

УДК 338.47:656.027

## СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЗМІНИ СВІТОВИХ ЦЕНТРІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ТА ПОЛІТИЧНОЇ ВЛАДИ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

*В статті висвітлено сучасні проблеми вітчизняної економіки, визначено стратегічні пріоритети розвитку України в умовах зміни світових центрів економічної та політичної влади, зокрема створення високошвидкісного міжнародного транспортного коридору.*

*Ключові слова: економіка України, стратегічні пріоритети, промисловість, високошвидкісна транспортна магістраль.*

**Актуальність.** Економічний розвиток України перебуває під значним впливом процесів міжнародної економічної інтеграції і глобалізації, в умовах суттєвих зрушень на світовій економічній арені. Внаслідок глобальної економічної кризи 2007-2012 рр., яка дістала назву «Велика рецесія», відбувається перерозподіл світового впливу, зміна економічних центрів світу, встановлення нового міжнародного порядку. На перший план виходять країни з економікою, що розвивається. Зростають економічні потужності Китаю, Індії, Росії, Бразилії, та посилюється економічний вплив Мексики, Нігерії, Єгипту, Туреччини, Ірану, Пакистану, Бангладешу, Індонезії, В'єтнаму, Південної Кореї і Філіппін. Це призводить до поступової втрати домінуючого положення країн «Великої сімки», сучасна економіка яких перебуває на стадії стагнації та характеризується «згортанням» промисловості.

Україна, відповідно до рівня та темпу економічного розвитку, перебуває в перманентному кризовому стані, який негативно впливає на позиціонування держави в світовій економіці. Крім того, обраний нашою державою курс на створення соціально орієнтованої ринкової економіки, що передбачає економічне зростання, повну занятість населення, економічну ефективність, стабільний рівень цін, економічну свободу, справедливий розподіл доходів, економічну забезпеченість, раціональний торговий баланс, так і не реалізований. Натомість, за показниками конкурентоспроможності, в 2012 році Україна посіла 73 місце серед 144 країн світу, ВВП на душу населення складає 7,6 тис.долл., що в 2,3 рази нижче ніж у Росії, рівень безробіття сягає 8% економічно активного населення, майже чверть населення знаходиться за межею бідності, сума зовнішнього боргу складає 81 млрд.долл, в той час як, за 2012р. з України в офшори було виведено 167 млрд.грн. [1, 2]. За роки незалежності Україна так і не створила соціально орієнтовану ринкову економіку, не реалізувала свій економічний потенціал і, як наслідок, не досягла навіть рівня економічного розвитку 1990 року, ні на крок не наблизилась до реалізації стратегічного напрямку «До «Великої двадцятки»».

Для того щоб стати успішним гравцем в сучасному глобалізаційному світі, Україна повинна бачити себе частиною світових і регіональних трансформацій, прогнозувати їх наслідки і робити кроки до моделювання оптимальної для себе ситуації.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених питань.** Питанням забезпечення економічного розвитку України, формування моделі її подальшого розвитку, виявлення основних проблем та напрямів економічної політики країни, ефективності функціонування промислового комплексу як основи економіки країни присвячено праці таких відомих вчених, як Алексеєнко Л.М., Бодров В.Г., Геєць В.М., Лукінов І.І., Кідзерський Ю.В., Якубовський М.М., Глиця І.О. [3-8]. Однак, погіршення економічного стану країни, зміна економічних центрів світу, встановлення нового міжнародного порядку обумовлюють необхідність визначення нових стратегічних пріоритетів розвитку економіки України.

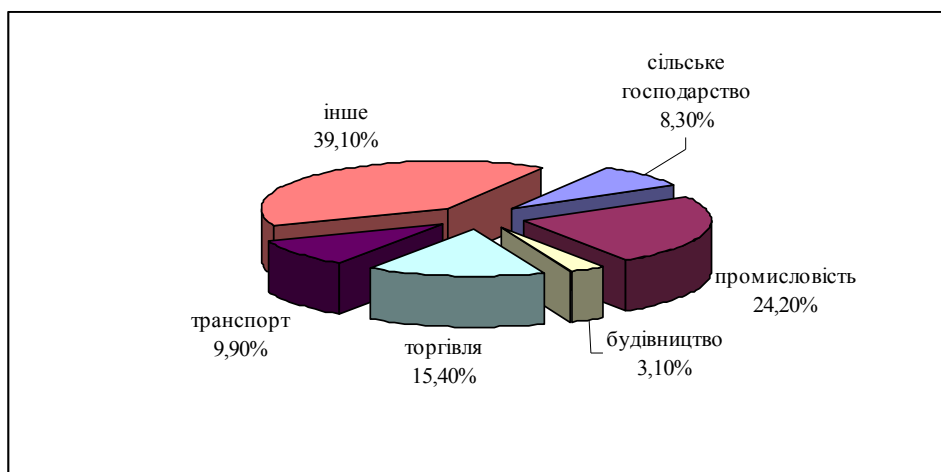
**Метою статті є** аналіз стану економіки України, визначення ключових чинників підвищення її ефективності, обґрунтування, в якості стратегічного напрямку розвитку країни, розбудови високошвидкісного міжнародного транспортного коридору Транс-Євразійського поясу Розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Зі становленням України незалежною державою, країна живе в стані безперервних реформ, які повинні були кардинально перетворити економіку країни, вивести її на якісно новий рівень розвитку. Однак, вибір помилкової стратегії ринкових перетворень, неузгодженість та відсутність взаємозв'язку в структурних пріоритетах країни, направлених, в основному, на вирішення поточних проблем, реалізація непослідовних реформ, які мають характер галузевих програм, призвело до виникнення структурних диспропорцій економіки України, втрати її промислової потужності. Україна не лише не змогла втримати рівень розвитку економіки на досягнутому, а й погіршила її, що підтверджується розміром ВВП, який у 2012р. склав 1,4 трлн.грн та становить лише 69,3% рівня ВВП 1990р. [9]. За паритетом споживчої спроможності національної

грошової одиниці, сьогодні рівень розвитку України, який визначається ВВП на душу населення складає 7,6 тис.долл. та в 2,3 рази відстає від рівня розвитку Росії (ВВП на душу населення – 17,7 тис.долл.) й в 2,1 рази від Білорусі (ВВП на душу населення – 15,1 тис. долл.) [10, 11].

Однією з провідних галузей економіки України є промисловість, яка формує 24,2% ВВП країни (рис.1.). Проте поглиблення деформації в структурі виробництва, поширення низькотехнологічних галузей з використанням застарілих технологій, домінування переробної промисловості з випуском продукції низької стадії переробки, низька частка високотехнологічного

виробництва свідчать про порушення принципів самодостатності та комплексності розвитку промисловості та обумовлюють її відставання, яке характеризується скороченням обсягів виробництва в 2012 р. на 1,8%, в т.ч.: добувна та переробна промисловість – 2,5%, машинобудування – 6%, легка промисловість – 5,3%. А за січень 2013р. порівняно до січня 2012р. темп росту промисловості скоротився на 11,7%. Поряд зі скороченням обсягів промислового виробництва зменшуються обсяги продукції високотехнологічних виробництв. Їх частка за часи незалежності України порівняно до 1990р. скоротилася майже в три рази - з 30,5% до 10,6% [12].



*Рис.1. Структура економіки України 2012р.*

Зниження обсягів виробництва промислової продукції призводить до зростання частки металургійної продукції, яка збільшилась з 11% у 1990р. до 17% в 2012 р., що сприяє зростанню експорту сировини, перетворюючи Україну в сировинний придаток розвинутих країн, місткий ринок для імпорту високотехнологічної продукції. Експортуючи близько 70% матеріально-енергетичних ресурсів та імпортуючи продукцію глибокої переробки, ми власними руками забезпечуємо деградацію вітчизняного промислового потенціалу, обмежуємо можливості економічного зростання України.

Трансформації, які відбувалися в сільському господарстві обумовили перетворення державної власності в приватну власність на землю, що призводить до зменшення аграрного сектору, який в 1990 році становив 18,7% економіки країни, а сьогодні – 8,3%. Держава все більше відсторонюється від вирішення проблем сільського господарства, хоча Україна є в значній мірі аграрною країною, а розвиток аграрного сектору економіки сприятиме економічному розвитку країни.

Тяжкий стан вітчизняних промислових виробництв, сільськогосподарських підприємств, їх неспроможність конкурувати з іноземними

підприємствами обернулися банкрутством більш ніж тисячі підприємств, що обумовило зростання рівня безробіття, зниження рівня життя населення, рівня економічного розвитку. Як результат, за межею бідності в Україні знаходиться майже чверть населення, а частка громадян, які змушені витратити на продукти харчування більше 60% сімейного бюджету, сягає 40% [12].

В сучасних умовах господарювання при зростанні зовнішнього боргу, зниженні рівня життя населення, посиленні структурної недосконалості промисловості, занепаду сільського господарства, основними завданнями України є прискорення економічного розвитку, створення умов для повної зайнятості, забезпечення економічної ефективності, стабільного рівня цін, економічної свободи, справедливого розподілу доходів, раціонального торгового балансу.

Пошук шляхів виходу із складного економічного становища, в якому опинилася Україна, потребує дослідження ключових чинників забезпечення проривного розвитку в країнах «Великої двадцятки».

Зразком ефективної економіки, яка сформована на основі досягнення зазначених економічних цілей є Китайська модель економіки.

Локомотивом розвитку китайської економіки стало стимулювання внутрішнього попиту, що є результатом планомірної та цілеспрямованої внутрішньої політики, яка направлена на створення умов накопичення через контроль над відтворенням робочої сили, національним ринком, централізацією прибутку, ресурсами, технологіями на національному рівні. Це дозволило Китаю досягти високих середньорічних темпів розвитку економіки, сформувавши 12380 млрд.долл. обсягу ВВП, 3200 млрд.долл. золотовалютних резервів країни, 3,87 млрд.долл. обсягу зовнішньої торгівлі, 100 млрд.долл. величини іноземних інвестицій та 9,1 тис.долл. розміру щорічного доходу на душу населення країни [14]. Саме завдяки оголошенню пріоритетними галузями економіки електроніку, інформатику, аерокосмічну та оптоволоконний зв'язок, енергозберігаючі технології, Китай став одним з найбільших експортерів промислових товарів споживчого призначення.

Другим ключовим фактором успіху Китаю є активна інтеграція до світової економіки, яка здійснюється на основі формування зон тісного взаємозв'язку КНР з країнами Азії та ЄС, збільшення інвестицій в розвиток інфраструктури країни та країн Азії, створення нових маршрутів товароруку, що сприяло зростанню частки країни в глобальному експорті, яка сьогодні перевищує 10%. Найбільша частка експорту Китаю приходить на Європейський союз (20%). В глобальному імпорті КНР досягла 9% та стала найбільшим імпортером сировини.

Не менш вражаючі досягнення демонструє Індія, запорукою успіху якої є розвиток сектору високих технологій, що служить джерелом нових ідей і підходів до розвитку наукомістких галузей для різних країн світу. ВВП Індії в 2012 р. склало 4735 млрд.долл. [14]. Сучасна економіка Індії, що характеризується відносно стабільним фінансовим становищем, наявністю значних золотовалютних резервів, динамічно розвивається промисловістю, конкурентоспроможною сферою високих технологій, ємним споживчим ринком, наявністю багатомільйонної кваліфікованої і порівняно дешевої робочої сили обумовлена надійним внутрішнім попитом, залученням прямих іноземних інвестицій, реалізацією нових інфраструктурних проєктів. Внутрішній ринок інформаційних технологій є конкурентствотворюючим фактором національної економіки, що дає новий імпульс економічному зростанню Індії. Галузь сфокусована на ринках і споживчих сегментах, рушійною силою виступає трансформація інноваційної діяльності підприємств згідно з потребами клієнтів.

Росія позиціонується на міжнародній арені, в першу чергу, як один із наймогутніших енергопостачальників. В порівнянні з Китаєм та Індією, Росія демонструє якісне економічне зростання, що визначається вагомим значенням ВВП

на душу населення, що в 2012р. складає 17,7 тис.долл.

Необхідно відмітити, що стрімкий розвиток світової економіки, зростання зовнішньоторговельного обороту в Китаї, Індії та інших країнах Азії змінює направленість основних товаропотоків. Другим по значенню партнером для Європи стає Китай, на долю якого приходить 4% світового ВВП та 5% світової торгівлі.

Розвиток сучасного виробництва споживчих товарів з високою доданою вартістю, високотехнологічного обладнання та електроніки, на яких спеціалізується Китай та Індія, значно підвищують попит на ці товари в країнах ЄС, зумовлюючи зростання їх долі в експорті країн Азії, зокрема Китаю, Індії. Висока частка комплектуючих та інших матеріалів в змінних витратах виробництва, необхідність оперативного корегування обсягів виробництва призводить до необхідності скорочення строку доставки таких товарів, що супроводжується активною розбудовою транспортної інфраструктури, створенням високошвидкісних транспортних коридорів напряму «Європа-Азія». Такі коридори є прототипами Великого шовкового шляху, Транссибірської магістралі та повинні базуватися на об'єднанні Азії та всієї Європи новою інфраструктурою з новими видами швидкісного транспорту [12]. Одним із таких проєктів має стати створення Транс-Європейського поясу Розвитку [15], який базується на відкритті нових наземних, економічно ефективних маршрутів між Європою та Азією.

Для України, яка має вигідне геополітичне та гео економічне положення та є мостом між Європою та Азією, Півднем та Північчю, участь у створенні високошвидкісного міжнародного транспортного коридору між Європою та Азією є одним із стратегічно важливих пріоритетів, який дозволить збільшити обсяги транзиту через країну у 5,4 рази, забезпечити 3 млрд.долл. доходу державному бюджету, сприятиме новій високотехнологічній індустріалізації країни, що дозволить відтворити промисловий сектор економіки країни та досягти поставлених економічних цілей. Однак, для цього необхідно створити сучасну транзито-орієнтовану транспортну систему, основою якої є високошвидкісна міжнародна транспортна магістраль, котра передбачає розбудову нових швидкісних залізничних магістралей, автомобільних доріг, необхідної інфраструктури ( в т.ч.: енергетичної, інформаційної та водної), що дозволить задовольнити міжнародні вимоги до процесу перевезень.

До основних позитивних зрушень в економіці країни під час розбудови магістралі в Україні необхідно віднести:

- надходження прямих іноземних інвестицій до транспортної галузі України, оскільки країни-учасники Транс-Європейського поясу

Розвитку зацікавленні в створенні оптимальних, найкоротших маршрутів доставки товару;

- скорочення рівня безробіття, створення нових робочих місць. Так за підрахунками спеціалістів, в умовах будівництва швидкісної магістралі дорожнє будівництво передбачає створення 450-500 тис. робочих місць, а на підприємствах, які забезпечуватимуть будівництво - понад 1,5 млн., за рахунок розширення виробництва;

- зростання рівня податкових надходжень, особливо під час проведення будівельних робіт;

- зростання валютних надходжень та привабливості України для іноземних інвесторів за рахунок покращення транспортної доступності;

- зростання потреби висококваліфікованих спеціалістів, що сприятиме підвищенню рівня освіти та науки країни;

- стимулювання підприємницької діяльності;

- отримання вітчизняними підприємствами доступу до міжнародного ринку високотехнологічних, високоякісних комплектуючих;

- стимулювання розвитку підприємств будівельного комплексу України.

Варто зазначити, що створення високошвидкісного міжнародного транспортного коридору сприятиме залученню інвестицій в економіку України, стане ключовим фактором відродження промисловості України, і економіки країни в цілому.

При реалізації зазначеного проекту на території України формуються нові зони економічного впливу (з тяжінням до новоствореної транспортної інфраструктури), фундаментом яких є промислові центри, що об'єднують підприємства для створення сучасної конкурентоспроможної продукції. Їх ефективне функціонування сприятиме розбудові транспортно-логістичної інфраструктури та підприємств сфери послуг. Це підприємства, діяльність яких направлена на утримання, ремонт магістралі, контроль за безпекою перевезень, складські транспортно-логістичні центри, а також підприємства сервісу: готельні комплекси, пункти харчування, медичної допомоги, відпочинку.

Оскільки, формування єдиної макрологістичної інфраструктури є одним із основних принципів транспортної політики країн ЄС та Азії, Україна активно обговорює питання створення 42 логістичних транспортно-складських комплексів [16], розміщених на прикордонних переходах, в морських та річкових портах, а також в найбільших вузлових центрах України, таких як Харків (обслуговування товарних потоків з Росією), Львів (товарних потоків з Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Італією, Румунією, Словаччиною, Чехією та Австрією), Київ (обслуговування товарних потоків з Росією, Фінляндією, Молдовою, Румунією, Болгарією, Грецією), Одеса (обслуговування

товарних потоків з Румунією, Болгарією, Грецією, Грузією, Азербайджаном та Туркменістаном), Донецьк (обслуговування товарних потоків з Грузією, Росією, Вірменією, Туреччиною), Рівне (обслуговування товарних потоків з Білоруссю, Польщею та Данією) [17], а також в містах Яготин, Ковель, Луцьк, Краковець, Ужгород, Косини, Івано-Франківськ, Чернівці, Підгайці, Тернопіль, Хмельницький, Житомир, Вінниця, Біла Церква, Черкаси, Кіровоград, Шостка, Глухів, Суми, Полтава, Дніпропетровськ, Луганськ, Ізваричі, Запоріжжя, Маріуполь, Бердянськ, Миколаїв, Херсон, Джанкой, Євпаторія, Севастополь, Сімферополь, Феодосія, Керч, Іллічівськ та Рені [16], базовими елементами яких стануть логістичні центри, об'єднані в єдину систему управління транспортними потоками через країни та включені до складу європейської логістичної системи.

Залучення України до розбудови транспортного коридору напряму Європа-Азія, включення її в макрологістичну інфраструктуру відкриє доступ національних виробників до високотехнологічних, новітніх комплектуючих, напівфабрикатів, матеріалів з країн Європи та Азії, а подальше їх використання в процесі виробництва сприятиме створенню новітньої високоякісної, конкурентоспроможної продукції національних підприємств, що дозволить відтворити промисловий комплекс країни.

Необхідність ефективного використання отриманих можливостей, проведення розробки та реалізації новітньої продукції обумовлюють доцільність створення Промислово-логістичного центру (ПЛЦ), який буде ядром, «мозком» територіальних Промислових центрів та представлятиме собою центр координації та управління інформаційно-інтелектуальними потоками, який має доступ до світового ринку техніки та технології, потужну науково-виробничу базу, що дозволить підприємствам Промислового центру випускати новітню конкурентоспроможну продукцію, створену на основі комплектуючих відомих підприємств міжнародного ринку та реалізовувати її на ринках України, Росії, Білорусії, Казахстану.

Наявність доступу до новітніх технологій виробництва, висока якість продукту, низька ціна та доступ до високошвидкісної магістралі, що суттєво скорочує час подачі продукту на ринок, транспортні витрати, сформовані в умовах функціонування високошвидкісної магістралі напряму Європа-Азія виступатимуть ключовими факторами забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних промислових підприємств на міжнародному ринку. Активізація розвитку промислового потенціалу України, за рахунок створення ПЛЦ та Промислових центрів, сприятиме поступовому відтворенню підприємств машинобудівельного, металургійного комплексу, підприємств транспортного машинобудування, що

приведе до зміни структури промисловості, де основною частиною експорту буде готова продукція, а не сировина.

Такий підйом промисловості позитивно вплине на економічне становище України, прийматиме створенню додаткових робочих місць на промислових підприємствах, що дозволить скоротити рівень безробіття, покращити рівень життя населення, соціальної захищеності.

Оскільки, Україна має сприятливі природно-кліматичні умови для розвитку сільського господарства, родючі землі, розвиток промисловості

в сфері машинобудування стане головним поштовхом розвитку аграрного сектору країни. Наявність та доступність новітніх сільськогосподарської техніки та технологій сприятиме формуванню та подальшому розвитку фермерських угідь на територіях, що знаходяться поза зонами Промислових центрів та економічного впливу високошвидкісної магістралі.

Узагальнена схема відродження економіки України на основі розбудови та функціонування високошвидкісної магістралі представлена на рис.2.

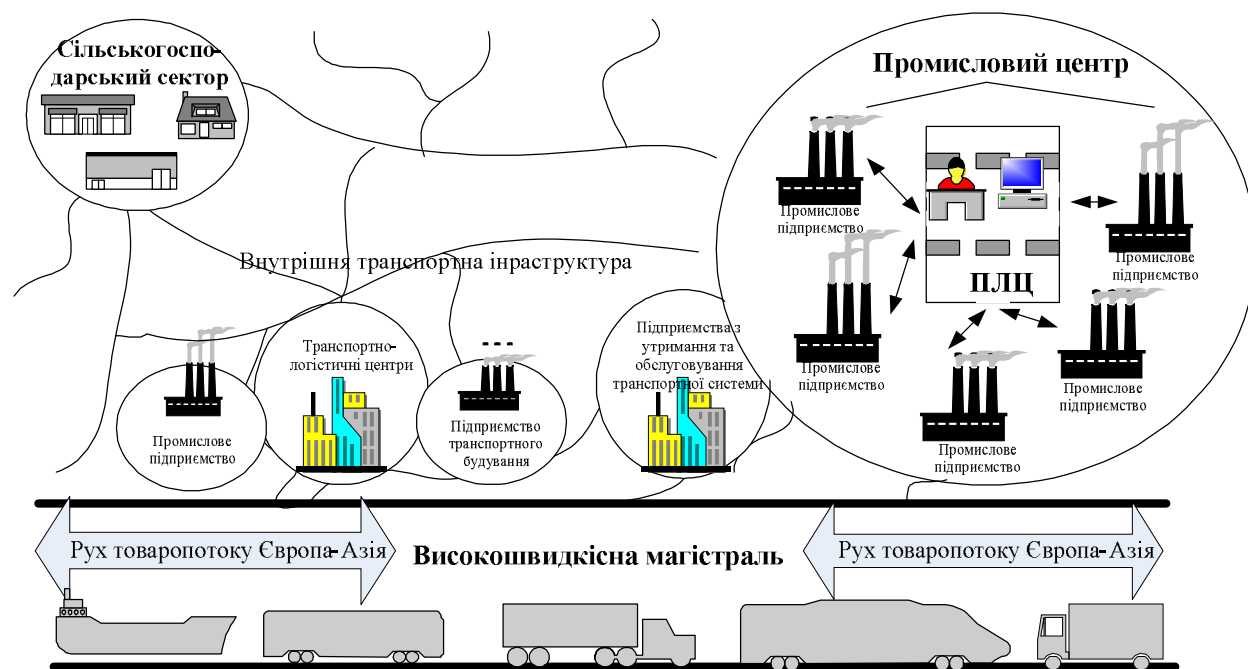


Рис. 2. Принципова схема відродження економіки України на основі будівництва та функціонування високошвидкісної магістралі

**Висновок.** Враховуючи умови розвитку світового господарства, що характеризуються перерозподілом світових центрів економічної та політичної влади з їх тяжінням до Китаю, Росії, Індії, Бразилії, стратегічним пріоритетом, який забезпечить економічне зростання економіки України є її участь в процесі товарообміну між країнами Європи та Азії. Це можливо досягти за умови приєднання України до міжнародного проекту створення високошвидкісного транспортного коридору, який відкриє нові можливості розвитку економіки України, сприятиме активізації та розвитку її промислового сектору, досягненню основних економічних цілей держави.

Реалізація зазначеного проекту потребує підтримки з боку держави, розробки та прийняття закону про стимулювання будівництва міжнародної магістралі, виділення землі під будівництво, узгодження всіх прав та обов'язків між інвесторами та державою. Проте до основних потенційних

результатів будівництва високошвидкісної магістралі на території України слід віднести:

- **в сфері розвитку міжнародного співробітництва:** підвищення політичного іміджу України в Євразії, залучення іноземних інвестицій, створення спільних виробництв;

- **в сфері розвитку транспортної галузі:** ефективне використання транзитного потенціалу, отримання додаткового доходу за рахунок залучення транзитних вантажопотоків, скорочення часу слідування вантажу за рахунок створення швидкісних магістралей та прокладення шляхів європейських стандартів, використання новітніх технологій перевезень, поступове оновлення внутрішньої транспортної системи;

- **в сфері розвитку промислового сектору економіки країни:** приток інвестицій в галузь, відродження промислових підприємств та відтворення промислових центрів, забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств

за рахунок доступу до новітніх технологій виробництва, якісних комплектуючих, зміна структури промислового сектору;

- **в сфері розвитку аграрного комплексу:** створення новітньої техніки сільськогосподарського призначення, створення аграрних об'єднань та фермерських угідь;

- **в соціальній сфері:** зниження рівня безробіття, підвищення рівня життя населення, створення великої кількості робочих місць, формування системи соціального захисту населення.

Можна стверджувати, що будівництво високошвидкісного транспортного коридору, який проходить територією України, є проривним чинником її стабільного розвитку на основі активізації роботи транспортно-промислового сектора та підвищення його результативності, що дозволить Україні стати правомірним учасником процесу товарообміну між країнами Європи та Азії.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Місце України за Глобальним індексом конкурентоспроможності у 2012-2013 рр. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://www.uintai.kiev.ua/viewpage.php?page\\_id=492](http://www.uintai.kiev.ua/viewpage.php?page_id=492)

2. Індекс глобальної конкурентоспроможності 2012: Зростання продуктивності задля підтримки відновлення економіки\* [Електронний ресурс]. // Global Competitiveness Report 2012 - Режим доступу: [http://www.competitiveukraine.org/upload/reports/4\\_ukr.pdf](http://www.competitiveukraine.org/upload/reports/4_ukr.pdf)

3. Алексеенко Л.М. Повышение устойчивости экономики Украины к мировым финансовым кризисам [Текст] / Л.М. Алексеенко / Экономика Украины. - № 1. - 2008. - С. 92-95.

4. Бодров В.Г. Інноваційно-інвестиційна модель національної економіки [Текст]: навч.-метод. матеріали / В.Г. Бодров, О.В. Гусєв, В.Ф. Мартиненко. - К.: НАДУ, 2009. - 60 с.

5. Геєць В.М. Новий курс: реформи в Україні. 2010-2015. Національна доповідь / За заг. ред. В.М. Геєця [та ін.] [Текст] / В.М. Геєць. - К.: НВЦ НБУВ, 2010. - 232 с.

6. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів [Текст]: монографія : у 2 ч. - Ч. 1 / за ред.

В.М. Геєця, А.А. Мазаракі. - К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. - 389 с.

7. Лукинов І.І. Економічні трансформації наприкінці 20-го століття [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakoni.com.ua/node/660>.

8. Потенціал національної промисловості та механізми ефективного розвитку / [Ю.В. Кідзерський, М.М. Якубовський, І.О. Глиця та ін.]; за ред. Ю.В. Кідзерський; НАН України; Ін-т екон. та прогнозув. - К., 2009. - 928с.

9. ВВП України досяг лише 69% от уровня 1990 года [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://economics.lb.ua/state/2013/01/31/187610\\_vvr\\_ukraini\\_dostig\\_lich\\_69\\_urovnya.html](http://economics.lb.ua/state/2013/01/31/187610_vvr_ukraini_dostig_lich_69_urovnya.html)

10. Сколотяный Ю. Анатолий Гальчинский: «Януковичу - премьеру» должно быть стыдно за состояние экономики по эдигой Януковича-президента / Ю. Столотяный // Зеркало недели. - 2013. - №1(98). - С.6.

11. Central intelligence agency [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/up.html>

12. Крюков Г. Нас предали коммутанты / Крюков Г. // Газета 2000. - 2013. - №3(638). - С. F1, F4

13. Сколотяный Ю. Игорь Калетник: «Нам нужны кардинальные изменения приоритетов в экономике» / Ю. Сколотяный // Зеркало недели. - 2013. - №2(99). - С.6.

14. Трансевразийское развитие. Прогноз для Харькова [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://avitrack.net/category/transportnyj-kompleks>

15. Транс-Евразийский пояс Razvitie. Миланский меморандум [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.aif.ru/money/article/57204>

16. Сайт АТ «Українські транспортні коридори» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrtranscor.com.ua>.

17. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. Збірник наукових праць. - Харків: УкрДАЗТ. - №30. - 2010. - С. 11-15.

**Анотація.** В статті освітлені сучасні проблеми економіки України, визначені стратегічні пріоритети розвитку України в умовах зміни світових центрів економічної та політичної влади, в частині створення високошвидкісного міжнародного транспортного коридору.

**Ключові слова:** економіка України, стратегічні пріоритети, промисловість, високошвидкісна транспортна магістраль.

**Summary.** The article highlights the current problems of the national economy, defined strategic priorities of Ukraine's development in a changing world centers of economic and political power, including the creation of high international transport corridor.

**Keywords:** Ukraine's economy, strategic priorities, industry, high-speed highways.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*