістичних бар'єрів. Це становище значною мірою визначає необхідність удосконалення підходів до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури прикордонних регіонів. Транспортна інфраструктура грає найважливішу роль в економіці України і визначає можливості соціально економічного розвитку її транспортної системи. Висока інтенсивність економічної трансформації, необхідність забезпечення балансу інтересів різних суб'єктів економіки зумовлює потребу в реорганізації та модернізації регіональних транспортно-логістичних інфраструктури для підвищення ефективності транскордонного співробітництва.

За підсумками 2023 року «Укрзалізниця» перевезла 148,4 млн т вантажів, що на 1,5%, або 2,2 млн т менше порівняно з 2022-м. Нагадаємо, що падіння вантажоперевезень у 2022 році склало 52,1% р/р. – до 150,6 млн т. Обсяг експортних перевезень за 2023 рік зменшився на 5,8%, або 3,44 млн т – до 56 млн т. У загальній структурі залізничного експорту переважають зернові вантажі – 40,6%, далі йдуть ЗРС – 35,2% та чорні метали – 8,1%. Загалом обсяг експортних перевезень залізної руди у 2023 році зменшився на 11% – до 19,7 млн т, чорних металів – на 17,1%, до 4,54 млн т. Обсяг експортних перевезень зернових вантажів збільшився на 0,8% – до 22,7 млн т[1].

Територіальне розміщення та економічне значення транспортної інфраструктури є неоднорідним, що впливає на подальший розвиток, а

також обсяг необхідних інвестицій. Для більш правильного аналізу та оцінки впливу регіональної транспортної інфраструктури на економічне зростання необхідно враховувати ряд факторів, які впливають на розвиток регіону в цілому: рівень соціально-економічного розвитку регіону та сусідні регіони, вплив економічних систем різних рівнів та різних регіонів один на одного (внутрішньорегіональний та міжрегіональний рух та рух населення, ресурси, інвестиції), розмір території, поточний стан транспортної інфраструктури.

Швидкість просування вантажопотоку залізницею визначається як існуючої пропускної (провізної) здатністю її елементів, і якістю організації пропуску потоків партій вантажів, графіком руху складів, диспетчерським регулюванням. Однак, страйк польських вантажоперевізників, що блокували кордон з Україною, викликаний низкою передумов. Головна з них – непрогнозованість та непередбачуваність наших вантажопотоків, та, власне, сам «дикий» український ринок, що проявився «ціновими гірками» та безладними інвестиціями вітчизняного бізнесу у парк вантажівок протягом 2022-2023 років. Природно, що пропускна спроможність кордону не відповідала вантажопотоку, що зріс у рази з початком повномасштабної війни. Це спричинило черги, в яких простоюють і український, і польський вантажний транспорт[2].

Виникла необхідність пошуку альтернативних шляхів транспортування товарів з України. Так, у Румунії, завершено будівництво найбільшого перевантажувального терміналу для перевалки сільгосппродукції в Європі, розташований у Дорнеште (повіт Сучава), на кордоні з Україною, і є стратегічним пунктом зі спрощення руху вантажів до порту Констанца. Термінал надає змогу транспортувати 240 тис. тонн зерна на місяць. Його проектна потужність становить 3 млн тонн зерна на рік. Україна та Угорщина погодили відкриття пункту пропуску (ПП) "Велика Паладь - Надьгодош" для легкового транспорту. Крім того, країни домовилися про можливість руху порожніх вантажівок масою понад 7,5 тонн на ПП "Лужанка-Берегшурань"[3].

Умови сучасних викликів для вітчизняного ринку міжнародних транспортних та логістичних послуг, визначених напрямками розвитку інтеграції з країнами ЄС призводять одночасно до необхідності проведення ретельного аналізу поточного стану транспортного потенціалу та можливості якісного вдосконалення та інноваційних підходів до вироблення рішень щодо розвитку елементів транспортно-логістичної інфраструктури для підвищення ефективності транскордонного співробітництва. Наявність проектів для розвитку інших видів інфраструктури (охорона здоров'я, житлові та комунальні послуги тощо), рівень участі людей у соціальних процесах, наявність або відсутність монополістів як серед постачальників та споживачів транспортних послуг тощо. Послідовність дій державних, регіональних виконавчих органів та

інших суб'єктів транспортної інфраструктури регіонального рівня в розробці стратегії, її плану впровадження та показники успіху стратегії є важливим фактором підвищення ефективності транскордонного співробітництва.

[1] Експортні залізничні перевезення зменшилися на 5,8% у 2023 році. URL: <https://gmk.center/ua/infographic/eksportni-zaliznichni-perevezennya-zmenshilisya-na-5-8-u-2023-roci/>

[2] Щуклін Ю. Чим спричинений страйк польських перевізників і чи адекватні їх вимоги? URL: <https://gmk.center/ua/opinion/chim-sprichinenij-strajk-polskih-pereviznikiv-i-chi-adekvatni-ih-vimogi/>

[3] Найбільший в Європі перевалювальний зерновий залізничний термінал побудовано на українсько-румунському кордоні. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/979096.html>

УДК 624.01

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ДЛЯ
ЗБІЛЬШЕННЯ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА
СТИКУ МОСТИСЬКА-II (УКРАЇНА) - МЕДИКА (ПОЛЬЩА)**

**WAYS OF INCREASE CAPACITY TO INCREASE THE VOLUME OF
PASSENGER TRANSPORT AT THE MOSTYSKA-II (UKRAINE) -
MEDYKA (POLAND) JUNCTION**

***О.М. Красноштан, канд. техн. наук**
Національний транспортний університет (м. Київ)*

***O.M. Krasnoshtan, PhD (Tech.)**
National transport university (Kyiv)*

В поточній ситуації питання забезпечення пасажирських перевезень у міжнародному сполученні між Україною і країнами Європейського Союзу має виключне соціальне, економічне та безпекове значення. Тому розвиток зазначених перевезень є актуальною науково-практичною задачею.

З-поміж всіх країн Європейського Союзу найбільший попит на перевезення та, відповідно, існуючий пасажиропотік спостерігається в напрямку Республіки Польща.

На сьогоднішній день перевезення пасажирів між Україною та Республікою Польща здійснюються через 3 міжнародні стики:

- Ягодин-Дорохуськ (1520 мм і 1435 мм);
- Мостиська-II-Медика (1520 мм);
- Рава-Руська – Гребенне (1435 мм).

Відповідно до офіційних перевезень, в лютому 2023 року було