

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Власенко В. М., канд. іст. наук;
Дегтярьов С. І., д-р іст. наук;
Король С. М., канд. політ. наук;
Куліш А. М., д-р юрид. наук;
Лобко Н. В., канд. іст. наук;
Нестеренко В. А., канд. іст. наук;
Піскун В. М., д-р іст. наук;
Семенов В. М., канд. наук з держ. упр.;
Сухонос В. В., д-р. юрид. наук.

Видання рекомендоване до друку рішенням вченої ради
Навчально-наукового інституту права СумДУ
(протокол № 11 від 11.05. 2017 р.)

Суспільно-політичні процеси на українських землях: історія, проблеми, перспективи : матер. IV Всеукр. наук.-практ. конф. : у 2 част. (Суми, 19 травня 2017 р.) / ред. колегія : В. М. Власенко, С. І. Дегтярьов та ін. – Суми : Сумський державний університет, 2017. – Ч. 1. – 100 с.

До збірника увійшли наукові статті та повідомлення викладачів, студентів, учених та аспірантів ВНЗ і наукових установ, виголошені в рамках IV Всеукраїнської науково-практичної конференції «Суспільно-політичні процеси на українських землях: історія, проблеми, перспективи» (Посвідчення УкрІНТЕІ № 703 від 5 грудня 2016 р.), присвяченої актуальним питанням суспільно-гуманітарних наук.

*КОРОЛЬ С. М., ЗИМОГЛЯД А. В.
(Сумський державний університет)*

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА НА ЗАХІДНИХ КОРДОНАХ УКРАЇНИ

Вигідне географічне положення України в центрі європейського континенту і вихід до Чорного моря роблять нашу країну сполучною ланкою між Європою та Азією. Сьогодні вона має густу мережу транспортних шляхів з досить потужною інфраструктурою. Саме цей фактор формує високий транспортний потенціал України.

У нинішніх реаліях суттєвим фактором стало те, що західні кордони України стали спільним кордоном ЄС і України. Розширення кордону ЄС значною мірою вплинуло на ринок міжнародних перевезень і, у першу чергу, на механізми організації міжнародних перевезень, тим самим викликавши об'єктивну необхідність функціональної перебудови діючих транспортних коридорів.

Отже, як зазначають економісти провідних наукових центрів, світова господарська система сьогодні досягла такого рівня гармонізації, що створює передумови для об'єднання національних економік різних країн, сприяючи підвищенню ефективності їх функціонування та стратегії розвитку шляхом прямого впливу на формування балансу міждержавних сил та інтересів [2].

Якщо ж вести мову про потенційні можливості перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів через Закарпатську область, яка є своєрідними західними воротами України, то в рік вони можуть скласти як мінімум 41 млн. тон. У той же час, спостерігається об'єктивна необхідність в

розширенні даного коридору за рахунок активного впровадження інтермодальних перевезень [3].

Поточна лібералізація на залізничному ринку сприятливо позначилася на зростанні кількості числа власників залізничного рухомого складу, операторів та інших осіб, що стосуються перевезень. Значно зростає потреба в інформаційному супроводі, як для потягів, так і для окремих вагонів або партій вантажу, де використовуються інформаційні системи за стеженням транспортного засобу. Однак ці системи не завжди відповідають сучасним вимогам. Не дивлячись на те, що в даний момент в різних країнах Європи ведеться розробка програм з інформаційного забезпечення та стеження вагонів і вантажів, остаточного вирішення проблеми поки не знайдено, тому що розробники цих програм працюють розрізно.

Таким чином, з огляду на трансформаційні події, які відбуваються на європейському ринку перевезень, вступ України в СОТ і визнання її як країни з ринковою економікою, логічним висновком, щодо перспектив, є об'єктивна можливість збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України, що безперечно може стати важливим фактором стабілізації і перебудови її економіки [1].

ЄС, як потужний торговий партнер і безпосередній сусід, зацікавлений в ефективно функціонуючій українській транспортній мережі, яка прилягає безпосередньо до його кордонів. При цьому вона повинна функціонувати так, щоб не тільки впоратися зі зростаючим обсягом перевезень, але і забезпечувати при цьому надійність, високу якість транспортування і термінальної обробки вантажів, скорочення термінів їх доставки при одночасному зниженні собівартості.

У той же час, наближення кордону ЄС безпосередньо до території України, значно скоректувало формування конкурентного середовища на ринку транспортної інфраструктури [1].

У контексті сучасних ринкових перетворень, фактично, вся територія Закарпатської області може розглядатися як науково-дослідний полігон щодо транспортної інфраструктури, в тому числі в питанні відродження вузькоколійок, або малого рейкового транспорту в важко доступних гірських місцях.

Отже, можна впевнено сказати, що через вигідне географічне положення України, розвиток транспортного співробітництва на західних регіонах має величезні перспективи щодо збільшення обсягів міжнародного транзиту територією, і безперечно може стати важливим фактором стабілізації та перебудови економіки в позитивному напрямі.

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://euroua.com/association/h5-7.html>.

2. Овруцкая Т. Украина-ЕС: пути сотрудничества в сфере транспорта / Т. Овруцкая [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/ukrayna-es-puty-sotrudnychestva-v-sfere-transporta>.

3. Проблемы и возможности транспортного баланса Украины в новом обзоре от Baker Tilly. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id928>.