

виконання комплексу завчасно спланованих заходів щодо тилового забезпечення військ (сил) під час приведення їх у готовність до виконання завдань за призначенням та створення угруповань військ (сил) у визначених операційних зонах (районах) для гарантованого виконання завдань оборони держави, а також розгортання сил і засобів тилового забезпечення.

У подальшому, у ході ведення операцій (під час ліквідації прикордонного збройного конфлікту та відсічі збройної агресії), повинна використовуватись як мобільна, так і стаціонарна складова сил та засобів тилового забезпечення. Їх завданням буде створення угруповань сил і засобів тилового забезпечення у визначених операційних зонах, маневрів силами і засобами та забезпечення розгортання (перегрупування) резервів.

Наявність мобільної складової сил та засобів тилового забезпечення Центру і оперативної ланки (бригади, полки матеріального забезпечення) дає можливість розосередити запаси матеріальних засобів, ешелонувати їх за глибиною оперативної побудови військ, підвищити їх живучість, рухомість, значно прискорити подання їх споживачам [1].

Таким чином, урахування передового досвіду матеріально-технічного (тилового) забезпечення провідних держав дозволить поступово перейти до сучасної, єдиної та цілісної системи матеріально-технічного забезпечення Збройних сил України, не втративши при цьому управління системою забезпечення військ і не допустивши втрат фінансових та матеріальних ресурсів.

Список використаних джерел

1. **Гороховський Є.** Тил Збройних сил України: надійність в ім'я боєздатності / Є. Гороховський // Військо України. – 2014. – № 1. – С. 26 – 29.
2. **Кивлюк В. С.** Погляди на формування та функціонування системи матеріально-технічного забезпечення Збройних сил України / В. С. Кивлюк // Наука і оборона. – 2006. – № 2. – С. 22 – 25.
3. **Романченко І. С.** Погляди на розвиток системи матеріально-технічного забезпечення ЗС України / І. С. Романченко, В. О. Шуєнкін // Наука і оборона. – 2007. – № 4. – С. 22 – 26.
4. **Серватюк В. М.** Перспективні напрямки реформування системи тилового забезпечення збройних сил України / В. М. Серватюк, О. І. Угринович // Наука і техніка повітряних сил Збройних сил України. – 2013. – № 2(11). – С. 14 – 18.
5. **Сумець А. М.** Логістика в Вооруженных силах НАТО и бундесвера / А. М. Сумець. – Режим доступа : logisticstime.com.
6. **Хазанович О. І.** Система матеріально-технічного забезпечення. Ретроспектива розвитку та напрямки удосконалення / О. І. Хазанович // Наука і оборона. – 2007. – № 1. – С. 53 – 57.

List of references

1. **Horokhovskiy Ye.** Tyl Zbroinykh syl Ukrainy: nadiinist v imia boiezdatnosti / Ye. Horokhovskiy // Viisko Ukrainy. – 2014. – № 1. – С. 26 – 29.
2. **Kyviuk V. S.** Pohliady na formuvannya ta funktsionuvannya systemy materialno-tekhnichnoho zabezpechennia Zbroinykh syl Ukrainy / V. S. Kyviuk // Nauka i oborona. – 2006. – № 2. – С. 22 – 25.
3. **Romanchenko I. S.** Pohliady na rozvytok systemy materialno-tekhnichnoho zabezpechennia ZS Ukrainy / I. S. Romanchenko, V. O. Shuienkin // Nauka i oborona. – 2007. – № 4. – С. 22 – 26.
4. **Servatiuk V. M.** Perspektyvni napriamky reformuvannya systemy tylovoho zabezpechennia zbroinykh syl Ukrainy / V. M. Servatiuk, O. I. Ugrynovych // Nauka i tekhnika povitrianykh syl Zbroinykh syl Ukrainy. – 2013. – № 2(11). – С. 14 – 18.
5. **Sumets A. M.** Logistika v Vooruzhennykh silah NATO i bundesvera / A. M. Sumets. – Rezhim dostupa : logisticstime.com.
6. **Khazanovych O. I.** Systema materialno-tekhnichnoho zabezpechennia. Retrospektyva rozvytku ta napriamky udoskonalennia / O. I. Khazanovych // Nauka i oborona. – 2007. – № 1. – С. 53 – 57.

Надійшла до редколегії 08.04.15

УДК 351

Анна ПОДП'ЯТНІКОВА

*Національна академія державного управління
при Президентові України*

Дніпропетровський регіональний інститут державного управління

РОЗВИТОК ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В УКРАЇНІ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Удосконалюються організаційні та економічні механізми розвитку транзитного потенціалу України. Аналізується сучасний стан його реалізації та обґрунтовується важлива роль держави в розвитку транзитних перевезень. Поділяються послуги у сфері транзиту на державні й приватні та деталізуються їх складові. Показується, що ефективна реалізація транзитного потенціалу сприятиме зростанню обсягів надходжень до державного та місцевого бюджетів. Аналізується транспортне та логістичне забезпечення, розвиток підприємств мережі придорожного сервісу, що потребує цілеспрямованої участі держави. Пропонується для задоволення потреб перевізників, експедиторів розробити «Програму розвитку мережі придорожного сервісу» та здійснювати моніторинг їх розвитку державою. Обґрунтовується, що для

залучення інвестицій у транспортну та логістичну інфраструктуру необхідно розвивати державно-приватне партнерство. Встановлюється мінімізація ризиків та спрощення процедури повернення коштів приватного сектору в разі втрати інтересу держави або представника державного сектору до проекту державно-приватної модернізації транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транзитний потенціал, організаційно-економічний механізм, державне регулювання, державно-приватне партнерство, транспортне забезпечення, логістична діяльність.

Anna Podpiatnikova. The development of transit potential in Ukraine: current trends

The article is devoted to the improvement of organizational and economic mechanisms of development of transit potential of Ukraine. It is analyzed its current state of implementation and proved the important role of the state in development of transit transportations. Transit services have been classified in the public and private and detailed their components. It is shown that the effective implementation of transit potential will contribute to the growth of revenues to state and local budgets. The author is analyzed the transport and logistics providing, the state of network's development enterprises of roadside service. It has been proposed for meeting the needs of carriers, freight forwarders develop « The Programme of Development of Network of Roadside Service» and monitor their development. Proved that for investments in transport and logistics infrastructure it is necessary to develop public-private partnership. Established that minimizing of risks and simplify procedures for refund of means of private sector in case of loss of interest state or a representative of the state sector to realization public-private project will boost modernization of transport infrastructure.

Key words: transit potential, organizational and economic mechanism, government regulation, public-private partnership, transport providing, logistics conditions.

На розвиток будь-якої галузі впливають існуючі організаційно-економічні умови. Україна має вигідне географічне положення, що створює передумови для розвитку транзитного потенціалу. Ефективна його реалізація активізує зростання надходжень до Державного бюджету України, формування позитивного міжнародного іміджу України. Прискорене збільшення обсягів міжнародної торгівлі між Європою та Азією обумовлює можливість проходження значних транзитних потоків територією нашої держави. Концептуально низький рівень реалізації транзитного потенціалу обумовлює потребу формування загальнодержавної політики в цій сфері із застосуванням науково обґрунтованих заходів.

Вагомий внесок у формування теоретичних засад системи державного регулювання та розвитку науки державного управління здійснили В. Авер'янов, Г. Атаманчук, В. Бакуменко, Ю. Битяк, Б. Колесніков, Н. Липовська, Т. Маматова, Н. Нижник, С. Сербогін,

І. Хожило, Ю. Шаров. Розвитку механізмів державного регулювання у сфері транспортного забезпечення як складової розвитку транзитного потенціалу присвячені роботи В. Брагінського, В. Ковальова, С. Матійка, М. Погребицького, Р. Суценка, А. Ткаченка, Д. Тимохи. Питанню підвищення реалізації транзитного потенціалу України в транспортному аспекті присвячені роботи А. Новікової, А. Пасічника, С. Пирожкова, Д. Прейгера; економічному – Т. Блудової, А. Липинської, О. Мініної, Н. Ткаченко. Про актуальність вивчення організаційно-економічного забезпечення свідчить і той факт, що в нашій державі залишається низький рівень реалізації транзитного потенціалу. Усе це актуалізує потребу застосування системного підходу для дослідження організаційно-економічного забезпечення сфери транзиту.

Метою статті є аналіз організаційно-економічного забезпечення розвитку транзитного потенціалу та визначення напрямів його вдосконалення.

На ефективність реалізації транзитного потенціалу України впливають наявні організаційно-економічні умови. Зокрема, обсяги транзитних перевезень протягом 2011 – 2013 рр. перебувають на рівні 2009 – 2010 рр., а за окремими видами транспорту навіть менше, ніж у роки кризи (для порівняння у 2007 р. обсяги транзитних перевезень були втричі більші, ніж у 2013 р.). Проте обсяги транзитних перевезень автомобільним транспортом у 2013 р. зросли порівняно з 2012 р. У 2014 р. за січень-березень обсяги транзитних перевезень відповідають 2013 р., проте на 30 % зросли обсяги автомобільних перевезень територією нашої держави. Поточний стан реалізації транзитного потенціалу України свідчить про необхідність негайного державного втручання для поліпшення ситуації в цій сфері. Транзит становить суттєву частку (до 40 %) у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, які прямують через кордони України [10, с. 5], що зумовлює потребу дослідження організаційно-економічних умов здійснення транзитних перевезень територією України.

Організаційно-економічний механізм є інструментом управління, який включає сукупність управлінських елементів і способів їхньої організаційної, інформаційної, політичної, мотиваційної та правової підтримки з урахуванням особливостей реалізації транзитного потенціалу держави. У сучасних умовах організаційно-економічний механізм у сфері транзитних перевезень є сукупністю дій державних органів влади у сфері бюджетних видатків та контролю, стандартизації, науково-технічного забезпечення, норм, стандартів, ліцензій, санкцій, штрафів тощо.

Він являє собою систему заходів, поетапне виконання яких на практиці забезпечить його успішну реалізацію з урахуванням наявних умов і факторів.

Перевізники, експедитори, вантажовідправники та вантажоодержувачі можуть обирати, якою саме державою здійснювати транзит вантажів. Завданням нашої держави є створення сприятливих умов для здійснення транзиту: зменшення адміністративних бар'єрів, удосконалення мережі доріг, якості покриття, розширення переліку супутніх послуг та підвищення якості їх надання, розвитку логістичних центрів, підприємств мережі придорожного сервісу, інформаційного забезпечення тощо. Отже, держава повинна забезпечити створення необхідних умов для учасників транзитних відносин. З одного боку, вона від реалізації транзитного потенціалу отримує надходження, з іншого – створює сприятливі правові та економічні умови для розвитку підприємницької діяльності, що зумовлює потребу дослідження організаційно-економічних умов здійснення транзитних перевезень територією України. Зростання чисельності транспортних та логістичних організацій, а також підприємств мережі придорожного сервісу призводить до збільшення кількості робочих місць.

Вирішальну роль у залученні транзитних вантажів відіграє держава, яка може вдосконалювати вимоги надання транзитної послуги для вантажовідправників, вантажоодержувачів, перевізників, експедиторів тощо та створювати необхідні умови для діяльності транспортних, логістичних, експедиторських підприємств, об'єктів сервісу тощо.

Послуга у сфері транзиту надається державними органами та приватними організаціями. Державна послуга у сфері транзиту є сукупністю організаційно-контрольних заходів та організації безпосередньо перевезення. Таку послугу надають контролюючі органи, адміністрація державних транспортних організацій. Приватні послуги у сфері транзитних перевезень надають підприємства мережі придорожного сервісу, банківські установи (банкомати, обмінні пункти, термінали), транспортно-експедиторські підприємства, стивідорні, консалтингові, консультаційні, брокерські, страхові, агентські організації тощо).

Удосконалення переліку супутніх послуг та якості їх надання у сфері транзиту сприятиме підвищенню добробуту країни, оскільки в кінцевому результаті створюється визначене соціально-економічне благо: держава отримує надходження до державного бюджету, збільшується кількість робочих місць, вантажовідправник та вантажоодержувач отримують потрібну послугу.

Від реалізації транзитного потенціалу можуть наповнюватися

державний та місцеві бюджети. Державний бюджет може отримувати надходження у вигляді: податків на прибуток підприємств (цей податок сплачують транспортні організації, логістичні підприємства, станції технічного обслуговування тощо), податків на доходи фізичних осіб (ефективна реалізація транзитного потенціалу потребує розбудови транспортних та логістичних підприємств, розширення сервісу, а відповідно й збільшення чисельності персоналу), податку на додану вартість (сплачують експедитори, перевізники тощо), екологічного податку, рентної плати за транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України. Місцеві бюджети можуть отримувати додаткові надходження у вигляді податку на майно, збору за місця для паркування транспортних засобів. Вдала реалізація транзитного потенціалу може активізувати збільшення туристичного збору.

Окрім податків, до Державного бюджету України стягується єдиний збір: за здійснення передбачених видів контролю вантажів і транспортного засобу; проїзд транспортних засобів автомобільними дорогами України (за кожен кілометр проїзду) та додаткова плата за кожен кілометр проїзду автомобільних транспортних засобів із перевищенням встановлених розмірів, загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів [9].

Аудитори Рахункової палати дійшли висновку, що на державному рівні відсутній детальний аналіз відповідності ставок єдиного збору собівартості послуг щодо здійснення контролю. Ставки єдиного збору за проведення контролю в пунктах пропуску не залежать від рівня токсичності та небезпечності перевезення вантажу, що враховується в інших країнах [8, с. 34].

Практика свідчить, що сьогоднішня реалізація транзитного потенціалу потребує аналізу роботи транспортної галузі, державних органів влади, приватних підприємств; дослідження заходів держави в напрямі формування доходів державного бюджету; моніторингу стану об'єктів сервісної інфраструктури; створення гнучкої тарифної політики, впровадження систем моніторингу за переміщенням транзитних вантажів; удосконалення системи зв'язку тощо.

Діяльність держави має бути спрямована на мінімізацію витрат та витрат для вантажовідправників, вантажоодержувачів, перевізників, експедиторів. Будь-яка затримка в країні транзиту може призвести не тільки до втраченої вигоди підприємця через вимушений простій товарів і транспортних засобів, але й до значних збитків через необхідність оплати послуг, пов'язаних зі зберіганням. Різницю в ціні, що виникла внаслідок додаткових витрат, яких

заснав підприємець, доводиться оплачувати кінцевим споживачам товарів, тобто простим громадянам.

Призначення сервісної функції держави у сфері транзиту – мінімізація витрат та втрат держави, мінімізація витрат суб'єктів підприємництва, забезпечення оптимальної вартості та якості надаваних послуг для перевізників, експедиторів, вантажовідправників та вантажоодержувачів, тобто держава має збалансовувати власні інтереси, суб'єктів перевезення (вантажовідправника, вантажоодержувача та перевізника) та суб'єктів підприємництва, діяльність яких обслуговує транзитні перевезення. Ключовим елементом у напрямі підвищення транзитної привабливості є взаємодія з бізнес-структурами.

Розвиток сервісної функції та підвищення якості надаваних послуг має стати одним із пріоритетних напрямів підвищення реалізації транзитного потенціалу України. Створення сприятливих умов для розвитку мережі придорожного сервісу зможе заохотити перевізників, експедиторів здійснювати транзитні перевезення територією України та позитивно вплине на обсяги надходжень у транспортно-експедиторські, логістичні організації та підприємства мережі придорожного сервісу та державного бюджету. Адже перевізники, експедитори під час транспортування мають потребу в мінімально необхідних послугах (їдальні, кафе, мотелі, технічне обслуговування вантажівок). В Україні виникла така ситуація, коли не вистачає мотелів, придорожніх кафе та ресторанів. Відомо, що придорожні кафе та ресторани розміщені в середньому на дорогах через кожні 15 – 20 км, готелі – через 70 км. Загалом мережа придорожного сервісу України задовольняє потреби перевізників лише на 30 %. У нашій державі немає моніторингу розвитку підприємств мережі придорожного сервісу. До того ж сьогодні перевізники, експедитори, здійснюючи вибір маршруту транспортування, надають перевагу розвиненій мережі придорожного сервісу з високою якістю надаваних послуг та мінімальною вартістю. Загальновідомо, що в Україні обід у придорожному кафе буде дорожчим, ніж у подібному закладі найближчого населеного пункту, оскільки конкуренція відсутня.

Отже, розвиток підприємств мережі придорожного сервісу є одним із перспективних напрямів задоволення потреб перевізників, експедиторів та залучення нових вантажних транзитних потоків. Важливу роль відіграє держава, оскільки вона може розробити «Програму розвитку мережі придорожного сервісу», здійснювати моніторинг його розвитку, створювати сприятливі умови в банківській сфері (для отримання безвідсоткових кредитів або кредитів за мінімальними ставками), інвестиційній політиці держави. Тільки поєднання зусиль приватного сектору та держави

зможе задовольнити потреби перевізників і надасть можливість конкурувати з європейським придорожнім сервісом.

Необхідність удосконалення сервісної функції держави пов'язана з розвитком логістики та формуванням інтегрованих транспортно-логістичних систем у світі, які зможуть забезпечити взаємодію учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також надасть можливість зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг [3]. Так, за оцінками спеціалістів, сучасне логістичне управління потоковими процесами дозволяє економити до 15 – 20 % сукупних витрат із виробництва та доведення товарів до споживачів. Зниження логістичних витрат на 1 %, як свідчить вітчизняний та закордонний досвід, еквівалентно 10 % збільшення обсягів перевезень [5, с. 28].

На думку експертів, мінімум половина українських підприємств може знизити витрати на 10 – 30 % за рахунок прямих поставок вантажів за участю логістичних посередників. Щорічне зростання ринку логістичних послуг в Україні становить 30 – 40 % [12, с. 54]. У нашій державі відбувається процес формування ринку логістичних послуг, як наслідок, для нашої держави характерний недолік асортименту. Крім того, у логістичній галузі відсутня повноцінна та надійна інформаційна підтримка. Ринок логістичних послуг України є закритим та непрозорим. Немає точних даних за такими базовими показниками, як обсяг ринку, його структура, долі великих гравців. Водночас неможливо оперативно отримати інформацію про завантаженість автомагістралей, наявність пробок на дорогах, стан покриття доріг та інші відомості [12, с. 54 – 55]. Залишаються нерозробленими стандарти надання послуг з транспортного експедирування та логістики, а також невизначені мінімальні вимоги до кваліфікації співробітників і транспортних перевізників [6, с. 71].

А. Новікова зазначає, що основними критеріями залучення транзиту є вартість та якість транспортних послуг. Якість включає швидкість, пропускну спроможність, безпеку вантажу, надання пакету сервісних послуг. Дослідниця дійшла висновку, що якщо за рівнем пропускну спроможності транспортна мережа України в цілому задовольняє вимоги транзиту, то за якісними характеристиками – швидкість, збереження вантажу, рівень сервісу, інформаційне забезпечення, стан транспортної та прикордонної інфраструктури – не відповідає міжнародним стандартам. Рівень залізничних тарифів на транзит вантажів значно нижчий, ніж у суміжних країнах, однак вищі збори під час

перетину кордону, існує низка фінансових сплат – місцеві збори, фінансова застава, побори контролюючих органів, що негативно впливає на обсяги транзитних автомобільних перевезень [7, с. 15].

Україна не має достатньої кількості фінансових ресурсів для будівництва довгострокових проектів, що потребує залучення приватних інвестицій. Проте приватні організації та фізичні особи не інвестують власні кошти в транспортні, логістичні організації та підприємства мережі придорожного сервісу, що обумовлено політичною нестабільністю. До того ж державне регулювання розвитку транзитних перевезень здійснюється непослідовно, унаслідок чого інвестори не бажають інвестувати кошти. Завдання держави в цій непередбачуваній ситуації полягає у створенні максимально сприятливих та передбачуваних умов. Необхідність залучення приватних інвестицій обумовлена невідповідністю транспортної інфраструктури європейським стандартам та застарілістю (навантажувально-розвантажувальних засобів, засобів транспортування, дорожнього покриття, інформаційних технологій, умов надання послуг тощо). Тому держава має сприяти формуванню сприятливого інвестиційного клімату в напрямі реалізації транзитного потенціалу України. Одним зі способів залучення інвестицій є сприяння розвитку державно-приватного партнерства. І. Запатріна зазначає, що в більшості випадків державно-приватне партнерство розглядається державою як фінансове джерело, яке сприятиме будівництву, модернізації та реконструкції інфраструктурних проектів. За такої співпраці приватні організації здійснюють фінансовий внесок у розвиток інфраструктурних проектів. Проте внесок приватного сектору не завжди є визначальним, але він може забезпечити реалізацію більшої кількості інфраструктурних проектів, що реалізуються за участю фінансових ресурсів держави. І головне – приватний сектор визнається набагато ефективнішим менеджером проектів державно-приватного партнерства, що вносить у їхню реалізацію знання, нові технології, забезпечує гнучкість та оптимізацію рішень, які схвалюються під час реалізації [4, с. 72].

У 2015 р. Україна отримала 96 місце в рейтингу простоти ведення бізнесу Doing Business (для порівняння у 2014 р. наша держава посідала 112 місце). У той самий час Польща зайняла 32 місце, Болгарія – 38, Румунія – 48, Білорусь – 57, Російська Федерація – 62, Молдова – 63. Водночас укладачі рейтингу відзначили поліпшення в бізнес-кліматі України. Серед них, наприклад, виділяють спрощення процесу сплати податків для компаній завдяки введенню електронної системи подачі декларацій та сплати єдиного соціального податку [13, р. 16].

Серед основних проблем реалізації державно-приватного партнерства слід, на нашу думку, виділити такі:

– непрозора система надання преференцій приватним організаціям, криміналізація державної влади та наявність рейдерства;

– недостатність бюджетних коштів та їх нецільове використання, сформованість негативного міжнародного іміджу як ненадійного партнера, неналагодженість системи контролю за дотриманням зобов'язань державного та приватного партнерів;

– можливість появи непередбачуваних ситуацій, що спричиняють ризики, та наявність недієвих механізмів їх запобігання для приватного інвестора;

– несформованість культури співробітництва держави та приватного сектору: методичних рекомендацій, напрацьованих навичок та практичних знань у напрямі розвитку державно-приватного співробітництва [1, с. 37];

– відсутність у держави достатньої кількості фінансових ресурсів для співпраці з приватним сектором, що зумовлює незацікавленість державного сектору в напрямі розвитку державно-приватного партнерства;

– мінливість нормативно-правової бази, що підвищує ризики співробітництва для приватного сектору;

– діяльність приватного сектору представлена бізнес-групами, для яких характерні особисті відносини з особами, що працюють в органах державної влади;

– недовіра представників приватного сектору до можливості співпраці з державою тощо.

Для успішної реалізації державно-приватного партнерства у сфері транзиту та з метою залучення приватних інвестиційних коштів потрібно проводити цілеспрямовану послідовну державну політику для розвитку державно-приватного партнерства. Вона має бути орієнтована на формування сприятливого економічного та управлінського середовища для розроблення й реалізації проектів державно-приватного партнерства, а саме:

– удосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин державно-приватного партнерства;

– удосконалення інституційного забезпечення розвитку державно-приватного партнерства;

– підвищення гарантій захисту інтересів державних та приватних партнерів державно-приватного партнерства в процесі розроблення, затвердження та реалізації проектів [2, с. 70].

Успіх запровадження державно-приватного партнерства в управлінні національною економікою набуває вірогідності тільки

тоді, коли в державі панує політична стабільність, а тип державного управління будується на основі балансу приватної ініціативи та повноцінної державної соціальної політики [2, с. 70]. Успішний розвиток державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності, залучення приватних інвестицій для розвитку транзитних перевезень можливо лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави і приватного інвестора.

Аналіз сучасного стану формування фінансових ресурсів суб'єктів господарювання в Україні (у розрізі власних та залучених коштів) дає підстави для висновку, що приватний сектор не має можливостей для фінансування проектів державно-приватного партнерства повною мірою, що зумовлює необхідність бюджетної підтримки таких проектів [11, с. 99].

Важливими умовами для залучення інвесторів, у тому числі для розвитку транзитних перевезень, є прозорість, стабільність економічної та політичної ситуації. Реалізація послідовної державної політики в усіх сферах, у тому числі й у сфері транзиту, сприятиме залученню інвестицій. Також необхідно максимально знизити ризики для інвестора та його інвестицій, особливо при вкладанні коштів у довгострокові проекти.

Перспективними напрямками майбутніх досліджень у сфері інвестування, зокрема тих, що сприятимуть підвищенню реалізації транзитного потенціалу, є:

– розроблення механізму підвищення гарантій за сумісної участі держави і приватного партнера на стадіях проектування та реалізації;

– визначення переліку проектів, що потребують інвестування, та розроблення комплексу заходів, які сприятимуть залученню інвесторів;

– удосконалення нормативно-правової бази (акцент зробити на дозвільній системі та оподаткуванні), спрощення процесу повернення коштів приватного інвестора в разі втрати державою інтересу до даного проекту або появи надзвичайних обставин в Україні.

Розвиток транзитних перевезень територією України сприятиме зростанню надходжень до державного і місцевих бюджетів у вигляді податків та зборів. Водночас у нашій державі нерозвиненою залишається транспортна інфраструктура, логістична діяльність, мережа придорожного сервісу, а також наявні адміністративні бар'єри, які стримують його розвиток. В Україні не розвинена мережа придорожного сервісу, що потребує цілеспрямованої роботи держави. Основною перешкодою в напрямі розвитку транзитних перевезень державою є відсутність належного

фінансування й недовіра інвесторів. Одним із напрямів вирішення даної проблеми є створення сприятливих умов для розвитку державно-приватного партнерства.

З усього вищенаведеного можна зробити висновки, що на обсяги транзитних перевезень впливає транспортне та логістичне забезпечення, наявність підприємств мережі придорожного сервісу. Держава від реалізації транзитного потенціалу отримує надходження до Державного бюджету України. Основними проблемами у сфері транзитних перевезень є нерозвиненість логістичного сервісу та мережі придорожного сервісу, що потребує цілеспрямованої участі держави. Ринок логістичних послуг в Україні тільки формується, унаслідок чого асортимент послуг вузький, а кадри недостатньо кваліфіковані. Для розвитку підприємств мережі придорожного сервісу необхідно розробити «Програму розвитку підприємств мережі придорожного сервісу». Транспортна інфраструктура в напрямі розвитку транзитних перевезень є застарілою та потребує значних коштів, яких у держави немає, що зумовлює потребу залучення інвестицій. Вирішенням даної проблеми є сприяння на державному рівні розвитку державно-приватного партнерства та створення необхідних умов для залучення інвестицій. Перспективними напрямками майбутніх досліджень у сфері інвестування, у тому числі тих, що сприятимуть підвищенню реалізації транзитного потенціалу, є: розроблення механізму підвищення гарантій за сумісної участі держави і приватного партнера на стадіях проектування та реалізації; визначення переліку проектів у сфері транзиту, що потребують інвестування, та розроблення комплексу заходів, які сприятимуть залученню інвесторів; удосконалення нормативно-правової бази (акцент зробити на дозвільній системі та оподаткуванні), спрощення процесу повернення коштів приватного інвестора в разі втрати державою інтересу до даного проекту або появи надзвичайних обставин в Україні.

Список використаних джерел

1. Біла І. С. Особливості державно-приватного партнерства в сучасних умовах в Україні / І. С. Біла, Н. В. Петришина // Сталий розвиток економіки. – 2012. – № 2. – С. 36 – 39.
2. Бойко Є. О. Державно-приватне партнерство – перспективні реалії для України / Є. О. Бойко // Економічний простір : зб. наук. пр. – № 63. – Д. : ПДАБА, 2012. – С. 65 – 72.
3. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика : електрон. наук. фах. вид. / Нац. акад. держ. упр. при Президентіві України. – К. : [б. в.], 2011. – № 2. –

Режим доступу : www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf.

4. **Запатріна І. В.** Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг / І. В. Запатріна // Економіка і прогнозування. – 2010. – № 4. – С. 62 – 86.

5. **Никитенко П. Г.** Логистика как фактор эффективности / П. Г. Никитенко // Беларуская думка. – 2009. – № 11. – С. 28 – 33.

6. **Никифорук О. І.** Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії / О. І. Никифорук // Економіка і прогнозування. – 2012. – № 3. – С. 64 – 78.

7. **Новікова А. М.** Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.07.04 / Новікова А. М. – К., 2004. – 37 с.

8. **Огонь Ц. Г.** Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Ц. Г. Огонь // Вісн. Укр. акад. банків. справи. – 2011. – № 2(31). – С. 32 – 38.

9. **Про затвердження** порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 жовт. 2011 р. № 1 030. – Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1569-2002-%D0%BF.

10. **Собкевич О. В.** Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2013. – 48 с.

11. **Солодовник О. О.** Джерела фінансування проектів державно-приватного партнерства / О. О. Солодовник // Держава та регіони. Сер. «Економіка та підприємство». – 2012. – № 3. – С. 97 – 102.

12. **Таможенные** аспекты логистики: практические рекомендации по организации работы грузового таможенного комплекса с использованием механизма «единого окна» / [Баязитов Л. Р., Егоров А. Б., Платонов О. И., Шейко А. П.]. – К. : АЛЛЕГО – ПЛАСКЕ, 2009. – 568 с.

13. **Doing business 2015: going beyond efficiency.** – Washington : World Bank Group. – 331 p.

List of references

1. **Bila I. S.** Osoblyvosti derzhavno-privatnoho partnerstva v suchasnykh umovakh v Ukraini / I. S. Bila, N. V. Petryshyna // Stalyi rozvytok ekonomiky. – 2012. – № 2. – С. 36 – 39.

2. **Boiko Ye. O.** Derzhavno-privatne partnerstvo – perspektivni realii dlia Ukrainy / Ye. O. Boiko // Ekonomichnyi prostir : zb. nauk. pr. – № 63. – D. : PDABA, 2012. – С. 65 – 72.

3. **Brahinskyi V. V.** Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy / V. V. Brahinskyi // Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka : elektron. nauk. fakh. vyd. / Nats. akad. derzh. upr. pry Prezydentovi Ukrainy. – К. : [b. v.], 2011. – № 2. – Rezhym dostupu : www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf.

4. **Zapatrina I. V.** Publichno-privatne partnerstvo v Ukraini: perspektivy

zastosuvannia dlia realizatsii infrastrukturykh proektiv i nadannia publichnykh posluh / I. V. Zapatrina // Ekonomika i prohozuvannia. – 2010. – № 4. – С. 62 – 86.

5. **Nikitenko P. G.** Logistika kak faktor effektivnosti / P. G. Nikitenko // Belaruskaya dumka. – 2009. – № 11. – С. 28 – 33.

6. **Nykyforuk O. I.** Instrumenty ta mekhanizmy modernizatsii transportnoi infrastruktury: zarubizhnyi dosvid i ukraïnski realii / O. I. Nykyforuk // Ekonomika i prohozuvannia. – 2012. – № 3. – С. 64 – 78.

7. **Novikova A. M.** Metodolohichni osnovy rozvytku tranzytnoho potentsialu Ukrainy : avtoref. dys. ... d-ra ekon. nauk : 08.07.04 / Novikova A. M. – К., 2004. – 37 s.

8. **Ohon Ts. H.** Tranzytnyi potentsial ta dokhody biudzhetu Ukrainy / Ts. H. Ohon // Visn. Ukr. akad. bankiv. spravy. – 2011. – № 2(31). – С. 32 – 38.

9. **Pro zatverdzhennia** poriadku spravliannia yedynoho zboru u punktakh propusku cherez derzhavnyi kordon : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 5 zhovt. 2011 r. № 1 030. – Rezhym dostupu : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1569-2002-%D0%BF.

10. **Sobkevych O. V.** Modernizatsiini priorytety reformuvannia transportno-dorozhnoho kompleksu v Ukraini / O. V. Sobkevych, K. M. Mykhailychenko, O. Yu. Yemelianova. – К. : NISD, 2013. – 48 s.

11. **Solodovnik O. O.** Dzherela finansuvannia proektiv derzhavno-privatnoho partnerstva / O. O. Solodovnik // Derzhava ta rehiony. Ser. «Ekonomika ta pidpriemnytstvo». – 2012. – № 3. – С. 97 – 102.

12. **Tamozhennyye** aspekty logistiki: prakticheskie rekomendatsii po organizatsii raboty gruzovogo tamozhennogo kompleksa s ispolzovaniem mehanizma «edinogo okna» / [Bayazitov L. R., Egorov A. B., Platonov O. I., Sheyko A. P.]. – К. : ALLEGO – PLASKE, 2009. – 568 s.

13. **Doing business 2015: going beyond efficiency.** – Washington : World Bank Group. – 331 p.

Надійшла до редколегії 08.04.15