

Козак С.В.

*Національний університет водного господарства та природокористування*

## ЕФЕКТИВНІСТЬ РОБОТИ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА РИЗИКИ ПРИ ВИКОРИСТАННІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

В умовах значного поширення процесів глобалізації та інтернаціоналізації відбувається перехід до нового рівня міжнародних економічних відносин. Це стало одним із ключових моментів для підвищення ефективності роботи транспорту. При поступовому зникненні осі геополітичної конфронтації по лінії "Захід-Схід" на поверхню міжнародного життя впливають більш глибокі форми глобальних взаємодій. Іноді говорять про нові форми протистоянь по лінії "багаті (розвинені) країни" - "бідні країни", "Південь - Північ" тощо.

Досить тривалий час ядром світової господарства виступала економіка Сполучених Штатів. Однак, останнім часом багато експертів висловлюють думку про можливість втрати Америкою своєї світової гегемонії та формування багатопольного світу.

У балансі сил на світовій арені, основними потенційними конкурентами США виступають Китай, Індія, Бразилія, кожна з яких прагне посісти належне місце у глобальній політиці, економіці та фінансовій системі, у яких для цього є всі передумови. Золотовалютні запаси Китаю перевищують трильйон доларів, промислове виробництво незважаючи на вихід з глобальної кризи, продовжує розвиватися високими темпами. Не менш вражаючі досягнення демонструє Індія, що приділяє більшу увагу на розвиток сектору високих технологій. За прогнозами експертів, у тому числі й американських, до 2025 року Пекін та Делі за своїм економічним розвитком вийдуть на друге й четверте місце на планеті.

Згідно з представленим у Давосі рейтингом Edelman Trust Barometer, країни, що розвиваються після кризи показують настільки ж різкий розігрів, як і спад в самому його початку. Тільки через 10 років економіка країн, що розвиваються перевищить масштаб економіки США (\$ 20 трлн.). Китай - головна інтрига глобальних фінансів на нинішньому етапі - вже обігнав Світовий банк за 7обсягом кредитування країн, що розвиваються і є найбільшим кредитором США. У 2009 р. зростання ВВП КНР склав майже 10%, в результаті чого країна вийшла на друге місце в світі за паритетом купівельної спроможності та за абсолютним обсягом ВВП[2], а за експортом продукції вийшов на перше місце в світі (1 трлн.дол.).

Такий швидкий прорив Азіатського світу в умовах виходу з світової кризи, свідчить про втрату Сполученими Штатами ролі наддержави на світовій торговій арені та можливість зміщення світового центру торгівлі.

Однак, як явище в світовій економіці, на думку багатьох вчених, світова фінансова криза, яка супроводжувалася різким спадом промислового виробництва, рекордним зростанням цін на нафту та нафтопродукти, а відповідно і енергоносії, зростанням безробіття та зниженням рівня життя населення, забезпечила вихід на світовий паливно-енергетичний ринок таких країн як Іран, Ірак – основних постачальників енергоносіїв на світовий ринок.

Адже в умовах боротьби за першість в світі, головним питанням світової спільноти залишається проблема контролю над енергетичними ресурсами та шляхами їх транспортування. За контроль над джерелами їх видобутку й шляхами постачання ведуть постійну жорстоку конкурентну боротьбу великі світові держави, могутні транснаціональні корпорації, оскільки володіння ними дає право не тільки на їх використання, а й позбавлення таких можливостей конкурента, обмежуючи перспективи його подальшого економічного зростання. Такий розвиток подій на світовій торговій арені відкриває нові можливості для країн-транзитерів, в тому числі і України.

Посилення ролі України пов'язане, в першу чергу, тим, що завдяки своєму географічному положенню впродовж цілого тисячоліття слугує містком між Європою і Азією, між Північчю та Півднем. Крім того, вона вкрита густою сіткою транспортних шляхів і має розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту, що надає їй можливість реалізації свого транзитного потенціалу.

**Ключові слова:** ефективність, транспорт, транзит, ризик, міжнародні перевезення, транспортний процес.

### ВСТУП

Ефективність роботи транспортної системи України, особливо на міжнародному ринку, має перелік різноманітних ризиків при використанні транспортних коридорів. Розвиток транспортної системи можливе лише за умови забезпечення ефективного використання потенціалу транспортних підприємств та врахуванню всіх ризиків. Саме наявність достатньої, обґрунтованої інформації зможе збалансувати ефективну роботу транспортного підприємства при використанні міжнародних транспортних коридорів, а це забезпечить необхідну динаміку усіх показників його діяльності, а також збалансує всі ризики пов'язані з оцінкою ефективності проектних рішень та розрахунків соціальних показників проекту, удосконалення функціонування транспортної мережі

Вирішення задачі підвищення ефективності роботи транспортних підприємств є актуальним і важливим, оскільки сприяє розвитку зовнішніх економічних відносин та утягуючи в сферу

міжнародних економічних відносин усе нові і більш віддалені, складні ринки товарів знижуючи величини загальних витрат транспортних підприємств, зростанню їхньої прибутковості, забезпечує стабільний та збалансований розвиток. Тому дослідження проблемних питань щодо ефективної роботи транспорту України та використання міжнародних транспортних коридорів є актуальним.

### **АНАЛІЗ ЛІТЕРАТУРНИХ ДАНИХ ТА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ**

Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортної системи України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме М.І.Данька, В.Л.Диканя, Н.В.Якименко, Ю.В.Соболева, Л.О.Позднякової, О.Г.Дейнеки, Ю.С.Бараша, Л.Ю.Яцківського, В.Д.Зеркалова [3-8], Н.В.Чебанової, О.Г.Кірдіної та ін. Однак, незважаючи на те, що проблемам транспортної системи нашої держави приділялась величезна увага, в умовах трансформації світового господарства та переділу світового транспортного ринку питання забезпечення її ефективного функціонування потребують подальшого вивчення.

Відаючи належне результатам їх досліджень, слід зазначити, що ціла низка проблем управління потенціалом транспортного підприємства, пов'язаних із забезпеченням його ефективного використання залишаються недослідженими. Зокрема, питання формування достатньої величини та раціональної структури виробничо-технологічного потенціалу транспортних підприємств.

### **ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Метою статті є вивчення сучасного стану транспортної системи України та виявлення основних ризиків на шляху успішного її виходу на світовий транспортний ринок як могутньої транзитної держави.

### **РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

В зв'язку з процесами глобалізації відбуваються зміни в транспортно-економічних зв'язках країн, які вимагають застосування нових підходів до розвитку транспортної галузі, пошук нових технологій та альтернативних раціональних шляхів перевезення пасажирів та вантажів, що безумовно призводить до перерозподілу сегментів транспортного ринку, формуючи його нову структуру. Транспорт - галузь нематеріального виробництва. Але він здійснює дуже великий вплив на покращення транспортної активності держави, забезпечуючи тим самим її економічне зростання, а з іншого, сприяє розвитку зовнішньоекономічних відносин, оскільки підвищення продуктивності транспортних систем приводить до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку зовнішніх економічних відносин та утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин усе нові і більш віддалені, складні ринки товарів. З іншого боку, транспорт, виступаючи інфраструктурною галуззю, перебуває в значній залежності від промислового виробництва та сільського господарства, оскільки він виступає як споживач продукції, так і основний засіб її транспортування. Тому можна говорити про те, що існує дуже багато ризиків пов'язаних з реалізацією національних інтересів та забезпечення належного місця країни в системі міжнародних відносин.

Україна має дуже розвинуту транспортну систему, до складу якої входять 22,3 тис.км залізничних колій, 169,5 тис.км автомобільних доріг, майже 3 тис.км внутрішніх водних шляхів, 18 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів[9]. При цьому кожен із цих видів транспорту володіє власною унікальністю та техніко-експлуатаційними особливостями. Але сьогодні країна знаходиться у стані війни, тому використовувати аеропорти неможливо, тому основні ризики міжнародних перевезень лягли на інші види транспорту.

Сучасний стан транспортної системи України не відповідає вимогам світового транспортного ринку, в результаті чого наша держава поступово втрачає свій транзитний потенціал.

Володіючи розгалуженою мережею залізничних магістралей, за експлуатаційною довжиною яких посідає 4-е місце в Європі після Німеччини, Франції і Польщі та утримуючи друге місце за обсягом перевезення вантажів, Україна значно відстає від європейських країн за рівнем технічного розвитку транспортного комплексу.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури попри застарілість дозволяють щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак, фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70 відсотків, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) - лише на 50 відсотків[11].

Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані, перш за все, відсутністю тривалий час державної інвестиційної підтримки транспортних галузей, в результаті чого останні втратили свої провізні спроможності.

На сьогоднішній день на залізницях України особливо гостро стоїть проблема забезпечення рухомим складом, оскільки рівень зносу останніх давно досяг критичного і становить більше 70%, потребують заміни та реконструкції 30 % верхньої будови колії, 40 % систем тягового суцільного енергозабезпечення та понад 11 % дефектних мостів, інших штучних споруд [12]. Актуальним залишається і питання різної ширини колії, що значно ускладнює процедуру перетинання кордону і вимагає утримання на західних кордонах країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортованих вантажів, та 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії.

Для залучення додаткового обсягу транзитних вантажів та збільшення пропускної спроможності українських залізниць необхідно вирішити проблему впровадження швидкісного та високошвидкісного руху (швидкість руху пасажирських поїздів повинна сягати 300-350 км, а вантажних—200-250 км), досягнення чого можливе лише за рахунок розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів. Але це має дуже багато ризиків в виконанні транспортних процесів.

Також необхідно впроваджувати різноманітні системи інформаційного обслуговування. Це допомогло би здійснювати зберігання та обробку інформації про вантажі, визначило б потреби в транспортних засобах, забезпечувало б контроль під час проходження вантажів. Також є потреба в організації транспортно-логістичних центрів, які б забезпечували обробку, складування та зберігання вантажів, дозволило б наблизити якість обслуговування вантажів до європейського рівня.

Автомобільний транспорт виступає ключовим елементом транспортної системи України. На його долю у 2019 році припадало 3354,20 тис.т транзитного вантажу[13], а у загальній структурі вантажообігу- 2 місце після залізничного (8,9%) за винятком трубопровідного, здійснюючи доставку в комплексі «від дверей до дверей» та гарантуючи практично повне їх збереження. Разом з тим, автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників, зокрема таких, як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі [14].

Важливу роль в реалізації Україною функції транзитної держави відіграє і водний транспорт. Щорічно в портах переробляється близько 60 тис.т вантажів [9], хоча в структурі вантажообігу на його долю приходить лише 2 %. У даний час гостро постало завдання оновлення флоту - з огляду на значне моральне старіння і фізичне спрацювання суден (понад 15 років), а також їх малотоннажність (її середній показник є в 3-5 разів меншим від аналогічного у США, Японії, Греції та Ліберії). Його вирішення вимагає реструктуризації суднобудівної галузі, налагодження випуску суден різного призначення на конверсійних заводах[9].

Однак не достатньо лише того, щоб вантажі швидко та якісно перевалювалися в портах, перш за все необхідно забезпечити своєчасну доставку цих вантажів до кінцевого місця призначення, що можливо лише шляхом тісної взаємодії залізничного, морського та автомобільного видів транспорту. Проявом такої співпраці є організація контейнерних, контрейлерні, мультимодальних та інтермодальних перевезень. За оцінкою комісії ЄС найуспішнішим проектом 2019 року був визнаний поїзд комбінованого транспорту «Вікінг», протяжністю руху якого складає 1753 км, що з'єднав чорноморські порти Іллічівськ та Одеса з балтійською торговельною гаванню «Клайпеда».

Успішно функціонує і контрейлерний поїзд «Зубр» на лінії Таллінн - Рига . У 2019 році розпочав функціонування і поїзд для контрейлерних та контейнерних перевезень «Ярослав» за маршрутом Київ - Славкув (Польща) [15], у складі якого налічується 15 платформ з контрейлерами, 12 платформ з контейнерами та 2 пасажирських вагони [16].

Але, лідируючі позиції в забезпеченні реалізації нашої державою транзитної функції належить трубопровідному транспорту. Україна виступає найбільшим в світі транзитером 5 з яких виходить за межі України, та 12 основних нафтопроводів ( «Дружба», Одеса – Броди та ін.).

Великі ризики у трубопровідному транспорту становить значне фізичне старіння його господарства. На сьогоднішній день потребують заміни сотні кілометрів магістральних трубопроводів і десятки газоперекачувальних станцій та діагностики трубопроводів. Другим і можливо найбільш важливим ризиком для трубопровідного господарства України є втрата частини транзитного газу, який постачається в Європу.

Особливе занепокоєння викликало наміри спорудження альтернативного газопроводу в обхід території України, а саме газопроводу «Південний потік», який пролягає по дну Чорного моря в Болгарію, а звідти в Італію і через Балкани в Австрію. Другий газопровід, який будується в обхід України з півдня - «Набукко» для постачання туркменського газу до Європи в обхід Росії та України і реалізується за участю шістьох енергетичних компаній Австрії, Німеччини, Болгарії, Угорщини, Румунії та Туреччини (див.рис.1)[18].

При цьому не лише технічні проблеми трубопровідного транспорту, а ще й нестабільна економічна та політична ситуація в країні значно псує імідж української газотранспортної системи, що в кінцевому результаті може призвести до втрати Україною свого геополітичного впливу на регіон. За таких умов лише будівництво та реконструкція газопроводів і компресорних станцій дозволять підвищити потужність і надійність діючої газотранспортної системи України та забезпечити виконання нею своєї транзитної функції. З метою покращення транзитного іміджу України необхідно особливо увагу приділити розбудові на території нашої держави мережі МТК, оскільки їх розвиток має для країни геостратегічне значення.



Рисунок1 – Газопровід «Набукко».

Загалом територією України проходить такі міжнародні транспортні коридори: № 3, 5, 7, 9, ОЧЕС, Європа-Азія, ТНТК, Балтика-Чорне море.

Коридор №3 маршрут якого пролягає по території 3 держав (Україна, Німеччина, Польща), по українській території проходить через великі транспортні вузли Львів та Київ і ще в 2011 році забезпечував сумарні обсяги перевезень 53,4 млн. тонн вантажі автомобільним і залізничним транспортом, що становить 39% загальних міжнародних перевезень України (при цьому в обсяг міжнародних перевезень включається експорт та імпорт України і транзит через Україну вантажів інших країн)[19].

Протяжністю 1595 км, в тому числі по Україні - залізницею - 266 км. – автомобільним транспортом -338,7 км.(в тому числі відгалуження 47,2 км), коридор №5: зв'язує Італію, Словенію, Угорщину, Словаччину та Україну, ще на початку свого функціонування забезпечував обсяги перевезень в 15.2 млн. тонн вантажів, що становило 33% загального міжнародного потоку України[19].

Коридор «Дунайський» або №7 до якого відносяться українські порти Рені та Ізмаїл, має стратегічне значення для регулярних міжнародних комбінованих перевезень.

Коридору №9 –Гельсінкі – Київ – Одеса – Фінляндія, Литва, Україна, Молдова, Румунія, Болгарія, Греція), ділянки якого забезпечували перевезення 79,3 млн. тонн вантажів, або 57% загального міжнародного потоку України, визначений як одним з першочергових напрямків розбудови на території України мережі МТК[19]

Розбудова мережі МТК має стратегічне значення для розвитку транспортного та промислового комплексу України, оскільки транспортні шляхи, які пролягають через нашу державу, забезпечують найбільш оптимальні, з точки зору транспортних витрат, шляхи сполучення регіонів Середньої Азії, Кавказу, Західної та Північної Європи.

Особливо пріоритетне значення для України має МТК Європа – Азія, який з'єднує Німеччину, Австрію, Чехію, Словаччину, Угорщину, Польщу, Україну, країни Середньої Азії та Китай і проходить через регіональні промислово-економічні вузли України: Київський, Луганський, Донецький, Дніпропетровський, Черкаський, Кіровоградський, Житомирський, Рівненський, Вінницький, Тернопільський, Хмельницький, Львівський, а також крупні центри: Львів, Київ, Дніпропетровськ, виступаючи для останніх важливим джерелом експорту товарів та послуг, валютних надходжень до бюджету та створення додаткових робочих місць[4].

Таким чином, мережа МТК створить всі передумови для виходу України як активного гравця ринку міжнародного транзиту, за умови проведення комплексу заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів територією України, адаптацію національного законодавства до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію великої транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску через державний кордон, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у сфері міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних та фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів дотранзиту через Україну.

За таких умов особлива увага повинна приділятися й ефективній взаємодії різних видів транспорту, адже досить часто перевезення одним видом транспорту стає просто неможливим і вимагає залучення інших видів, досягнення чого можливе лише за рахунок сумісного планування транспортних процесів на різних видах транспорту, переходу на інформаційно-логістичні методи та обслуговування вантажопотоків, що сприятиме усуненню перебоїв в переміщенні товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення та забезпечить своєчасність доставки вантажів.

### **ОБГОВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Таким чином, вирішення задачі підвищення ефективності роботи транспортних підприємств є актуальним і важливим, оскільки сприяє розвитку зовнішніх економічних відносин та утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин усе нові і більш віддалені, складні ринки товарів знижуючи величини загальних витрат транспортних підприємств, зростанню їхньої прибутковості, забезпечує стабільний та збалансований розвиток. Тому дослідження проблемних питань щодо ефективної роботи транспорту України та використання міжнародних транспортних коридорів є актуальним.

### **ВИСНОВКИ**

В умовах нової розстановки сил на світовій арені та випереджаючого розвитку країн Азії, Україна має неабиякі можливості реалізації свого транзитного потенціалу. Так з метою недопущення транзитної ізоляції України та забезпечення ефективного функціонування її транспортної системи необхідно виконати ряд завдань передбачених Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, які спрямовані на:

- оновлення і модернізацію основних фондів, розвиток систем телекомунікації;
- розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів;
- поліпшення інвестиційного клімату;
- розвиток швидкісного залізничного сполучення;
- перехід на ресурсозберігаючі технології;
- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоємності перевезень, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростання вимог користувачів до їх якості, перехід на систему гарантованого забезпечення перевезень за договорами і довгостроковими контрактами, організація системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;
- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій. Розробка та реалізація відповідно до вимог ринкової економіки механізмів прямої, адресної компенсації пільг на проїзд окремих категорій пасажирів на всіх видах транспорту;
- уніфікацію національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні у відповідності з міжнародно-правовими нормами;
- впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;

- забезпечення постійного зростання показників якості транспортного обслуговування населення та ефективності використання рухомого складу;  
- суттєве поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та штучних споруд, будівництво нових автомагістралей та ін. [20].

Успішне виконання цієї Концепції дозволить Україні забезпечити ефективне функціонування її транспортної системи та закріпитися на міжнародному транспортному ринку в якості надійного транзитера, зробивши транзит вагомим джерелом прибутку для бюджету.

#### ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

- 1.Зленко А. Україна у мінливому світі [Текст]/А.Зленко//Газета «Дзеркало тижня.Україна».-№31.-2019.-С.1-7.
- 2.Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів[Текст]:монографія/М.І.Данько, В.Л.Дикань, Н.В.Якименко / - Харків: УкрДАЗТ, 2018. -с.24
- 3.Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни [Текст]: монографія /Ю.С.Бараш/ Дніпропетр. нац. універс. залізн. транспорту ім.ак.В.Лазаряна,2016. –264с.
- 4.Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту[Текст]:Навчальний посібник./Л.Ю.Яцківський,Д.В.Зеркалов/ – Кн. 1. – К.: Арістей, 2017. –544с.
- 5.Чебанова Н.В. Ефективне управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі [Текст] /Н.В.Чебанова// Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№29.-С.382-387.
- 6.Кірдіна О.Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку України[Текст]/О.Г.Кірдіна// Вісник економіки транспорту і промисловості - 2016.-№29.- С.221-226.
- 7.ХахлюкА.Україна–транзитна держава[Електронний ресурс]Режим доступу: <http://eu2001.narod.ru/1/5.htm>.
- 8.Данько М.І., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Юрченко Ю.М.Економіка міжнародних транспортних перевезень [Текст]: Підручник / М.І.Данько, В.Л. Дикань, О.Г. Дейнека, Л.О.Позднякова, Ю.М.Юрченко/-Х.:ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2014.-352с.
- 9.Закон України Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2012-2020 роках [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1087.941.0>
- 10.ЗадворновВ.Здобутки, наміри та перешкоди[Текст]/В.Задворнов // Транспорт. - 2018. -№ 10. -С.12 -20.
- 11.Вісник економіки транспорту і промисловості № 33, 2018 Проблеми транспортного комплексу України
- 12.Офіційний сайт державного комітету статистики України [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- 13.П'ятаченкоГ.Г.Транспортна система України в контексті європейської інтеграції [Текст]/Г.Г.П'ятаченко/- К. "Наукова думка", 2018.
- 14.Офіційний сайт Міністерства транспорту України [Електронний ресурс]// Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/>.
- 15.Пероганич Ю.М. Состояние и перспективы правового урегулирования железнодорожного сообщения между Украиной и Польшей в контексте европейских транспортных коридоров //Konferencja Naukowo - Techniczna Wykorzystanie kolejowych przejść granicznych pomiędzy Ukrainą i Polską w aspekcie europejskich korytarzy transportowych. Kielce -Ameliówka - Cedzyna, Polska, 11-12 czerwca 2016. – Lublin: WDO PKP.[Текст]/Ю.М.Пероганич/ – 2016. – С.55-64.
- 16.Виворіт газової війни [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://vidgolos.com/1056-bb-vivorit-gazovoyi-vijjni.html>
- 17.Саліженко О. В обхід України можливості, які втрачаємо. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://novynar.com.ua/analytics/economics/90536>
- 18.Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори [Текст]// Економіст. - 2012. - №1. - С. 50-57.
- 19.Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020року [Текст]Режим доступу [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=32874&cat\\_id=3185475](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=32874&cat_id=3185475)

#### REFERENCES

- 1.Zlenko A. Ukraine in a changing world [Text]/A. Zlenko//Newspaper "Dzerkalo tyzhnia.Ukraine".-№31.-2019.-P.1-7.
- 2.Danko M.I., Dykan V.L., Yakymenko N.V. Ensuring the competitiveness of industrial enterprises in the conditions of international transport corridors [Text]: monograph / M.I. Danko, V.L. Dykan, N.V. Yakymenko / - Kharkiv: UkrDAZT, 2018. -p.24
- 3.Barash Yu.S. Management of the country's railway transport [Text]: monograph /Y.S.Barash/ Dnipropetr. national the universe iron of transport named after V. Lazaryan, 2016. -264 p.
- 4.Yatskivskiyi L.Yu., Zerkalov D.V. General course of transport[Text]: Study guide./L.Yu.Yatskivskiyi,

D.V.Zarkalov/ – Book. 1. - К.: Aristei, 2017. -544p.

5.Chebanova N.V. Effective management of the economic activity of railway transport enterprises and its impact on the competitiveness of the industry [Text] /N.V. Chebanova// Herald of transport and industry economics -2010.- №29.-P.382-387.

6.Kirdina O.H. Aspects of the influence of railway transport on the economy of Ukraine[Text]/O.G. Kirdina// Bulletin of the economy of transport and industry - 2016.-№29.- P.221-226.

7.Khakhlyuk A. Ukraine – transit state [Electronic resource] Mode of access: <http://eu2001.narod.ru/1/5.htm>.

8.Danko M.I., Dykan V.L., Deyneka O.G., Pozdniakova L.O., Yurchenko Yu.M. Economics of international transport [Text]: Textbook / M.I. Danko, V.L. Dykan, O.G. Deineka, L.O. Pozdniakova, Yu.M. Yurchenko / -Kh.: TOV "Olant", ChP Chizhenko, 2014.-352p.

9.Law of Ukraine On the Comprehensive Program for the Approval of Ukraine as a Transit State in 2012-2020 [Electronic resource] Access mode: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1087.941.0>

10.Zadvornov V. Achievements, intentions and obstacles [Text]/V. Zadvornov // Transport. - 2018. - No. 10. - P.12 -20.

11.Bulletin of the Economy of Transport and Industry No. 33, 2018 Problems of the transport complex of Ukraine

12.Official website of the State Statistics Committee of Ukraine [Electronic resource] Access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

13.H.G. Pyatachenko. The transport system of Ukraine in the context of European integration [Text]/H.G. Pyatachenko/- K. "Scientific opinion", 2018.

14.Official website of the Ministry of Transport of Ukraine [Electronic resource]// Access mode: <http://www.mintrans.gov.ua/>.

15.Yu.M. Peroganych Status and prospects of legal regulation of railway communication between Ukraine and Poland in the context of European transport corridors. Kielce -Ameliówka - Cedzyna, Polska, June 11-12, 2016. Lublin: WDO PKP. [Text]/Y.M. Peroganych/ – 2016. – C.55-64.

16.The reverse of the gas war [Electronic resource] Access mode: <http://vidgolos.com/1056-bb-vivorit-gazovoyi-vijjni.html>

17.Salizhenko O. Bypassing Ukraine, the opportunities we are losing. [Electronic resource] Access mode: <http://novynar.com.ua/analytics/economics/90536>

18.Kutakh Yu. Transit connections of Ukraine and international transport corridors [Text]// Economist. - 2012. - #1. - P. 50-57.

19.Concept of the development of the transport and road complex of Ukraine for the medium-term period and until 2020 [Text] Access mode [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=32874&cat\\_id=3185475](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=32874&cat_id=3185475)

#### **S. V. Kozak, Efficiency of transport of Ukraine and risks when using international transport corridors.**

The common characteristics of the supply chains efficiency are a high level of economic efficiency and the necessary levels of stability and quality of the all processes operation in it, including the transportation efficiency. When the transport processes in the supply chains is evaluated it is necessary to consider the indicators which are critical to maintain the required service level and most fully characterize the results of the executed work from the consumer's point of view. The most important factors in this meaning are the transportation time, the transportation cost and productivity.

The basic methodological approaches of the assessing supply chain operation efficiency has been reviewed in this article. The improvement of the mathematical models of the production transport indicators impact assessment on the transport costs size in the supply chains have been done. A methodological approach that allows to link the components of the inventory management efficiency in the supply chains with the transport process efficiency has been developed. The main factors which have influence on the transportation duration have been taken into account.

Key words: efficiency, supply chain, productivity, cost, transport process, inventory management, time.

*КОЗАК Світлана Володимирівна*, кандидат економічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національний університет водного господарства та природокористування e-mail: [svetakozak1971@ukr.net](mailto:svetakozak1971@ukr.net), <http://orcid.org/0009-0006-3204-1861>

*Svitlana KOZAK*, Doctor of Economics, Associate Professor of the department of transport technologies and technical service National University of Water Management and Nature Management e-mail [svetakozak1971@ukr.net](mailto:svetakozak1971@ukr.net), <http://orcid.org/0009-0006-3204-1861>

DOI 10.36910/automash.v1i22.1361