

УДК 51.82 : 339.56

Мерзляк Анжела Віталіївна

доктор наук з державного управління,
професор, директор Інституту управління
Класичного приватного університету (м. Запоріжжя)

Комар Дмитро Леонідович

аспірант кафедри публічного управління та землеустрою
Класичного приватного університету (м. Запоріжжя)

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

***Анотація.** У статті обґрунтовано роль транзитного потенціалу України в її соціально-економічному розвитку. Визначено цілі та завдання державного регулювання розвитку транспортної системи на сучасному етапі. Здійснено аналіз кількісних показників транзитних вантажопотоків за видами транспорту в Україні. Обґрунтовано нормативно-правове забезпечення транзитних перевезень в Україні. Схарактеризовано перспективні напрямки розвитку транзитного потенціалу України.*

***Ключові слова:** транзитний потенціал, державне управління, міжнародні конвенції, вітчизняні нормативно-правові акти, внутрішні та зовнішні чинники впливу, розвиток транспортних коридорів.*

Мерзляк А.В., Комар Д.Л. Государственное управление развитием транзитного потенциала Украины.

***Аннотация.** В статье обоснована роль транзитного потенциала Украины в ее социально-экономическом развитии. Определены цели и задачи государственного регулирования развития транспортной системы на современном этапе. Проведен анализ количественных показателей транзитных грузопотоков по видам транспорта в Украине. Обосновано нормативно-правовое обеспечение транзитных перевозок в Украине. Охарактеризованы перспективные направления развития транзитного потенциала Украины.*

***Ключевые слова:** транзитный потенциал, государственное управление, международные конвенции, отечественные нормативно-правовые акты, внутренние и внешние факторы влияния, развитие транспортных коридоров.*

Merzlyak A.V., Komar D.L. Public administration of transit capacity development in Ukraine

***Annotation.** In article the role of transit capacity of Ukraine in its social and economic development is proved. The purposes and a task of public regulation of development of the transport system at the present stage are defined. The analysis of quantitative indices of transit freight traffics on means of transport in Ukraine is carried out. Standard legal support of transit transportations in Ukraine is proved. The perspective directions of development of transit capacity of Ukraine are characterized.*

***Key words:** transit potential, public administration, international conventions, domestic normative legal acts, internal and external factors of influence, development of transport corridors.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Становлення України як незалежної держави, розвиток її зовнішніх зв'язків багато в чому залежать від її транспортно-географічного положення й ефективної, налагодженої транспортної системи. Україна має значний транспортний потенціал та розгалужену систему транспортної інфраструктури. Транспортна галузь є однією з найважливіших галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою розширення торговельно-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і, як наслідок, гарантією стабільного розвитку держави. У цьому контексті рівень розвитку транспортної системи України є одним із найважливіших ознак її технологічного прогресу.

Завдання інтеграції економіки України до світового простору вимагає забезпечення міжнародних конкурентних переваг країни. Особливе місце серед них належить транзитному потенціалу – можливостям з транспортування іноземних вантажів українською територією, що забезпечуються вигідним географічним положенням країни, розвинутою транспортною інфраструктурою, а також наявністю значного за обсягами і сталого зовнішнього попиту на такі перевезення. У сучасних умовах Україна має розвинені транспортні зв'язки з країнами Східної та Західної Європи, а транзитне положення України є однією з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів та виробників. Міждержавний транзит через українську територію є значним національним ресурсом, який однак на сьогодні використовується не повною мірою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем реалізації транзитного потенціалу в Україні присвячено наукові праці І. Бураковського, В. Воротіна, А. Гальчинського, В. Гейця, Г. Дмитренка,

О. Кілієвича, Ю. Ковбасюка, Н. Малиш, М. Миколайчука, С. Москаленко, І. Розпутенка, В. Юрчишина та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас, характерними рисами сьогоденного стану діяльності транспортної системи України є спад обсягів перевезень, низький фінансовий стан галузі, зношеність рухомого складу та матеріально-технічної бази, незадовільне вирішення питань приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, непрозорість установлення тарифів та питань ціноутворення, закупівель й використання державного майна, що в результаті призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Формулювання цілей статті. Метою статті є комплексний аналіз сучасного стану та проблем державного управління розвитком транзитного потенціалу України й визначення перспективних напрямів його розвитку.

Виклад основного матеріалу. На сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг є дещо ускладненою. Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, при цьому зношеність основних виробничих фондів складає близько 85%, кількість працівників у галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці державі. Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема через розроблення відповідної транспортної стратегії [13].

На думку С. Матійко, на сьогодні мета державного регулювання розвитку транспортної системи полягає в задоволенні потреб інноваційного соціально орієнтованого розвитку економіки і суспільства в конкурентоздатних якісних транспортних послугах [9]. Досягнення цієї мети забезпечується шляхом ефективного розвитку конкурентного

середовища в транспортній галузі, створення оптимальних резервів у розвитку інфраструктури, досягнення передового рівня розвитку техніки і технологій, посилення уваги до соціальних та екологічних чинників, підвищення національної безпеки країни, що залежить від транспорту.

З огляду на євроінтеграційні прагнення України, важливим напрямком є реалізація заходів щодо адаптації законодавства України до міжнародних стандартів «*aquis communautaire*» у сфері автомобільного транспорту. Хоч більшість сфер діяльності автомобільної транспортної галузі має вже досить розгалужену правову базу, ще є низка важливих ділянок, які вимагають нормативно-правового врегулювання. Деякі галузі цієї сфери значною мірою відповідають праву ЄС, а деякі – лише частково.

Особливо гостро постає питання фінансування автомобільних доріг, залучення іноземних інвестицій. ЄС спрямовує значні кошти зі своїх спільних європейських фондів на розвиток транспортної інфраструктури на території Євросоюзу. Значні обсяги інвестицій вкладено й у розвиток інфраструктури держав-кандидатів до вступу у ЄС. Водночас на Україну це фінансування не поширюється.

Основу транзитного потенціалу України становить залізничний транспорт, яким перевозиться 81% усіх транзитних вантажів у країні (рис. 1). Переважно це експортні вантажі з Білорусі, Казахстану, що скеровуються до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через порти до інших країн світу. 2014 року залізниці України перевезли 29,4 млн. тонн транзитних вантажів, що на 10,9% менше ніж 2013 року і становить лише 7,6% від загального обсягу перевезень вантажів залізничним транспортом (2007 року частка транзиту в загальному обсязі вантажних перевезень залізничним транспортом становила 19,4%). Обсяги транзиту зменшилися за рахунок нафти і нафтопродуктів (на 22,5%), вугілля (на 5,5%), хімічних і мінеральних

добрих (на 30,5%) та хімікатів (на 28,9 %). Усього 2014 року порівняно з 2007 р. було втрачено 70,5 млн. т щорічного обсягу транзитних перевезень вантажів [1].

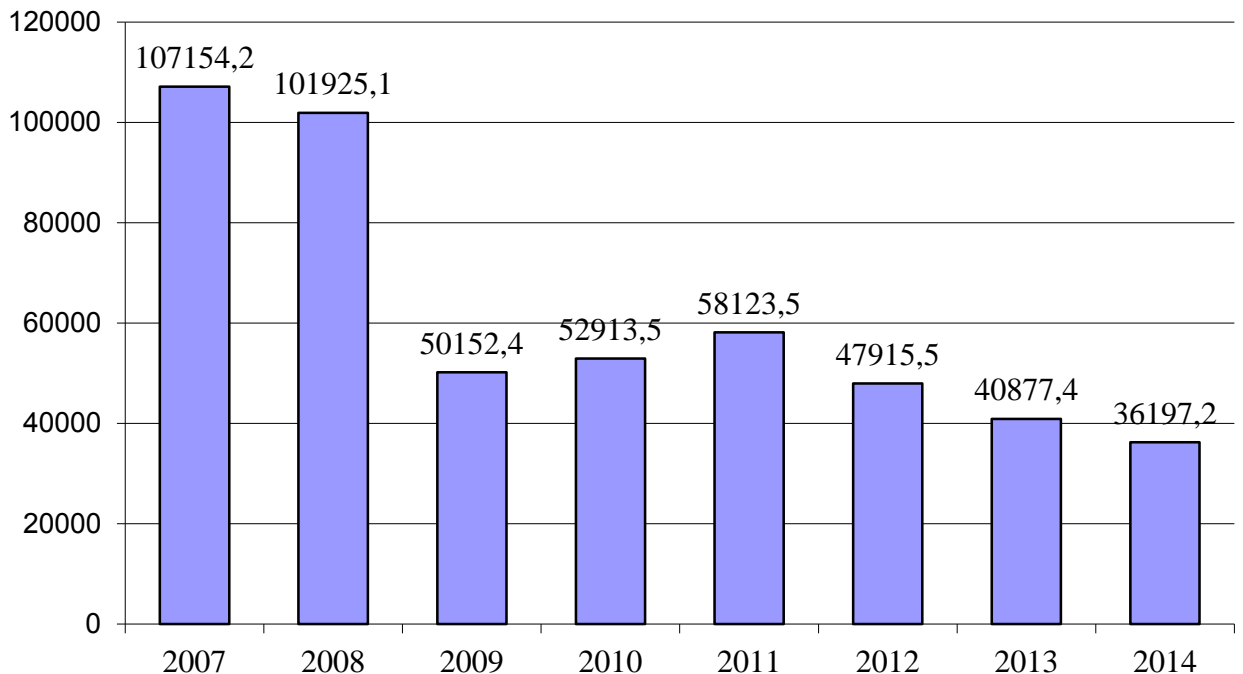


Рис. 1. Динаміка транзитних вантажопотоків (без урахування трубопровідного транспорту), тис. т *

* Складено за даними Державної служби статистики України

У розрізі видів транспорту за обсягами транзитних перевезень 2014 року переважали вантажні перевезення залізничним транспортом – 29398,3 тис. т, далі йдуть автомобільним – 5863,9 тис. т, морським – 797,2 тис. т, авіаційним – 1,2 тис. т, інше – 136,6 тис. т.

2017 року відзначено зростання транзитних вантажоперевезень, що склали 14%, при цьому в портах було перевалено 11,778 млн. т транзитних вантажів. Транзитні перевезення за 2017 р. порівняно з попереднім 2016 р. зросли на 610,8 млн. ткм (3,1%), а тарифний вантажообіг – на 4356,6 млн. ткм (2,3%) [14]. 2017 року збільшились обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка нафти

зросла на 5,3%, газу – на 8,5%. Транзит нафти зріс на 0,8%, газу – на 13,7% [4].

Структура вантажів, що транспортуються через територію України, подано на рис. 2. Основна частка вантажів – понад 40% – припадає на кам'яне вугілля. Територією України від початку року його транспортували понад 8 млн. т.

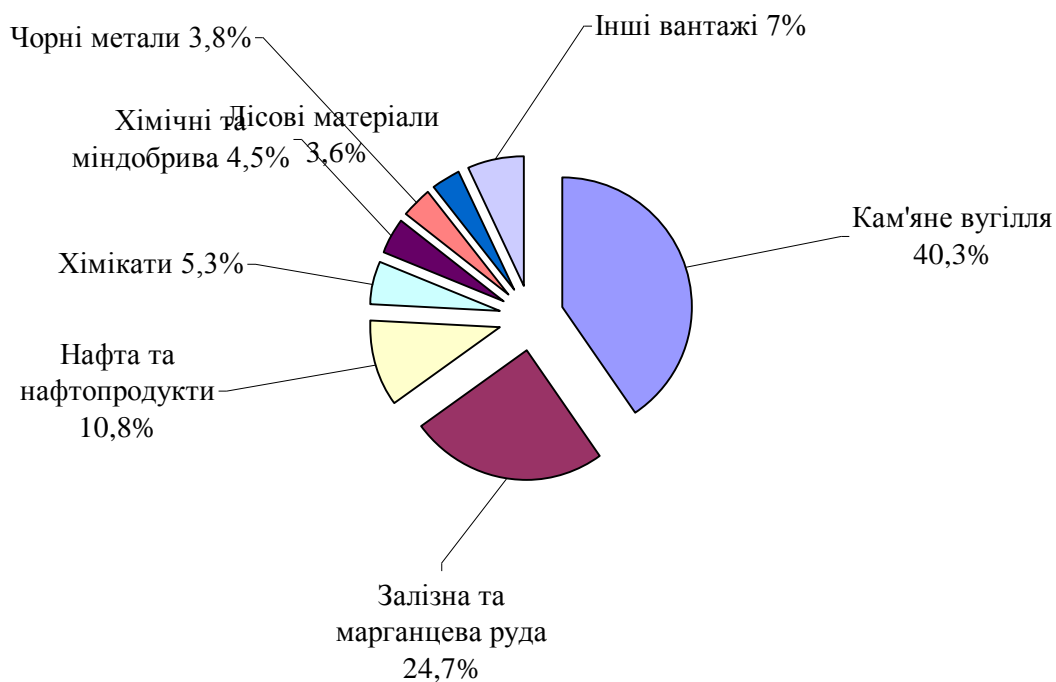


Рис. 2. Структура вантажів, що транспортуються через територію України, % *
* Складено за даними джерела [6]

Щодо тенденцій у цій сфері, то зазначимо, що 2017 року збільшились обсяги транзиту кам'яного вугілля майже у 2,2 разу (або на 3 млн. 879 тис. т порівняно з попереднім роком). Також більш ніж удвічі зросли обсяги постачання через Україну лісових вантажів (майже 700 тис. т). Зросли обсяги транспортування зерна та продуктів помелу. Цей показник збільшився майже на 50% (до 2 млн. т зернових). Також

значно більше перевезень було здійснено 2017 року хімікатів, чорних металів, коксу [6].

Аналіз географічної структури країн, із яких надходять вантажі для перевезення Україною, свідчить про те, що в цьому аспекті лідерами є держави Митного Союзу. Так, 2017 року обсяг транзиту з Російської Федерації зріс на 10,9%. З території Білорусі до України надходить 11% вантажів. 2017 р. обсяги перевезень з цього напрямку зросли майже вдвічі. З Казахстану до України потрапляє до 6% доставок, їх обсяги порівняно з попереднім роком зросли на 11%. Основними країнами призначення транзитних перевезень територією нашої держави є країни Європейського Союзу, Туреччина, Сербія, Японія, Молдова та Бермудські острови [4].

Основним сегментом транспортної системи України на сьогодні залишаються залізничні перевезення. Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, за довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце в Європі і тринадцяте – у світі (експлуатаційна довжина – 21,7 тис. км). Українські залізниці посідають провідне місце за обсягами вантажоперевезень усередині країни та відіграють важливу роль у реалізації транзитного потенціалу України. Понад 82,7% від загальної кількості перевезень вантажів здійснюється залізницями України. Мережа залізниць безпосередньо межує і взаємодіє із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу із 56 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських та річкових портів Азово-Чорноморського басейну (близько 70% усього транзитного потоку спрямовано саме на порти) [10].

Останніми роками було проведено суттєву роботу ПАТ «Укрзалізницею» щодо узгодження тарифної політики. Так, було встановлено певні знижки залізницями на окремі транзитні перевезення (табл. 1).

Таблиця 1

Знижки, що надаються залізницями в Україні на перевезення окремих транспортних вантажів *

Залізниця, що встановила знижки	Застосування	Розмір знижки / ставки
УЗ	З 15.02.2016 р. встановлено знижку на експортно-імпортні перевезення контейнерів залізницями України за маршрутом Нового шовкового шляху через станції Іллічівськ – Поромна та Батумі –Пором	20%
УЗ, ГР, АЗ, КЗХ	Установлено комплексну ставку на перевезення вантажів у приватних 40-футових контейнерах на інвентарних платформах у складі контейнерних поїздів з Європи до Китаю та зворотно	5559 \$
БЧ	З 08.02.2016 р. встановлено знижку на транзитні перевезення основних вантажів, що перевозяться з України до країн Середньої Азії	50%
ГР	Погоджено знижку на транзитні перевезення вантажів, що перевозяться з України до країн Середньої Азії	50-60%
АЗ	Відбувається процедура узгодження знижки на транзитні перевезення вантажів, що перевозяться з України	50%

* Джерело : [5].

Транзитні перевезення в Україні у площині технічної та економічної складових регламентуються міжнародними конвенціями та вітчизняними нормативно-правовими актами, зокрема [11]:

– міжнародні конвенції (технічна складова): Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, Конвенція ООН про морські перевезення вантажів, Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів, Конвенція ООН з морського права, Конвенція з безпечних контейнерів, Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення (КДПГ), Конвенція про дорожній рух, Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами, Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення вантажів, Конвенція для уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень, Угода про міжнародні мультимодальні

перевезення, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів;

– міжнародні конвенції (економічна складова): Кіотська Конвенція, Конвенція про Гармонізовану систему описання та кодування товарів, Конвенція про оподаткування дорожніх перевізних засобів, Конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень, Конвенція про транзитну торгівлю в межах континенту, Конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур, Конвенція про погодженість умов проведення контролю вантажів на кордонах, Митна конвенція про контейнери;

– вітчизняні нормативно-правові акти (технічна складова): Господарський Кодекс України, Повітряний Кодекс, Кодекс торговельного мореплавства, закони України «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про морські порти України», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про трубопровідний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт»;

– вітчизняні нормативно-правові акти (економічна складова): Податковий Кодекс України, Митний Кодекс, закони України «Про транзит вантажів», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» тощо.

Істотне значення для розвитку транзитного потенціалу держави має ухвалений 20 жовтня 1999 року Закон України «Про транзит вантажів», який окреслює принципи організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, а також створює необхідне правове поле у сфері транзиту, сприяючи посиленню ролі України як транзитної. Законодавство про транзит вантажів складається із Закону України «Про

транзит вантажів», Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів.

Згідно зі статтею 2 Закону України «Про транзит вантажів» [7] його дія не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі. Також у цьому Законі визначено терміни та встановлено основні засади регулювання відносин за транзитними перевезеннями.

Відповідно до статті 10 Закону України «Про транзит вантажів» регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що контролюють транзитні вантажі, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає заходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяння нарощуванню обсягів транзитних вантажів. Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту України.

На цей час основна дохідна частина Державного дорожнього фонду України формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів і шин до них. Рівень фінансування дорожніх робіт за останні 10 років становив 14-34% від науково обґрунтованої мінімально необхідної потреби. Водночас фінансування, що виділяється для дорожньої галузі в Україні та приведене до 1 км автодороги загального користування, менше в декілька разів порівняно з країнами Європи. Це призводить до недофінансування навіть першочергових робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг. За останні 7 років фінансування таких робіт склало близько 18-36% від нормативно необхідного (2-4 млрд. грн. при нормативних 11 млрд. грн.) [8].

Останнім часом було внесено окремі зміни до нормативно-правових актів, що стосуються економічної складової регулювання транзитних перевезень через Україну. Так, відповідно до п. 197.8 Податкового Кодексу України (ПКУ) звільняються від обкладення ПДВ операції з постачання послуг із перевезення (переміщення) пасажирів і вантажів транзитом через митну територію України, а також постачання послуг, пов'язаних із таким перевезенням (переміщенням). З метою застосування п. 197.8 ПКУ під час надання послуг, пов'язаних із транзитним перевезенням вантажів, однією зі сторін договору, на підставі якого надаються такі послуги, має бути вантажовласник (отримувач транзитних послуг). Послуги, що надаються сторонніми організаціями та на підставі окремих договорів підприємству, що надає послуги, пов'язані з транзитним перевезенням вантажів, не звільняються від обкладення ПДВ на підставі п. 197.8 ПКУ [12].

Чинники, що визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розподілити на дві групи – зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери загалом. До зовнішніх чинників можна віднести такі: зміну кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг і перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.); зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки і, як наслідок, переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн; різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішніми чинниками при цьому постають: відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів; низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад; низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні; політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах; недостатньо гнучка тарифна політика, що не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн і не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень територією України порівняно з іншими країнами, наявність місцевих зборів, потреба внесення фінансової застави й т. ін. [3].

Висновки з даного дослідження. Загалом розвиток транспортних коридорів в Україні дозволить ефективно використати вдале географічне розташування нашої країни на карті Європи, що своєю чергою буде сприяти створенню нових робочих місць; значно збільшиться кількість замовлень українським підприємствам, а головне, це дозволить підняти рівень інвестиційної привабливості інфраструктури, що розвивається, забезпечить статус України як транзитної держави, сприятиме інтеграції національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему та реалізації національних стратегічних інтересів.

Перспективи подальших розвідок. Перспективами в цьому напрямку може стати дослідження інструментів реалізації та поглиблення взаємовідносин України з країнами ЄС у цій сфері в умовах євроінтеграції,

а також дальший пошук механізмів розвитку транспортної інфраструктури, залучення інвестицій у транспортну галузь тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Брагінський В. В. Транзитна політика України: факт вигід і втрат [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський // Економіка та держава. - 2011. - № 6. - С. 135-138. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2011_6_38.
2. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг : аналітична записка [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1844>
3. Войченко Т. О. Проблеми реалізації транзитного потенціалу водних портів України / Т.О. Войченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/529/513>.
4. Держстат: у 2017-му вантажні перевезення зросли на 1,8% [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://finbalance.com.ua/news/Derzhstat-vantazhni-perevezennya-v-2017-rotsi-zrosli-na-18>.
5. Експортні перевезення вантажів залізницями України у 2015 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mfa.gov.ua/mediafiles/sites/rei/files/1802/Ukrzaliznytsia_18.02.16.pdf.
6. З початку року обсяги залізничного транзиту зросли на 16% [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://info.uz.ua/articles/z-pochatku-roku-zaliznichniy-tranzit-zriz-na-16>.
7. Закон України “Про транзит вантажів” / Відомості Верховної Ради. – 1999. – №51. – С. 446.
8. Кара В.Р., Краївська Н.І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг [Текст] / В.Р. Кара, Н.І. Краївська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.6. – С. 214–225.
9. Матійко С. А. Система державного регулювання діяльності транспортного комплексу України / С. А. Матійко // Наук. вісник Академії муніц. управління : Серія “Управління” [зб. наук. пр.] / [За заг. ред. В. К. Присяжнюка, В. Д. Бакуменка]. Вип. 2 (8). Державне управління та місцеве самоврядування. – К. : ВПЦ АМУ, 2009. – С.222-230.
10. Офіційний сайт Центру транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uz-cargo.com/cargo.html>.
11. Подпятнікова А., Ольмезов В. Правове забезпечення державного регулювання розвитку транзитного потенціалу України. – Режим доступу : [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2013/2013_01\(16\)/16.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2013/2013_01(16)/16.pdf).
12. Постачання транзитних послуг: ПДВ-наслідки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.interbuh.com.ua/ua/documents/onenews/108192>.
13. Пропозиції до стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.asmap.org.ua/info/k_tdk.doc.
14. У 2017 році Укрзалізниця збільшила обсяги перевезень та покращила свою виробничу ефективність [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/468292/.

Statement of the problem. The formation of Ukraine and the development of its external relations depend on the transport and geographical position and well-established transport system. Ukraine has a significant transport potential and an extensive transport infrastructure system. The transport industry is one of the most important branches of the economy, the effective functioning of which is a prerequisite for the expansion of trade and economic relations, ensuring the needs of the population and social production in transportation and, as a consequence, guaranteeing the stable development of the state.

Urgency. The task of integrating the Ukrainian economy into the world space requires the provision of international competitive advantages of the country. A special place among them belongs to the transit potential – the possibilities for transportation of foreign cargoes in the territory of Ukraine, which are provided by advantageous geographical location of the country, developed transport infrastructure. Interstate transit through the Ukrainian territory is a significant national resource, which, however, is currently not fully utilized.

The purpose of the article is to provide a comprehensive analysis of the current state and problems of public administration in developing the transit potential of Ukraine and determine the perspective directions of its development.

Our task was to study quantitative indices of transit freight traffics on means of transport in Ukraine is carried out, standard legal support of transit transportations in Ukraine, the perspective directions of development of transit capacity of Ukraine.

Summary. Today, the goal of state regulation of the development of the transport system is to meet the needs of innovative socially oriented development of the economy and society in competitive high-quality transport

services. Achievement of this goal is ensured by effective development of a competitive environment in the transport sector, creation of optimal reserves in infrastructure development.

The basis of the transit potential of Ukraine is rail transport, which transports 81% of all transit cargo in the country. The network of Ukrainian railways is one of the most developed among European countries, along the length of railway tracks, Ukraine ranks fourth in Europe and thirteenth in the world. Ukrainian railways occupy a leading place in terms of domestic freight traffic and play an important role in the transit potential of Ukraine.

Conclusions and outcomes. The development of transport corridors in Ukraine will allow us to effectively use the good geographical location of our country on the map of Europe, which will help create new jobs; the number of orders will increase significantly for Ukrainian enterprises, which will raise the level of investment attractiveness of the infrastructure, will ensure the status of Ukraine as a transit state, contribute to the integration of the national transport system into the international transport system and the implementation of national strategic interests.