МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму

**Кваліфікаційна робота МАГІСТРА**

**на тему «Проблеми та перспективи інтеграції України в міжнародну транспортно-логістичну систему»**

Виконав: студент 2 курсу,

групи 8.0518-ме

спеціальності 051 «Економіка»

освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка»

С. Ю. Степанов

Керівник: к.е.н., доцент Н. О. Дугієнко

Рецензент д.е.н., професор Д. І. Бабміндра

Запоріжжя – 2020

**Міністерство освіти і науки України**

**Запорізький національний університет**

Факультет економічний

Кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму

Рівень вищої освіти магістр

Спеціальність 051«Економіка»

Освітня програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Зав.кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р.

**З А В Д А Н Н Я** **НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА**

**Степанову Савелію Юрійовичу**

(прізвище, ім’я, по-батькові)

1.Тема роботи (проекту) ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ

керівник роботи (проекту) к.е.н, доцент кафедри міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму Дугієнко Наталя Олександрівна.

затверджена наказом ЗНУ від «04» липня 2019 р. № 1110-с

2. Строк подання студентом роботи (проекту) 03.01.2020

3. Вихідні дані до роботи (проекту) інформаційна база законодавчих та нормативних урядових актів, матеріали Державної служби статистики України, публікації у фахових журналах, електронні економічні публікації, Інтернет ресурси

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що належить розробити):узагальнити сутність категорій „транспортно-логістична система”, „транзитний потенціал”; проаналізувати стан транспортно-логістичної системи України, стан транзитних перевезень, іноземних інвестицій; запропонувати напрямки розвитку транспортно-логістичної системи України та розглянути перспективи реалізації транзитних можливостей України.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) 15 рис., 16 табл.

6. Консультанти розділів роботи (проекту)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | ПІП, посада  Консультанта | Підпис, дата | |
| Завдання  видав | Завдання  прийняв |
| Вступ | К.е.н., Дугієнко Н.О. | 06.09.2019 | 06.09.2019 |
| І розділ | К.е.н., Дугієнко Н.О. | 09.09.2019 | 09.09.2019 |
| ІІ розділ | К.е.н., Дугієнко Н.О. | 07.10.2019 | 07.10.2019 |
| ІІІ розділ | К.е.н., Дугієнко Н.О. | 04.11.2019 | 04.11.2019 |
| Висновки | К.е.н., Дугієнко Н.О. | 18.11.2019 | 18.11.2019 |

7. Дата видачі завдання 27.06.2019

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Назва етапів дипломного  проекту (роботи) | Термін виконання етапів  проекту (роботи) | Примітка |
| 1 | Вибір теми | 20.06.2019 | 20.06.2019 |
| 2 | Складання робочого плану | 29.06.2019 | 29.06.2019 |
| 3 | Підбір літератури та вивчення літературних джерел | 06.09.2019 | 06.09.2019 |
| 4 | Складання плану | 11.09.2019 | 11.09.2019 |
| 5 | Виконання вступу | 20.09.2019 | 20.09.2019 |
| 6 | Виконання розділу 1 | 16.10.2019 | 16.10.2019 |
| 7 | Виконання розділу 2 | 19.11.2019 | 19.11.2019 |
| 8 | Виконання розділу 3 | 11.12.2019 | 11.12.2019 |
| 9 | Формулювання загальних висновків | 17.12.2019 | 17.12.2019 |
| 10 | Подання роботи на кафедру на передзахист | 27.11.2019 | 27.11.2019 |
| 11 | Попередній захист роботи на кафедрі | 11.12.2019 | 11.12.2019 |
| 12 | Оформлення роботи та проходження нормоконтролю | 24.12.2019 | 24.12.2019 |
| 13 | Одержання відгуку та рецензії | 27.12.2019 | 27.12.2019 |
| 14 | Подання остаточного варіанту роботи на кафедру | 03.01.2020 | 03.01.2020 |

Студент – дипломник \_\_\_\_\_\_\_\_\_ Степанов С.Ю.

(підпис)

Керівник проекту\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Дугієнко Н.О.

(підпис)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Худолєй Л.В.

**РЕФЕРАТ**

Кваліфікаційна робота: 102 с., 15 рис., 16 табл., 89 джерел.

Об’єктом дослідження є транспортно-логістична система України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних основ інтеграції України у міжнародну транспортно-логістичну систему.

Мета роботи –обґрунтування особливостей розвитку транспортно-логістичної системи України, передумов формування та реалізації транзитного потенціалу України та розробка напрямів стратегічного розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

Методи дослідження – метод формальної логіки, статистико-економічний, графічний методи, синтез та аналіз, метод індукції та дедукції, метод причинно-наслідкових зв’язків.

У роботі висвітлено сутність транспортно-логістичної системи та транзитного потенціалу. Розглянуто процес формування стратегій розвитку регіональних транспортно-логістичних систем. Здійснено аналіз тенденцій та розвитку транспортно-логістичної системи України. Виявлено передумови формування та реалізації транзитного потенціалу України. Проаналізовано розвиток транспортної логістики Запорізького регіону. Виявлено проблеми транспортно-логістичної системи України. Розкрито шляхи розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції. Обґрунтовано перспективи реалізації транзитного потенціалу України.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ЛОГІСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

**SUMMARY**

Qualification work: 102 p., 15 Fig., 16 table., 89 sources.

The object of the study is the transport and logistics system of Ukraine.

The subject of the study is a set of theoretical, methodological and practical foundations of Ukraine's integration into the international transport and logistics system.

The purpose of the work is to develop theoretical and methodological aspects of the direction of development of the transport and logistics system of Ukraine in the conditions of European integration.

During execution of the qualification work we used the following methods: method formal logic – in the study of the numerous approaches and points of view of Russian and Western scholars about the nature of transport-logistical system and its components; statistical and economic – the collection, processing of statistical data, the study of the dynamics and structure dynamics of development of transport logistics of Ukraine; analysis and synthesis – to reveal the peculiarities of adaptation of Ukrainian legislation in the sphere of transport logistics to the European; graphic – to visually display a number of theoretical and practical provisions of the qualification work; induction and deduction-to justify recommendations for the development of the transport and logistics system of Ukraine.

The content of the concept of transport-logistic system and transit potential is revealed in the work, prerequisites for the formation and implementation of the transit potential of Ukraine are determined. The tendencies of development of the transport-logistic system of Ukraine and transport logistics of Zaporozhia region are analyzed. The ways of development of transport-logistic system of Ukraine are offered. Prospects of realization of transit opportunities of Ukraine are specified.

TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM, TRANSIT POTENTIAL, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, LOGISTICS POTENTIAL INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

ЗМІСТ

[ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА 2](#_Toc29808259)

[РЕФЕРАТ 4](#_Toc29808260)

[SUMMARY 5](#_Toc29808261)

[ВСТУП 7](#_Toc29808262)

[РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ 12](#_Toc29808263)

[1.1 Поняття та сутність транспортно-логістичної системи 12](#_Toc29808264)

[1.2 Формування стратегій розвитку регіональних транспортно-логістичних систем 21](#_Toc29808265)

[1.3 Транзитний потенціал в системі стратегічного розвитку транспортного сектору України 31](#_Toc29808266)

[Висновки до розділу 1 38](#_Toc29808267)

[РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ 39](#_Toc29808268)

[2.1 Оцінка транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції 39](#_Toc29808269)

[2.2 Передумови формування та реалізації транзитного потенціалу України 50](#_Toc29808270)

[2.3 Аналіз транспортної логістики Запорізького регіону 61](#_Toc29808271)

[Висновки до розділу 2 69](#_Toc29808272)

[РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ 71](#_Toc29808273)

[3.1 Шляхи розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції 71](#_Toc29808274)

[3.2 Перспективи реалізації транзитних можливостей України 77](#_Toc29808275)

[Висновки до розділу 3 86](#_Toc29808276)

[ВИСНОВКИ 88](#_Toc29808277)

[СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 92](#_Toc29808278)

[Декларація академічної доброчесності 102](#_Toc29808279)

ВСТУП

Глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов’язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів. Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес процесів, пов’язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. Все це зумовлює актуальність проблеми реалізації транзитного потенціалу України, а також визначення нових методів його реалізації.

Загальні проблеми формування транспортно-логістичних систем глибоко проаналізовані багатьма зарубіжними вченими, серед яких Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та ін. Концептуальні засади функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем, транспортних коридорів та інфраструктури, а також розвиток транзитного потенціалу країни досліджують М. Данько, В. Зубенко, Т. Маселко, А. Новікова, С. Панченко, К. Савченко, Т. Сирийчик, С. Співаковський, О. Суворова, І. Токмакова, С. Шевченко. Дослідженню транспортно-логістичних систем, їх ролі в розвитку економіки, а також концептуальним засадам функціонування та розвитку присвячені роботи В. Брагінського, А. Гаджинського, Ю. Григорак, Д. Джонсона, В. Диканя, О. Дороховського, І. Заблодської, Є. Крикавського, І. Лебідь, А. Пасічника, Ю. Пономарьової, К. Ріхтера, Е. Сафонова, О. Соколової та ін.

Разом з тим, залишаються недостатньо розробленими наукові питання щодо науково-теоретичних, методичних і організаційно-правових засад реалізації транзитного потенціалу України в системі її стратегічного розвитку в умовах активізації глобалізаційних процесів світової економіки.

Мета роботи полягає у розробці теоретичних і методичних аспектів щодо напрямів розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність постановки та вирішення комплексу наукових завдань, основними з яких є:

* визначити поняття та сутність «транспортно-логістичної системи»;
* визначити процес формування стратегій розвитку регіональних транспортно-логістичних систем;
* визначити транзитний потенціал в системи стратегічного розвитку транспортного сектору України;
* проаналізувати стан транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції;
* проаналізувати передумови формування та реалізації транзитних перевезень в Україні;
* проаналізувати стан транспортної логістики Запорізького регіону;
* визначити шляхи розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції;
* визначити перспективи реалізації транзитних можливостей України.

Об’єктом дослідження є транспортно-логістична система України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних основ інтеграції України у міжнародну транспортно-логістичну систему.

Мета роботи – обґрунтування особливостей розвитку транспортно-логістичної системи України, передумов формування та реалізації транзитного потенціалу України та розробка напрямів стратегічного розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції.

В процесі виконання кваліфікаційної роботи були використані такі методи: метод формальної логіки – при вивченні численних підходів і точок зору вітчизняних та західних науковців щодо сутності транспортно-логістичної системи та її складових; статистико-економічний – збір, обробка статистичних даних, дослідження динаміки та структури динаміки розвитку транспортної логістики України; синтез та аналіз – з метою розкриття особливостей адаптації українського законодавства у сфері транспортної логістики до європейського; графічний – для наочного відображення низки теоретичних і практичних положень кваліфікаційної роботи; індукції та дедукції – для обґрунтування рекомендацій для розвитку транспортно-логістичної системи України.

Інформаційною базою для написання кваліфікаційної роботи послужили законодавчі та нормативні урядові акти, матеріали державної служби статистики України, публікації у фахових журналах, навчальні посібники, методичні вказівки, монографії, електронні економічні публікації, Інтернет ресурси.

Наукова новизна одержаних результатівполягає в комплексному обґрунтуванні наукових засад дослідження транспортно-логістичної системи України, дослідження передумов формування і реалізації транзитного потенціалу України, а також розробки напрямів подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України.

Наукову новизну засвідчують такі конкретні наукові результати:

*отримало подальший розвиток:*

– загальнотеоретичні засади формування транспортно-логістичної діяльності в частині обґрунтування сутності категорій «транспортно-логістична система», «транзитний потенціал»;

– аналіз сучасного стану і тенденцій транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції, що дозволило виявити реальні проблеми повільного розвитку транспортно-логістичної системи;

* систематизовано причини, які обумовлюють існуюче становище на ринку транзитних вантажних перевезень

– дослідження зарубіжного досвіду заходів щодо розбудови транспортно-логістичної системи країни, що дозволило виявити перспективні напрями розвитку транспортно-логістичної системи та сфери транзитних перевезень.

Практичне значення одержаних результатів може слугувати методологічною основою для розробки шляхів розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах міжнародної інтеграції.

Публікації.За результатами дослідженняопубліковано 2 наукових праці, з них 1 статтю «Стратегії розвитку регіональних транспортно-логістичних систем України» у науковому журналі «Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Економічні науки», 1 тези «Перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України» на XIV Міжнародної науково-практичній конференції «Виклики та перспективи розвитку нової економіки на світовому, державному та регіональному рівнях» (07-08 листопада 2019 року, м. Запоріжжя).

Структура роботи складається зі вступу, в якому обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено його мету та завдання; трьох розділів, перший з яких присвячено дослідженню теоретичних основ транспортно-логістичної системи та транзитного потенціалу, у другому розділі кваліфікаційної роботи проаналізовано стан транспортно-логістичної системи України, виявлені передумови формування та реалізації транзитного потенціалу України та проаналізовано транспортну логістику Запорізького регіону. Третій розділ присвячено визначенню основних шляхів розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції та перспектив реалізації транзитного потенціалу України. Завершують роботу узагальнюючі висновки за результатами дослідження та список використаних джерел.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

1.1 Поняття та сутність транспортно-логістичної системи

Транспортно-логістична система (ТЛС) є однією з найважливіших частин економіки регіонів і України в цілому. Розвиток ТЛС має суттєвий вплив на інші сфери економічної діяльності, міжнародні зв’язки, розвиток як національних так і глобальних ринків. Відкриваються нові можливості розвитку транспортно-логістичної системи з розвитком інформаційних технологій та впровадженням нових методів управління.

Основною метою функціонування транспортно-логістичної системи є якісне обслуговування споживачів у галузі транспортування та логістики, що потребує врахування інтересів споживачів, формування їх лояльності та побудови взаємовідносин, які сприяють високому рівню задоволення клієнтів отриманими послугами, а також розвитку взаємовигідної співпраці з партерами, які є зацікавленими сторонами в підвищенні ефективності роботи підприємств транспорту і логістики.

Транспортно-логістичній системі та її складовим присвячені публікації як зарубіжних, так і вітчизняних учених. Так, дослідженню транспортно-логістичних систем, їх ролі в розвитку економіки, а також концептуальним засадам функціонування та розвитку присвячені роботи В. Брагінського [1], Д. Бауерсокса [2], А. Гаджинського [3], Ю. Григорак [4], Д. Джонсона [5], В. Диканя [6], О. Дороховського [7], І. Заблодської [8], Є. Крикавського [9], І. Лебідь [10], Т. Маселко [11], А. Пасічника [12, 13], Ю. Пономарьової [14], К. Ріхтера [15], Е. Сафонова [16], О. Соколової [17] та ін.

Проведений аналіз наукових публікацій з проблем розвитку транспортно-логістичних систем свідчіть про глибоке теоретичне обґрунтування функціонування транспортних і логістичних систем, однак по-перше серед науковців відсутній єдиний підхід до визначення сутності транспортно-логістичної системи. По-друге недостатньо уваги приділяється системному підходу при визначенні її характеристик і складових.

Аналіз літературних джерел показав, що визначення поняття «транспортно-логістична система» зустрічається лише в невеликій кількості робіт. Частіше окремо розглядають транспортну систему або логістичну систему. Якщо в інформаційних джерелах зустрічається поняття «транспортно-логістична система», то частіше під нею розуміють саме логістичну систему, з чим неможливо погодитись.

Тому систематизуємо визначення поняття «транспортно-логістична система» за авторами, які досліджували поняття саме як транспортно-логістичну систему (табл.1.1).

Таблиця 1.1 – Дефініції поняття «транспортно-логістична система»

|  |  |
| --- | --- |
| Науковець | Дефініція |
| Соколова О. Є. | Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб’єктів транспортно-логістичної діяльності та об’єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальними витратами на максимально вигідних умовах. |
| Дороховський О. М. | Транспортно-логістична система – це сукупність функціональних і забезпечуючих підсистем, що складається з численних взаємодіючих і взаємозалежних елементів – ланок державної транспортно-розподільної мережі, інтегрованих товарно-матеріальним потоком, загальними цілями ведення бізнесу, погодженими зі стратегією соціально-економічного розвитку регіону і України. |
| Сиздикбаєвої Б. У | Транспортно-логістична система – це багаторівнева і багатофункціональна система, що складається з мікро-, мезо- та макрорівнів, яка задовольняє не тільки потреби в транспортно-логістичних послугах, а й підвищує конкурентоспроможність регіону |

Джерело: складено автором на основі: [7, 17, 19].

Визначення Соколової О. Є. та Дороховського О.М. засновані на розгляді транспортно-логістичної системи як сукупності об’єктів та суб’єктів, які виконують функції транспортування та логістики на основі взаємодії. Однак у визначеннях відсутній клієнтоорієнтований підхід, який за мету ставить задоволення потреб споживачів, не приділяється увага інтересам усіх зацікавлених сторін, а також вони не враховують, що в самому терміні «транспортно-логістична система» присутнє поняття системи, яке потребує розгляду вказаної дефініції з точки зору системного підходу. У роботі Сиздикбаєвої Б. У. визначення містить поняття системи і мету її функціонування, але не акцентує увагу на всіх зацікавлених сторонах ТЛС.

У теорії систем під системою розуміють множину взаємозв’язаних елементів будь-якої природи, які утворюють єдине ціле та підпорядковані певній спільній меті [20]. Транспортно-логістична система включає множину взаємозв’язаних елементів у вигляді підприємств транспорту, логістики, транспортних мереж, які утворюють єдине ціле та підпорядковані одній меті (цільовій функції системи) – забезпечення потреби споживачів у якісних транспортно-логістичних послугах з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін. Результатом є переміщення вантажів та пасажирів.

Система має такі властивості (рис. 1.1):

* цілісність транспортно-логістичної системи означає, що кожен елемент системи робить внесок у реалізацію цільової функції системи – задоволення споживачів у якісних транспортно-логістичних послугах);
* організованість – це складна властивість транспортно-логістичної системи, яка полягає у наявності структури, яка сприяє її функціонуванню.
* функціональність, тобто прояв певних властивостей (функцій) транспортно-логістичної системи при взаємодії із зовнішнім середовищем;
* емерджентність, що відображає наявність у будь-якій системі особливих якостей, які не притаманні окремим її елементам, а також сумі елементів, не зв’язаних особливими системоутворюючими зв’язками;
* стійкість – властивість ТЛС, яка відображає можливість зберігати рівновагу під впливом факторів зовнішнього середовища;
* адаптивність – властивість ТЛС змінювати поведінку або структуру з метою збереження, поліпшення або придбання нових якостей в умовах зміни зовнішнього середовища. Обов’язковою умовою можливості адаптації ТЛС є наявність зворотних зв’язків.

Рисунок 1.1 – Властивості системи

Джерело: складено автором на основі [20]

Система має внутрішнє та зовнішнє середовище. Зовнішнє середовище – це все те, що не увійшло до системи. По відношенню до транспортно-логістичної системи – це підприємства, організації, фізичні особи, державні органи тощо, які не мають відношення до її функціонування, але можуть бути споживачами транспортно-логістичних послуг або її постачальниками, або контактними аудиторіями. Система взаємодіє із зовнішнім середовищем за допомогою своїх «входів» і «виходів». Вхід системи – це канали, за допомогою яких зовнішнє середовище впливає на систему. Через входи із зовнішнього середовища до транспортно-логістичної системи надходить речовина, енергія, інформація тощо. Вихід системи – це канали впливу системи на зовнішнє середовище. Результати процесів перетворення входу надходять до зовнішнього середовища через «вихід». Так, результатом процесу перетворення є переміщення вантажів, пасажирів, отримання інформації тощо. Розглядаючи поняття входів та виходів (кількість яких скінчена), вважають, що вони моделюють саме істотні зв’язки між об’єктами.

Елемент системи – це неподільна частина системи, що має деяку самостійність стосовно всієї системи. Неподільність елементів відносна: її потрібно розуміти як недоцільність у межах моделі даної системи, що розглядається, враховувати внутрішню структуру окремих складових останньої. Так, підприємства ТЛС є її елементами. Будь-який об’єкт, узятий за первинний, можна тлумачити як елемент (підсистему) деякої системи вищого рангу. Підсистема – частина системи, виокремлена за тими чи іншими системотворчими (наприклад, функціональними) ознаками. Транспортно-логістична система включає транспортну та логістичну підсистеми, які в поєднанні забезпечують якісне надання транспортно-логістичних послуг споживачам. Будь-яка система може бути підсистемою іншої системи, яка відносно неї є надсистемою. Так, транспортно-логістична система є підсистемою економічної системи держави.

Структура системи – це сукупність її елементів і зв’язків між ними, по яких можуть проходити сигнали і впливи. Взаємодія реальних об’єктів (елементів) системи між собою та із зовнішнім середовищем є різноманітною та багатоаспектною завдяки значній кількості їхніх властивостей. Елемент може впливати на інші елементи системи, змінюючи їхні стани. Цей вплив може бути енергетичним або інформаційним. Стан елемента може змінюватися сам по собі або в результаті сигналів і впливів, що надходять ззовні системи. Функціонування системи як єдиного цілого забезпечується зв’язками між її елементами. У транспортно-логістичній системі елементи впливають один на одного. Так, наприклад, функціонування транспорту впливає на можливості логістичної ефективності, а інформація, що аналізується в логістичній системі, впливає на ефективність перевезень.

Оскільки основною метою функціонування транспортно-логістичної системи є задоволення потреб споживачів у транспортних і логістичних послугах, система повинна бути клієнтоорієнтованою. У сучасних умовах конкурентності ринку, як регіонального, так і глобального, – це один з головних факторів успіху всіх елементів системи та системи в цілому. Клієнтоорієнтованість дозволяє вибудовувати довгострокові взаємовідносини зі споживачами на основі довіри та взаємовигоди.

Однак клієнтоорієнтованість – це запорука успішності функціонування підприємств транспортно-логістичної системи в умовах, коли успішні взаємозв’язки всіх елементів ТЛС, які зацікавлені в якісному обслуговуванні споживачів. Таким чином, можна говорити про те, що ТЛС буде успішно функціонувати тоді, коли співпадають інтереси усіх зацікавлених сторін, включаючи споживачів як основної зацікавленої сторони.

Таким чином, з позицій системного підходу та клієнтоорієнтованості, урахування інтересів усіх зацікавлених сторін, транспортно-логістична система – це система, яка включає інтегровані елементи, пов’язані з наданням транспортно-логістичних послуг, що взаємодіють між собою з метою надання якісних послуг у сфері переміщення вантажів та пасажирів для задоволення потреб споживачів на основі врахування інтересів усіх зацікавлених сторін. Інтегровані елементи та споживачі є зацікавленими сторонами, ефективна взаємодія яких дає якісний результат – довіру споживачів та партнерів на основі ефективних довгострокових взаємовідносин.

Транспортно-логістична система є складною системою до якої входять логістична та транспортна підсистеми (рис. 1.2).

––

Рисунок 1.2 – Складові транспортно-логістичної системи

Джерело: складено автором на основі [1]

Підсистеми транспортно-логістичної системи (транспортна та логістична) є настільки складними, що їх, своєю чергою, називають системами. Транспортна система (ТС) – це система взаємопов’язаних складових (людей, які задіяні в транспортному процесі; інфраструктури; транспортних засобів тощо), яка призначена для транспортування будь-кого (будь-чого) [21]. У теорії виділяють також реальні та ідеальні транспорті системи. Реальні транспортні системи – це відносно обмежені економіко-технологічні об’єкти, які виконують певні транспортні функції. Ідеальні транспортні системи – це деяка сукупність властивостей реальних транспортних систем, яка притаманна всім останнім, незалежно від їх конкретних особливостей [15].

Транспортна система, як складова ТЛС, одна з перших сприймає коливання циклів економічного розвитку, реагує на зміни в міжнародній та національній економіці. Однак і сама розвинена транспортна система, яка побудована на основі інновацій, яка потребує час, стимулює економічний розвиток, забезпечуючи зв’язок виробників та споживачів.

Транспортна система входить до загальної структури життєзабезпечення регіонів і має інфраструктурне значення. Вона є складною системою, яка має свої підсистеми: магістральну мережу і споруди, рухомий склад, підприємства транспорту, гаражі, депо, парки, ремонтну базу, а також підсистему управління та кадрів. Основним завданням в процесі розвитку і функціонування транспортної системи є задоволення потреб споживачів і всіх галузей економіки за рахунок досягнення відповідності між окремими її підсистемами з урахуванням, перш за все, відповідності між параметрами магістральної мережі та транспортного навантаження.

Транспортна система має не тільки економічне, але й велике соціальне значення, тому що впливає на життєдіяльність суспільства та довкілля. З роботою транспорту прямо пов’язані темпи економічного розвитку країни, зростання життєвого рівня населення. Виходячи з цього, проблема раціонального розвитку транспортних систем включає два завдання: вивчення попиту на послуги транспорту з боку споживачів і організація пропозиції [16]. Для їх вирішення використовуються різні методи вивчення попиту, сильних і слабких сторін підприємств транспорту, пошук нових способів ефективної організації управління транспортом.

Другою підсистемою транспортно-логістичної системи є логістична система. Як і для багатьох інших основних понять логістики, усталеного визначення логістичної системи немає. Найбільш поширене визначення зазначає, що логістична система – це адаптивна система зі зворотним зв’язком, яка виконує ті чи інші логістичні операції і функції. Вона, як правило, складається з декількох підсистем і має розвинені зв’язки із зовнішнім середовищем. Або, логістична система – це адаптивна система зі зворотним зв’язком, яка виконує ті або інші логістичні функції, складається із підсистем та має розвинуті внутрішньосистемні, а також зовнішні зв’язки [14].

Логістична система володіє визначальними властивостями, характерними для будь-якої системи, але конкретизованими стосовно завдань логістики. Виділяють такі її особливості: цілісність елементів логістичної системи; логістична система, як єдине ціле, проявляє якості, якими елементи матеріальних та інформаційних потоків, що об’єднуються в логістичну систему, окремо не володіють; складність логістичної системи характеризується такими основними ознаками, як наявність великої кількості елементів та багатофакторний характер взаємодії між ними, підпорядкованість елементів більш низького рівня елементам вищого рівня, що стосується лінійного або функціонального логістичного управління; наявність певної організації структури логістичної системи, що складається із взаємозв’язаних об’єктів та суб’єктів управління, які забезпечують її декомпозицію [22].

Для логістичних систем важливим фактором є здатність швидко реагувати на зміни ринку, а також враховувати різні зміни зовнішнього середовища. Це можуть бути зміни в попиті та пропозиції, загальноекономічній ситуації тощо. Логістична система, як і ТЛС, має зворотний зв’язок і гнучко реагує на все, що відбувається.

Підсистемою логістичної системи називається виділена відповідно з організаційною структурою сукупність елементів і ланок логістичної системи, яка дозволяє вирішувати завдання логістичного адміністрування системи в цілому та/або управління комплексом логістичних функцій в окремій сфері бізнесу компанії. Виділення функціональних підсистем прямо пов’язане з функціональними сферами (областями) логістики і викликано необхідністю підвищення ступеня керованості логістичним процесом, а також завданнями логістичної координації та інтеграції [1].

Сучасні ТЛС являють собою складні об’єкти управління, що характеризуються великою кількістю технологічних зв’язків між окремими підсистемами, безліччю факторів впливу. Складність технології ТЛС, недетермінований характер вхідних потоків, велика кількість обмежень і факторів, обумовлених технологічним регламентом, визначають ефективність роботи ТЛС як об’єкта управління.

1.2 Формування стратегій розвитку регіональних транспортно-логістичних систем

Статус України як держави, яка може бути не тільки стратегічним партнером для інших країн, завдяки територіальному розташуванню та наявності тих чи інших природних ресурсів та аграрного потенціалу, але й мати змогу згідно конкурувати з цими країнами в багатьох галузях, є основною метою, яку ставлять перед собою усі органи державної влади, органи місцевого управління та окремі підприємства регіону.

Розглядаючи економіку регіону як підсистему по відношенню до економіки країни в цілому, можна відзначити, що в цьому аспекті активність регіону приймає форму доцільної діяльності щодо перетворення економічного простору та умов господарювання, тобто підприємницького клімату. Безперечно важливою є розробка не тільки щорічної, але й перспективної (стратегічної) програми розвитку конкретної території.

Однією з головних логістичних проблем розвитку регіонів України є малоефективне управління транспортно-логістичною системою, що не дозволяє достатньо використовувати логістичні можливості регіонів. Під час такого управління не враховується потенціал регіону як в ресурсному, так і економічному плані. Крім того у регіонах не використовуються логістичні можливості, а неефективне управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками призвело до дисбалансу в регіонах. Саме тому розробка виваженої транспортно-логістичної стратегії регіонів держави є в край необхідною для подальшого повного використання економічного потенціалу кожного регіону України. Отже, одним з важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють регіони України [22].

Процес розробки транспортно-логістичної стратегії регіону є надскладним процесом. Алгоритм цього процесу зображено на рис. 1.3.

Рисунок 1.3 – Алгоритм розробки транспортно-логістичної стратегії розвитку регіону

Джерело: побудовано на основі даних [23]

Першим етапом в цьому процесі розробки та вибору логістичної стратегії регіону, а також вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональної логістичної системи є аналіз та оцінка рівня розвитку регіону. Аналіз та оцінка рівня розвитку регіональної логістичної системи здійснюється за двома напрямами: аналіз та оцінка логістичного потенціалу регіону, аналіз та оцінка логістизації економіки регіону.

Таблиця 1.2 – Рівень логістичного потенціалу регіонів України

|  |  |
| --- | --- |
| **Високий** | **Низький** |
| Луганська, Запорізька, Харківська, Донецька, Дніпропетровська, Одеська | Вінницька, Рівненська, Житомирська, Хмельницька, Тернопільська, Івано-Франківська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Чернівецька, Чернігівська, Волинська, Львівська, Закарпатська, Сумська, Київська, АР Крим, Полтавська |

Джерело: побудовано на основі даних [23]

Показники проведених аналітичних дослідницьких робіт (табл. 1.2 і табл. 1.3) демонструють різний рівень розвитку місцевих транспортно-логістичних систем, де регіони країни істотно розрізняються як за рівнем логістичного потенціалу так і за рівнем логістизації їх економіки. Це вимагає впровадження диференційованих підходів до вибору логістичної стратегії і стратегічних цінностей розвитку регіональної логістичної стратегії.

Таблиця 1.3 – Рівень логістизації економіки регіону

|  |  |
| --- | --- |
| **Високий** | **Низький** |
| Волинська, Львівська, Закарпатська, Сумська, Київська, АР Крим, Полтавська, Донецька, Дніпропетровська, Одеська. | Луганська, Запорізька, Харківська, Вінницька, Рівненська, Житомирська, Хмельницька, Тернопільська, Івано-Франківська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Чернівецька, Чернігівська. |

Джерело: побудовано на основі даних [23]

На жаль, регіони України не повністю використовують свої можливості та не залучають необхідних обсягів інвестиційних вкладень, хоча мають надзвичайно вигідне геополітичне розташування та значний рівень логістичного потенціалу. Тому надзвичайно важливою є розробка логістичних стратегій розвитку регіонів залежно від наявного логістичного потенціалу та рівня логістизації їх економіки.

Другий етап – вибір логістичної місії. Зазначимо, що логістична місія – це підвищення ефективності функціонування регіональної логістичної системи задля забезпечення високої якості життя населення регіону, що потребує знаходження та підтримки оптимального балансу взаємодії між усіма елементами регіональної логістичної системи. Логістичний потенціал регіону відображає можливість реалізації цільових орієнтирів розвитку регіональної логістичної системи в рамках місії, що є стратегічним чинником в умовах посилення конкуренції.

На кожному рівні управління місія повинна трансформуватись у конкретні логістичні цілі регіональної логістичної системи. Вибір логістичних цілей повинен здійснюватися за чітко вираженими критеріями оцінки, а саме: за рівнем логістичного потенціалу та рівнем логістизації економіки регіону.

Логістичний потенціал регіону – можливості регіональної системи забезпечувати оптимальні параметри економічних потоків у просторі та часі, які формуються як результат застосування логістичних методів управління. Критерієм оптимальності є мінімум суспільних витрат з управління економічними потоками [22].

Логістичний потенціал можна розглядати як результат інтеграції складових регіональної системи товароруху, який повинен бути кількісно оцінений. Це, в свою чергу, визначає також необхідність дослідження логістичного потенціалу регіону з позицій його структурно-функціонального наповнення.

Складовими оцінки логістичного потенціалу регіону є спеціалізація, природно-ресурсна, геополітична та інфраструктурна [24].

Рисунок 1. 4 – Логістичні цілі регіональної транспортно-логістичної системи

Джерело: складено автором на основі [22]

Якщо розглядати зміст кожної складової логістичного потенціалу регіону, то для оцінки:

* спеціалізації визначається коефіцієнт спеціалізації регіону;
* природно-ресурсної складової визначається сукупний ресурсний потенціал на душу населення та одиницю території;
* геополітичної складової визначаються індекси близькості до столиці, кордонів країни, портів, міжнародних аеропортів і транспортних коридорів;
* інфраструктурної складової визначаються кількість напрямків залізничних та автошляхів в регіоні, щільність залізничних колій та автодоріг з твердим покриттям загального користування, питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям, кількість підприємств оптової та роздрібної торгівлі, загальною площею власних складів підприємств оптової торгівлі, а також загальний рівень покриття мобільним зв’язком територій регіону та кількість провайдерів Інтернету в регіоні.

Для досягнення цілей сталого розвитку регіональної транспортно-логістичної системи мають бути вирішенні такі завдання:

* формування та розвиток оптимальної структури господарського комплексу регіону;
* раціональне використання наявних природних ресурсів та підтримка екологічної безпеки регіону;
* розвиток транспортної, виробничої та соціальної інфраструктури;
* повне задоволення потреб населення у якісних матеріальних благах та послугах [23].

Наступним етапом є вибір транспортно-логістичної стратегії. Стратегія передбачає удосконалення використання потенціалу логістичного розвитку регіону, налагодження механізму управління транспортними, фінансовими та інформаційними потоками в регіоні, а також забезпечення ефективної взаємодії з іншими регіонами. Науковці розрізняють види транспортно-логістичних стратегій залежно від рівня розвитку регіональної логістичної системи (рис. 1.5).

Рисунок 1. 5 – Види транспортно-логістичних стратегій

Джерело: складено автором на основі [22]

Стратегія лідерства, глобалізації та міжрегіональної інтеграції повинна використовуватись регіонами, що мають досить високий рівень логістичного потенціалу та високий рівень логістизації економіки. Ця стратегія спрямовується на розвиток міжрегіональних та міжгалузевих економічних зв’язків. Створення єдиної системи взаємовідносин учасників інтегрованої логістичної системи шляхом узгодження інтересів їх елементів є головною ідеєю цієї стратегії. Вона передбачає формування стійких торговельно-економічних зв’язків між окремими країнами чи групами країн на основі міжнародного поділу праці. Стратегія також передбачає досягнення збільшення ефективності ланцюга поставок, коли всі його учасники, працюючи спільно і разом, отримують вигоди від довгострокової кооперації. Реалізація стратегії інтеграції дає змогу охопити та поєднати у єдиний процес виробничі, сервісні, комерційні та інші види діяльності, що пов’язані із плануванням та управлінням потоковими процесами, які відбуваються у регіональній транспортно-логістичній системі.

Стратегія інтенсифікації економічних потоків передбачає активізацію зусиль регіональних органів влади та регіональних логістичних центрів щодо впорядкування системи руху як внутрішньо регіональними, так і міжрегіональними економічними потоками та ефективне управління ними. За цією стратегією є необхідним активізація зусиль щодо впорядкування системи руху товарних потоків, організація їх концентрації та трансформування у регіональних логістичних центрах (терміналах), ефективного управління системами управління запасами і замовленнями та забезпечення обслуговування об’єктів логістичної інфраструктури.

Раціональна організація транспортних потоків передбачає розвиток як шляхів сполучення (автомобільних, залізничних), так і комплексів з обробки вантажів (залізничних станцій, терміналів, під’їзних шляхів), ремонтних підприємств, сфери послуг. Від залучення транзитних вантажопотоків та організації ефективного їх проходження будь-який регіон може одержати багато переваг, зокрема, повніше використання шляхів сполучення, нарощування обсягів перевалки вантажів, збільшення платежів до бюджетів усіх рівнів, можливість залучення інвесторів, створення нових робочих місць тощо.

Треба звернути увагу на те, що в системі інтенсифікації економічних потоків регіону займає особливе місце використання геоінформаційних систем, які уможливлюють поєднання модельного зображення території (електронне відображення карт, схем) з інформацією табличного типу (різноманітні статистичні дані, списки, економічні показники тощо) [26].

Інформаційні потоки повинні бути присутні на усіх стадіях реалізації ланцюга поставок: попит, замовлення, стан запасів, виробництво, поставка, контроль виконання замовлень. А це означає, що повинні бути інтегровані інформаційні потоки усіх ланок логістичного ланцюга (постачальників, виробників, дистриб’юторів, перевізників, логістичних операторів тощо).

Отже, використання інформаційних систем дає змогу забезпечити централізацію усіх робіт з інформаційної технології в межах виробничо-збутової системи як єдиного цілого. Централізований збір і обробка інформації, забезпечення нею усіх учасників забезпечує горизонтальні зв’язки між ними. Відповідно цим досягається ефект інтеграції всіх учасників регіональної логістичної системи в єдине ціле.

Стратегія нарощення логістичного потенціалу передбачає розвиток логістичної інфраструктури регіонів, формування оптимальної структури економіки регіону, задля забезпечення його спеціалізації та впровадження сучасних логістичних технологій управління. Логістичний потенціал регіону повинен бути спрямований на підвищення ефективності обслуговування споживачів за рахунок високої якості надання логістичних послуг, наближення їх до світових стандартів, впровадження сучасних логістичних технологій управління регіональною логістичною системою.

У межах цієї стратегії кожен з регіонів спеціалізується на окремих видах економічної діяльності. Для цих регіонів характерний низький технологічний уклад виробництва, що вимагає насамперед зміни спеціалізації регіону в напрямку розвитку наукомістких видів діяльності. В той же час одними з головних проблем розвитку регіонів цієї групи є сповільнення темпів зростання виробництва, нерозвиненість ринків технологій, нематеріальних активів, відсутність повноцінної системи моніторингу, регіонального менеджменту, недосконалість внутрішньогалузевої структури виробництва тощо. Тому це призводить до необхідності зміни секторальної та галузевої структури економіки регіону.

Транзит територіями залізничним, автомобільним, водним та авіаційним транспортом може стати одним із основних джерел доходів регіонів держави. Це в свою чергу дозволить забезпечити проходження транспортних потоків регіональної логістичної системи. За рахунок експлуатації об’єктів інфраструктури зростатиме щорічний прибуток, а також істотно пожвавиться економічна активність прилеглих територій. При цьому виникне потреба в послугах будівельної індустрії з благоустрою великих автомагістралей. Реалізація транзитних можливостей регіону і транспортної інфраструктури дозволить підвищити рентабельність багатьох видів економічної діяльності та забезпечить проходження транспортних потоків.

За цієї стратегії формується єдиний логістичний ланцюг, що містить п’ять сфер ефективності:

– зв'язок із постачальниками;

– зв'язок із споживачами;

– технологічні процеси всередині логістичної системи;

– логістичні процеси між елементами регіональної логістичної системи;

– логістичні зв'язки між підприємствами в логістичному ланцюгу [4].

Ця стратегія займає важливе місце в регіональній логістичній системі. Формування логістичної системи у межах цієї стратегії призводить до подолання кризових явищ в економіці регіону, що виникають на кожному етапі розвитку, створення необхідної інфраструктури, розвитку міжрегіональних, міжгалузевих та міжнародних зв’язків, а також комплексного раціонального використання фінансових, матеріальних, інформаційних потоків.

Створення передумов для розвитку транспортно-логістичної системи та забезпечення логістизації економіки регіону шляхом формування системи управління матеріальними та інформаційними потоками є головною метою стратегії формування регіональної логістичної системи регіону.

Фундаментом формування логістичної системи повинні стати логістичні центри. Логістичні центри мають можливості зниження загальних логістичних витрат, отримання відповідних знижок і відносного скорочення питомих транспортних витрат за рахунок наявності достатньо матеріально-технічної бази, досвіду організації товаропостачання, а також кваліфікований комерційний апарат.

Варто зазначити, що в системі реалізації цієї стратегії велика увага приділяється заходам, що пов’язані із мінімізацією витрат. Мінімізація витрат досягається шляхом забезпечення найбільшої ефективності потоків ресурсів, а саме: виключення виробничих відходів, мінімізація часу виконання замовлень, відмова від формування резервних запасів тощо.

Заходами реалізації цієї стратегії є вибір найпростіших операцій, вдосконалення потоків інформації та матеріалів, застосування стандартних процедур та матеріалів, відмова від послідовно виконуваних операцій до паралельних, забезпечення безперебійного матеріального потоку [26].

Попередньо обрані критерії оцінки дозволяють проводити контроль реалізації стратегії. Постійне або періодичне порівняння заданих характеристик та параметрів до поточних значень цих параметрів дають змогу оцінити рівень виконання замовлень, дистрибуції, виробництва продукції тощо. Контроль дозволяє відстежити та оцінити наскільки ефективно реалізуються поставлені завдання, основним із яких є оптимізація потоків регіональної логістичної системи.

1.3 Транзитний потенціал в системі стратегічного розвитку транспортного сектору України

Географічне положення України досить вигідне для активної участі країни у світовій системі економічних відносин і надає унікальну можливість для організації конкурентоздатних транзитних маршрутів. Безпосередня близькість України до розвинутих країн Східної Європи, Російської федерації та Білорусі, а також наявність морських виходів до країн Середземномор’я у купі з наявністю проходів до країн басейну Індійського океану надають великі можливості для реалізації транзитного потенціалу. Україною проходять численні транзитні залізничні та автомобільні дороги, нафто- й газопроводи, які з’єднують нафто- та газотранспортні системи.

Саме тому актуальним завданням є вивчення потенційних можливостей та ступеню реалізації транспортного потенціалу України, оскільки інтенсивний розвиток зовнішньоекономічних зв’язків визначає особливу роль транспорту, який повинен забезпечувати ритмічність, безперебійність, надійність, високу швидкість та гарантії доставки в суворо визначені терміни. Це вимагає впровадження нових умов роботи транспорту, розбудову розвиненої транспортної системи.

Розвиток координації та взаємодії усіх видів наземного, водного та повітряного транспорту є необхідним для розвитку транспортної галузі в цілому. Це повинно здійснюватися на основі широкого впровадження логістичних підходів, автоматизованих систем управління перевізним процесом, розвитку нових технологій. Удосконалення цих складових призведе до повної реалізації транзитних можливостей країни [27].

Транспортні послуги в міжнародних економічних відносинах виступають як самостійна галузь, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів. Але розглядаючи транспортні послуги з іншого боку, це важлива посередницька ланка, без якої неможливий розвиток як внутрішньої, так і міжнародної торгівлі, розвиток окремих сфер економіки.

Проблемам розвитку національного транспортного комплексу, транзитного потенціалу і його ролі в економічному розвитку України приділяли увагу вітчизняні науковці, серед яких: В. Дікань [28, 29],О. Бакаєв [30], Д. Прейгер [31], О. Мініна [32].

Як економічна категорія «транзитний потенціал» об’єднує сутність двох понять «транзит і потенціал». Потенціал – це сила, міць, сукупність можливостей. Найпоширенішим визначенням терміну «потенціал» є трактування В.М. Архангельським, який визначає його як засоби, запаси, джерела, що є в наявності та можуть бути мобілізовані для досягнення певної мети або розв’язання певної задачі [33]. За думкою О. І. Олесюка потенціал – це максимально можлива кількість активних і пасивних, явних і прихованих альтернатив якісного розвитку соціально-економічної системи підприємства у певному середовищі господарювання з урахуванням ресурсних, структурно-функціональних, часових, соціокультурних та інших обмежень [33].

Поняття «транзит» розглядається у Законі України «Про транзит вантажів» як перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [34].

Як і категорія «потенціал», поняття «транзитний потенціал» розглядається в багатьох аспектах. У табл. 1.4 наведені найбільш поширені визначення транзитного потенціалу.

Таблиця 1.4 – Визначення поняття транзитний потенціал

|  |  |
| --- | --- |
| Визначення | Автор |
| 1 | 2 |
| Транзитний потенціал – переміщення по території країни вантажів третіх країн під контролем митних органів без стягування митних зборів і податків | А.П. Суходолов |
| Під транзитним потенціалом розуміється сукупність всіх наявних внутрішніх і зовнішніх можливостей країни для надання послуг з обслуговування міжнародних пасажирських і вантажних транспортних потоків, що йдуть з однієї іноземної держави в іншу по її території без стягування митних зборів, податків і застосування до об’єкту перевезення заходів національної державної політики | Н.О.  Дунаєва |
| Транзитний потенціал транспортної системи – це її здатність забезпечувати високий рівень пропускної спроможності транзитних потоків вантажів в міжнародному зв’язку | О.Н. Ларін |
| Транзитний потенціал – це потенційні можливості наявних і додатково створюваних у країні об’єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах. | Т.В. Блудова |

Продовження таблиці 1.4

|  |  |
| --- | --- |
| Транзитний потенціал регіону – сукупні можливості наявних ресурсів регіональної господарської системи, включаючи інфраструктурні галузі, як елементи цієї системи, забезпечувати проходження територією потужних транзитних потоків, породжувати синергічні просторові ефекти і формувати механізм стимулювання сталого розвитку регіону. | О.В. Мініна |

Джерело: складено автором на основі: [35, 36, 37, 38].

Згідно з розглянутими визначеннями поняття «транзитний потенціал» стосується лише вантажних перевезень без урахування пасажирських перевезень, які є обов’язковою складовою транспортного комплексу.

Економічний зміст категорії «транзитний потенціал» розкривається у Транспортній стратегії Республіки Казахстан до 2015 року, як сукупність зовнішніх та внутрішніх факторів та умов, які визначають здатність країни надати послуги для здійснення міжнародного транзиту через свою територію [39].

Відносно підходу всебічного огляду категорії «транзитний потенціал» визначення Т.В. Блудової є найбільш точним та всеохоплюючим. У ньому розглядаються: можливості наявних та зновстворюваних об’єктів, можливості відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування пасажирів та вантажів.

Але в той же час жоден автор визначення «транзитний потенціал» не враховує географічне положення країни, яке суттєво впливає на величину даного показника. Враховуючи цей недолік пропонується наступне визначення поняття: транзитний потенціал – це сукупність географічного положення країни та розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що надають перевагу в спрямуванні міжнародного транзиту територією держави та визначають її можливість надавати транзитні послуги.

Оскільки глобалізація економічних процесів викликає збільшення обсягів та прискорення термінів вантажних та пасажирських перевезень, постає питання про розвиток і ефективне використання транзитний потенціал України. По суті транзит є експортом транспортних послуг при проходженні вантажу і транспортних засобів територією України і дозволяє ефективно використовувати вітчизняні транспортні системи, стимулюючи їх вдосконалення. На базі такого підходу Н.О. Дунаєва [38] визначає основні зацікавлені сторони у реалізації транзитного потенціалу країни:

* безпосередні споживачі експорту транспортних послуг: національні і міжнародні транспортні і транспортно-логістичні провайдери, що здійснюють транзитні перевезення;
* постачальники транспортних послуг, які можуть бути представлені державою, приватними компаніями або організаціями приватно-державного партнерства;
* зовнішнє середовище в особі економічних агентів, що впливають на процеси реалізації ТП і випробовують вплив з їх боку, наприклад; взаємодіючі підприємства промисловості, енергетики і торгівлі; органи влади.

Україна пов’язує між собою Європу і Азію, Північ та Південь, має спільні кордони з шістьма країнами Європи (Білоруссю, Молдовою, Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною) та Російською Федерацією. 19 адміністративно-територіальних одиниць країни мають вихід на державні кордони, загальна довжина яких складає майже 7000 км. Тобто, Україна є транстериторіальною країною.

Транспортний коридор – це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні і пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає пересувний склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямі, а так само сукупність технологічних, організаційно-правових умов здійснення цих перевезень. Слід зазначити, що, згідно термінології, прийнятої в ЄЕК ООН, термін «транспортний коридор» використовується як по відношенню до міжнародних, так і по відношенню до національних транспортних шляхів [40].

Міжнародні транспортні коридори слід розглядати як транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації.[41]

Міжнародні транспортні коридори є основною формою реалізації транзитного потенціалу, бо вони проходять по ділянках найбільш насичених національних транспортних коридорів, що позитивно впливають на розбудову транспортно-логістичної системи країни, збільшуючи фінансові можливості для модернізації спільно використовуваної інфраструктури.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів є дуже важливим для країни, оскільки він за рахунок зростання обсягів зовнішньоторговельних перевезень забезпечує залучення транзитних вантажів третіх країн, а також підвищує можливість перевезення пасажирів як в самій країні, так і транзитних їх перевезень.

Слід розглядати транзитний потенціал країни як складову стратегічного потенціалу і чинник стратегічного розвитку національної економіки. Транзитний потенціал представляє собою сукупність географічного положення країни та її розвиненої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що визначають можливість країни надавати транзитні послуги і забезпечувати здійснення міжнародного транзиту власною територією. З цих позицій визначення структури транзитний потенціал країни доцільно здійснювати на основі поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів з урахуванням трьох рівнів його формування: державного, регіональний, галузевий (рис. 1.5).

Рисунок 1.6 – Структура транзитного потенціалу країни і рівні його формування

Джерело: складено автором на основі [22]

Таким чином, транзитне положення України – одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. В останній час Україна проводить роботу, спрямовану на підсилення транзитного потенціалу. Однак, цих дій замало для повного його використання. Перш за все, слід вивчити причини, які стримують реалізацію цього потенціалу і не дають можливості отримувати всі переваги від використання транзитного потенціалу країни.

Висновки до розділу 1

Дослідження теоретичних аспектів транспортно-логістичної системи дає підстави для таких висновків:

Аналіз літературних джерел показав, що сьогодні недостатньо освітлено поняття та сутність «транспортно-логістичної системи», що робить актуальним перегляд теоретичних та методичних і розроблення практичних рекомендацій щодо стратегічного розвитку транспортно-логістичної системи України. Розглянуто такі економічні категорії як «транспортно-логістична система», «транзитний потенціал», «міжнародні транспортні коридори».

Визначено основну структуру транспортно-логістичної системи та процес розробки стратегії розвитку транспортно-логістичної системи регіонів. Наведено основні види стратегій до яких входять: стратегія лідерства, глобалізації та міжрегіональної інтеграції; стратегія інтенсифікації економічних потоків регіону; стратегія інтенсифікації економічних потоків регіону; стратегія інтенсифікації економічних потоків регіону, стратегія розвитку транспортної системи.

Визначені основні сторони, які зацікавлені в розвитку транзитного потенціалу країни, серед них є: споживачі експорту транспортних послуг; постачальники транспортних послуг, які можуть бути представлені державою, приватними компаніями або організаціями приватно-державного партнерства; зовнішнє середовище в особі економічних агентів, що впливають на процеси реалізації транспортного потенціалу і випробовують вплив з їх боку, наприклад; взаємодіючі підприємства промисловості, енергетики і торгівлі; органи влади

Визначено, що розглядати структуру транспортного потенціалу країни доцільно на основі поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів з урахуванням трьох рівнів його формування: державного, регіональний, галузевий.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

2.1 Оцінка транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції

На даний час, логістика, як один з ефективних інструментів планування, організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків, спрямована на отримання максимального прибутку усіма учасниками конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат в певному просторі та часі. При чому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Одним з важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони.

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Враховуючи зростаючі товаропотоки на напрямку Європейський Союз – Україна, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, а логістична складова ТЛС тільки формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв’язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв’язків з ЄС [42].

Євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС дасть можливість для розвитку транспортно-логістичної системи України (табл. 2.1). Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не повинні обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

Табл. 2.1 – Головні напрями євроінтеграції України в транспортно-логістичній сфері

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Реалізація проектів залучення фінансових інструментів і коштів фінансових установ ЄС | Співробітництво у сфері гармонізації законодавства та чинних стандартів | Участь у регіональних транспортно-логістичних проектах ЄС |
| – Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту  – Співпраця з тематичними програмами та агентствами ЄС у сфері авіаційного морського та річкового, залізничного транспорту | – Угода про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії  – Нормативно-правова база України щодо адаптації законодавства України у сферах транспорту та туризму до законодавства ЄС | – Східне партнерство  – Стратегія ЄС для Дунайського регіону  – Міжрегіональна програма «ТРАСЕКА» |

Джерело: складено автором на основі: [44].

Відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію, головною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з наявними в ЄС. Створено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння у поліпшенні транспортних сполучень між ЄС та його найближчими сусідами [43].

Важливим кроком у посиленні інтеграції між ЄС та країнами Східного партнерства стало створення спільної транспортно-логістичної мережі між ЄС та його східними сусідами 9 жовтня 2013 р. Регіональна транспортно-логістична мережа Східного партнерства, схвалена міністрами, визначає найважливіші інфраструктурні поєднання між ЄС та його східними сусідами, включаючи Україну. Мережу було розроблено відповідно до поєднань Транс’європейської транспортної мережі (TEN-T) у Литві, Латвії, Польщі та інших країнах – членах ЄС [44].

Проте нині транспортна система України не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу й вирізняється суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм, тому на цьому етапі розвитку транспортної логістики країни, потрібно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС. Йдеться про реалізацію міжнародних транспортно-логістичних проектів із залученням фінансових інструментів ЄС і коштів фінансових установ ЄС. Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів у межах виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону та проекту «ТРАСЕКА». Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону реалізується з 2011 р. та охоплює 14 країн. У рамках цієї стратегії Україна бере участь у роботі пріоритетних проектів щодо поліпшення ситуації у транспортній сфері та розвитку національної транспортно-логістичної системи України [44].

Реальний стан розвитку транспортної логістики України та її місце в глобальній транспортній мережі об’єктивно визначає Індекс ефективності логістики (LPI) (табл. 2.2), який раз на два роки публікує Світовий банк [45].

Як свідчать дані, наведені в таблиці 2.2, протягом 2012–2018 рр. незмінними лідерами цього Індексу виступали переважно країни Західної Європи (Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Великобританія), Японія, США та Сінгапур.

Таблиця 2.2 – Рейтинг Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index –LPI) у 2012–2018 рр.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 2012 | 2014 | 2016 | 2018 |
| 1. Сінгапур | 1. Німеччина | 1. Німеччина | 1. Німеччина |
| 2. Гонконг | 2. Нідерланди | 2. Люксембург | 2. Швеція |
| 3. Фінляндія | 3. Бельгія | 3. Швеція | 3. Бельгія |
| 4. Німеччина | 4. Великобританія | 4. Нідерланди | 4. Австрія |
| 5. Нідерланди | 5. Сінгапур | 5. Сінгапур | 5. Японія |
| 6. Данія | 6. Швеція | 6. Бельгія | 6. Нідерланди |
| 7. Бельгія | 7. Норвегія | 7.Австрія | 7. Сінгапур |
| 8. Японія | 8. Люксембург | 8. Великобританія | 8. Данія |
| 9. США | 9. США | 9. Гонконг | 9. Великобританія |
| 10. Великобританія | 10. Японія | 10. США | 10. Фінляндія |
| ... | ... | ... | ... |
| 66. Україна | 61. Україна | 80. Україна | 66. Україна |

Джерело: складено автором на основі: [45].

Більш детальне вивчення звіту Світового банку «Налагодження зв’язків для підвищення конкурентоспроможності», у якому представлено оцінку країн світу за Індексом ефективності логістики (LPI) 2018 р., показало, що перші місця логістичного рейтингу посіли Німеччина, Швеція, Бельгія та Австрія. Крім них, десятку лідерів за показниками LPI довершують Японія, Нідерланди, Сінгапур, Данія, Великобританія і Фінляндія. Китай опинився на 26-му місці (на одну сходинку вище рейтингу 2016 р.). Індія (найбільш швидкозростаюча економіка) не потрапила в першу 30-ку, опинившись на 44-му місці, що на 9 позицій нижче її показника 2016 р. Завершують список Екваторіальна Гвінея, Мавританія, Сомалі, Гаїті та Сирія.

З найближчих сусідів України Польща займає 28-е місце в рейтингу, Білорусь – на 103-му (2016 р. – 120-е місце). А ось Росія за підсумками 2018 року перебуває на 75-му місці (2016 р. – 99-е місце) з оцінкою в 2,76 бали, тобто відстає від України.

Та варто зазначити, що рівень розвитку логістичної інфраструктури України, за даними LPI, залишає бажати кращого. Так, за підсумками 2018 р. країна посіла 66-е місце в рейтингу, отримавши 2,83 бали з п’яти можливих. У результаті Україна поступається Німеччині на 1,37 бали, а Польщі – на 0,71 бали.

Якщо розглянути субіндекси LPI, то можна побачити, що в 2018 р. найкраще логістика України була оцінена за категорією «Відстеження  
проходження вантажів», де вона посіла 52-ту позицію. Трохи гірше була оцінена категорія «Своєчасність поставок», в якій Україна посіла 56-е місце, а в категорії «Якість і компетентність» – 61 місце. Нижче загальної оцінки країна отримала за міжнародне перевезення (68-е місце), за митницю (89-е місце). Також низько Україна була оцінена згідно з критерієм «Інфраструктура», де посіла 119-е місце (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – Субіндекси показника ефективності логістики України у 2012–2018 рр.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Роки | Загальний індекс | Субіндекси | | | | | |
| Митниця | Інфра-структура | Міжнародні перевезення | Якість і  компе-тентність | Відстеження проходження  вантажів | Своєчасність поставок |
| 2012 | 2,85(66) | 2,41 (88) | 2,69 (70) | 2,72(83) | 2,85 (61) | 3,15 (50) | 3,31 (68) |
| 2014 | 2,98(61) | 2,69 (69) | 2,65 (71) | 2,95 (67) | 2,84 (72) | 3,2 (45) | 3,51 (52) |
| 2016 | 2,74(80) | 2,30 (116) | 2,49 (84) | 2,59 (95) | 2,55 (95) | 2,96 (61) | 3,51 (54) |
| 2018 | 2,83(66) | 2,49 (89) | 2,22 (119) | 2,83 (68) | 2,84 (61) | 3,11 (52) | 3,42 (56) |

Джерело: складено автором на основі: [45].

Аналізуючи динаміку показників LPI по Україні з 2012 по 2018 р., можна констатувати, що найбільший показник країна продемонструвала в 2014 р. (61-е місце і 2,98 бали), найменший – у 2016 р. (80-е місце і 2,57 бали). У 2018 році Україна зайняла 66 місце, що на 14 пунктів вище за попередній період, що значить що економіка відновлюється, а разом з тим покращується транспортно-логістична ситуація в країні, яка повернула ситуацію 2013-2014 років. Одним із вагомих факторів, що знижують рейтинг країни з погляду ефективності логістики, є наявність на її території збройних конфліктів або військових дій. Окрім того, українська логістика нині є однією з найдорожчих за світовими стандартами. Про це повідомляється в аналітичному огляді, підготовленому експертною організацією VoxUkraine [46].

Динаміку розвитку логістичної транспортної інфраструктури України протягом 2016–2018 рр. можна проаналізувати за зміною базових критеріїв (рис. 2.1). Зниження за період з 2016 по 2018 р. зазнали декілька показників. Показник інфраструктури знизився на 10,8%. Також зниження зазнав показник своєчасності доставки вантажів (погіршився на 2,6%). При цьому відчутно збільшилася якість міжнародних перевезень (збільшення становило 9,3%), а також підвищились якість сервісу та рівень спеціалістів логістики на 11,4%. Показник рівня митного контролю збільшився на 8,3% порівнюючи з попереднім терміном. Маленького росту зазнав показник відстеження проходження вантажів (зростання на 5,1%).

Рисунок 2.1 – Базові критерії транспортно-логістичного розвитку України у 2016 та 2018 роках

Джерело: складено автором на основі: [45].

Загалом порівняно з лідерами Україна на даному етапі розвитку використала свій транзитний потенціал і вигідне географічне положення лише наполовину (рис. 2.2), тому для поліпшення позицій на світовому логістичному ринку необхідно вирішувати питання розбудови та модернізації логістичної транспортно-митної інфраструктури, залучення іноземних інвесторів, реалізації разом з Євросоюзом спільних програм розвитку.

Рисунок 2.2 – Порівняння індексів України з максимально можливими у 2018 році

Джерело: складено автором на основі: [45].

Щоб оцінити ступінь привабливості ринку логістики в Україні для іноземних інвестицій, проаналізуємо значення Індексу розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index – EMLI), який уперше був розроблений у 2010 р. науково-дослідним інститутом Transport Intelligence (Великобританія) [46].

Загальний показник індексу підраховується на основі трьох проміжних показників: розміру і динаміки розвитку ринку, ринкової сумісності, розвитку транспортних комунікацій. Рейтинг країн за ЕMLI у 2019 р. наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Рейтинг країн за EMLI у 2019 р.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рейтинг | Країна | Індекс |
| 1 | Китай | 8,87 |
| 2 | Індія | 7,39 |
| 3 | ОАЕ | 6,16 |
| 4 | Індонезія | 6,09 |
| 5 | Малайзія | 6,00 |
| 6 | Саудівська Аравія | 5,71 |
| 7 | Мехіко | 5,67 |
| 8 | Катар | 5,62 |
| 9 | Туреччина | 5,56 |
| 10 | В’єтнам | 5,48 |
| ... | ... | ... |
| 27 | Україна | 4,75 |

Джерело: складено автором на основі: [47].

Як бачимо, за даними рейтингу ЕMLI, у 2018 р. лідирують Китай та Індія, Україна займає лише 27-ту позицію. Рейтинг будується за трьома субіндексами:

1. Вітчизняна логістика;
2. Міжнародна логістика;
3. Основи бізнесу.

Україна посідає 30-е місце за першим субіндексом до якого входять наступні параметри: розмір ринку і темпи зростання привабливості економічного виробництва країни, прогнозовані темпи зростання, фінансова стабільність і чисельність населення:

За другим субіндексом Україна посідає 17-е місце. До нього входять показники: розмір та темпи зростання міжнародного логістичного ринку, розмір і темпи зростання логістичної інтенсивної торгівлі, а також тимчасові витрати на прикордонні процедури.

Лише 37-е місце Україна займає за субіндексом «Основи бізнесу». Серед основних показників цього субіндексу є: стан регуляторного середовища, динаміка кредитування та заборгованості, забезпечення виконання контрактів та антикорупційних механізмів, інфляція та цінова стабільність, розмір злочинності, доступність до ринку та внутрішня стабільність [49].

На вітчизняному ринку не так активно, як на зарубіжних, але також проходить процес трансформації окремих логістичних структур у логістичних операторів, які займаються наданням комплексу логістичних послуг у цілому. Водночас спостерігається вихід потужних логістичних операторів світового масштабу на український ринок, прихід яких сприятиме загостренню конкуренції та розширенню кола пропозицій [48].

Перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні безпосередньо залежать від стану економіки країни. Сфера вантажних перевезень також повністю вписується у цю модель. Чим краще йдуть справи в тих галузях, які користуються її послугами, тим динамічніше розвиваються вантажоперевезення, адже транспорт є природною сполучною ланкою між виробниками, експортерами, імпортерами, торгівлею та іншими важливими секторами вітчизняної економіки.

Розглянемо динаміку основних показників сектора вантажних перевезень в Україні за останні п’ять років – із 2014 по 2018 р (рис. 2. 3). На діаграмі показано вантажообіг у мільйонах тонн, динаміка його росту і падіння.

Рисунок 2.3 – Вантажні перевезення в Україні у 2014-2018 рр.

Джерело: складено автором на основі: [49].

Як бачимо, найбільше падіння спостерігалося у 2014–2015 рр. Причини кризи є військові дії в Донецькій та Луганській областях. У 2016-2017 роках спостерігалась тенденція до відновлення обсягів вантажних перевезень: обсяги за підсумками 2017 р. збільшилися на 1,8% порівняно з аналогічним показником 2016 р., але у 2018 році обсяги знов зменшились на 1,2%.

Серед факторів, що сприяють нинішньому розвитку, варто відзначити ринкові і макроекономічні. Макроекономічні показники говорять про те, що промислове виробництво за останній рік знизилося на 0,1%, обсяги оптової торгівлі зросли на 2,8%, зростання обсягів роздрібної торгівлі становило 8,6%. У цілому показники більш ніж оптимістичні, незважаючи на маленький мінус у промисловості. Втім, його також можна сприймати як збереження у 2018 р. обсягів 2017 р.

У ринкових факторах ми бачимо трохи більше протиріч: загальні обсяги вантажоперевезень зросли за рік на 1,8%, частка залізничних перевезень знизилася на 1,3%, спостерігається зниження вакантності складських приміщень, драйвером розвитку торгівлі залишається сегмент е-commerce.

Відзначимо, що е-commerce досягає вже серйозного рівня розвитку в Україні, займаючи в загальному обсязі рітейлу близько 3%. Це дуже хороший показник, ураховуючи те, що електронна торгівля через Інтернет ще кілька років тому в українській економіці не грала практично ніякої ролі. На думку багатьох експертів, потенціал тут великий, про що слід пам'ятати і керівникам транспортних підприємств.

Проблеми залізничного транспорту легко пояснити. Цей сектор продовжує страждати від сильної зношеності рухомого складу. Крім того, періодичне зростання тарифів мотивує замовників йти до автоперевізників. Поки що рано говорити про будь-які серйозні зміни у сфері водного транспорту. А трубопровідний, як відомо, дуже залежний від політичних процесів, які відбуваються навколо України [50].

Динаміку зміни обсягів вантажоперевезень і частку ринку за основними видами транспорту можна розглянути на діаграмі (рис. 2.4).

Рисунок 2.4 – Динаміка зміни обсягів вантажоперевезень і частку ринку за основними видами транспорту в Україні за 2016-2018 рр.

Джерело: складено автором на основі: [49].

З початку 2014 р. обсяги перевезень різними видами транспорту змінювалися. Найбільший обсяг перевезень припадає на залізничний транспорт, на другому місці – автомобільний. Обсяг залізничних перевезень знизився на 17,3 млн. т у 2018 р. проти 2017 р. Проте збільшився обсяг автомобільних перевезень на 7,9 млн. т у 2018 р. проти 2017 р. Тимчасова втрата контролю над частиною територій негативно позначилася на вантажних перевезеннях та економіці країни у цілому. Така ж ситуація і з перевезенням вантажів залізничним та трубопровідним. Ця ситуація була спричинена політико-економічною кризою останніх років у відносинах між Україною та Росією – донедавна основним торговельним партнером України.

2.2 Передумови формування та реалізації транзитного потенціалу України

Ефективне використання географічного положення у сфері транзитних перевезень більшою частиною країн світу призводить до наповнення державного бюджету. Перевезення транзитних вантажів через свою територію є важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Здійснюючи транзит вантажів через країну формується значна частка доданої вартості, яка наповнює відповідні бюджети. Ця стаття доходів бюджетів є стабільним джерелом доходів. Саме тому розвиток транзитних перевезень в Україні є вкрай необхідним для економічного зростання. Для цього треба визначити чинники, що впливають на діяльність транспортного комплексу України.

Основні причини сучасного становища транспортного комплексу поділяють на дві групи чинників: зовнішні та внутрішні (табл. 2.5).

Внутрішні чинники мають технічні, економічні, політичні та правові корені, причому більшість із них носять системний характер і потребують втручання державної влади для вирішення цих питань та корінного реформування транспортної галузі в цілому.

Виходячи із сучасних реалій слід вивчати внутрішні чинники та розробляти заходи щодо їх оптимізації, бо суттєво вплинути на зовнішні чинники Україна не в змозі.

Таблиця 2.5 – Зовнішні та внутрішні чинники становища транспортного комплексу України

|  |  |
| --- | --- |
| Зовнішні чинники | Внутрішні чинники |
| 1. Зміна кон’юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, вимог до швидкості й якості транспортних послуг, зміни в структурі транзитних вантажів); | 1. Відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;  низьку якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад; |
| 2. Зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтації транзиту з портів України на порти сусідніх країн; | 2. Низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низьку пропускну спроможність прикордонних пунктів пропуску, високу вартість, складність та тривалість послуг, що надаються при перетині кордону; |
| 3. Різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн. | 3. 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; |
|  | 4. Недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень територією України, наявність місцевих зборів і т.д. |

Джерело: складено автором на основі: [51, 52].

Географічні, законодавчі, інфраструктурні, техніко-технологічні, політичні, інформаційні та економічні чинники визначають взаємний розвиток транспортної галузі і соціально-економічного розвитку країни [53].

Як вже було зазначено географічні чинники є сильною стороною розвитку транзитного потенціалу та транспортної галузі в цілому. В Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні зазначені основні транспортні зв’язки, що проходять через нашу країну:

* країни Центральної Європи – країни СНД;
* країни Південної Європи, Ближнього Сходу, Африки – країни СНД;
* Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
* Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії [53].

Система пан’європейських коридорів не повністю відповідає економічним і геополітичним інтересам України, оскільки не забезпечує транспортних підходів до ряду регіонів, що є крупними учасниками зовнішньоекономічної діяльності, і не дозволяє повною мірою використовувати транспортні комунікації України для забезпечення міжнародних трансконтинентальних зв'язків [53]. Але, відмовлятися від вже створеної і функціонуючої системи Крітських коридорів було б недоцільним, оскільки вони забезпечують транспортні зв’язки на всьому географічному просторі Європи, тому що, навпаки, інтеграція національних економік в глобальну систему зовнішньоторговельного обміну вимагає удосконалення старих і створення нових можливостей для перевезення пасажирів і вантажів.

Вивчення чинників, що заважають повноцінному входженню України до світової транспортної мережі неможливе без аналізу правового поля, в якому функціонує національна транспортна галузь. Розглядаючи умови реалізації транзитного потенціалу України, умови праці національних автоперевізників, слід зазначити, що вони дещо відрізняються від аналогічних норм для країн ЄС. Слід відзначити, що існують певні розбіжності, які заважають представникам автотранспортного комплексу України користуватися рівними правами з європейськими перевізниками й знижують ефективність використання транзитного потенціалу.

Питанням адаптації національної законодавчої бази до законодавчого поля ЄС в сфері діяльності транспорту присвячено багато наукових робіт. Можна зазначити труди В. Дідик [54], В. Дятлова [55, 56], О. Карась [57], Г. Мищенко [58], Ю. Пащенко [59], І. Ховавко [60] та інші. В українському транспортному законодавстві не визначеними залишаються такі положення, які потребують адаптації з певними нормами аналогічного законодавства ЄС:

* питання ліцензування залізничних підприємств, які у законодавстві ЄС оговорюються в Директиві Ради 95/18 [61];
* питання розподілу потужностей залізничної інфраструктури і накладання плати за використання інфраструктури (Директива Ради 95/19 [62);
* питання розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію на відповідність вимогам безпеки (Директива Ради 2001/14/ЄС [63]);
* питання про експлуатаційну сумісність транс’європейської залізничної високошвидкісної системи (Директива Ради 96/48/ЄС [64]);
* питання щодо фінансової звітності стосовно витрат на інфраструктуру у сфері автодорожнього, залізничного та внутрішнього водного транспорту (Регламент Ради 1108/70/ЄЕС [65]) тощо.

Однак слід зазначити, що певна робота з адаптації української законодавчої бази до вимог ЄС в країні все ж таки ведеться (табл. 2.5). Але ведеться вона дуже повільними темпами.

Таблиця 2.5 – Міжнародні транспортні конвенції та угоди

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Рік | Назва | Примітки |
| 1 | 2 | 3 |
| 19.05.56, Женева | Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів | Приєднання від 01.08.2006 на підставі Указу Президента  № 57-16 |

Продовження таблиці 2.5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 01.09.70 | Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних продуктів і про спільні транспортні засоби, які призначені для таких перевезень | Приєднання від 02.04.2007 на підставі Указу Президента України № 262/2007 |
| 01.07.70 | Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення | Приєднання від 07.09.2005 на підставі Указу Президента України № 2819-15 |
| 01.03.73 | Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу | Приєднання від 15.12.2004 на підставі Указу Президента України № 2239-15 |
| 21.10.82 | Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах | Приєднання від 04.07.2002 на підставі Указу Президента України № 616/2002 |
| 20.05.87, Женева | Конвенція про спільну транзитну процедуру | Передбачається приєднання з моменту набрання чинності Угоди про асоціацію між Україною та ЄС |
| 2000, Кіото | Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур | Приєднання від 05.03.2011 на підставі Указу Президента України № 227-16 |
| 24.05.80, Женева | Конвенція ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів | Впроваджується протягом 8 років після набуття чинності Угоди про асоціацію між Україною та ЄС |
| 26.06.90, Стамбул | Конвенція про тимчасове ввезення | Приєднання від 24.03.2004 |
| 01.02.91 | Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об’єкти | Приєднання від 11.07.2005 г. |

Джерело: складено автором на основі: [56].

Таблиця 2.5 демонструє, що існує часовий лаг у прийнятті Україною більшості угод, що регламентують процедури діяльності транспортного комплексу в Європі. Ще більш наявним цей стан є у сфері прийняття екологічних стандартів діяльності автотранспортного комплексу.

Система нормативних документів, які регламентують вплив автотранспортного комплексу на атмосферне повітря, є застарілою і не відповідає сучасним реаліям. Основна частина нормативної документації прийнята ще за часів СРСР. Їх дія періодично подовжується, але кардинальних замін не проводиться. Виключеннями в даному масиві документів є ГОСТ 17.2.2.01-84 «Охорона природи. Атмосфера. Дизелі автомобільні. Димність відпрацьованих газів. Норми і методи вимірювань», замінений з 01.01.03 на ДСТУ UN/ЕCЕ R 24.03.2002, і ГОСТ 17.2.2.03-87, замінений на ДСТУ 4277:2004 з 31.01.2004.

Оновлення екологічних умов не відповідає швидкості розвитку автомобілебудівної галузі, тим самим це призводить до того, що в Україні на законодавчому рівні дозволений випуск і використання автомобілів, дія яких на довкілля виходить за рамки прийнятих в Європі екологічних вимог. Це обмежує можливості продажу та використання вітчизняних автомобілів за межами України.

Спостерігається невідповідність національної нормативної бази до європейської спостерігається для ДСТУ на види палива. Бензини українського виробництва не відповідають найстарішим стандартам якості, прийнятим і вже скасованим в ЄС [66]. Це негативно впливає на діяльність українських фірм-перевізників.

У сучасних реаліях в умовах глобалізації конкурентоспроможність міжнародного транспортного коридору є головною умовою його ефективності та використання. Конкурентоспроможність будь-якого транспортного коридору характеризується ступенем розвиненості транспортної інфраструктури.

Транспортна інфраструктура, за визначенням Н.О. Дунаєвої, – це комплексна система засобів виробництва, що забезпечує загальні сприятливі умови для задоволення потреб економіки в мобільності чинників виробництва, товарів і людей за рахунок їх переміщення в географічному просторі [39]. В більшості міжнародних нормативно-правових документів під транспортною інфраструктурою розуміють, в першу чергу, власне транспортні мережі.

Зараз набув визнання і широко використовується в теоріях економічного розвитку, регіональній економіці і в економіці транспорту підхід А. Гіршмана, який бачив у інфраструктурі особливий тип капіталовкладень [67].

До інфраструктурних чинників відноситься: транспортна мережа, забезпеченість магістралі сервісними службами: автозаправними станціями (АЗС), магазинами, підприємствами громадського харчування, готелями, транспортно-логістичними центрами, стоянками для короткочасних і тривалих зупинок, кемпінгами, готелями, телефонним і диспетчерським зв’язком, системою технічного обслуговування, службою безпеки.

Істотне значення має не просто наявність АЗС, але і їх щільність, і рівномірний розподіл по всій протяжності магістралі. Крім того, зважаючи на завдання розвитку транспортного потенціалу країни, мають бути передбачені пропускні (в т.ч. транспортно-митні) пункти, функціональна здатність яких дозволяла б не створювати умови для тривалих затримок в дорозі. В сукупності ці чинники повинні створювати умови для якіснішого обслуговування споживачів транспортних послуг. При цьому стан транспортної інфраструктури служить критерієм ринкової розвиненості і інвестиційної привабливості території [68].

Транспортна інфраструктура в Україні не відповідає сучасним вимогам. Найбільш проблемним чинником для ведення бізнесу є саме недостатньо розвинена транспортна інфраструктура [69]. Проблема низької якості транспортної інфраструктури України присутня у всіх її складових. Певною характеристикою розвитку автодорожньої транспортна інфраструктури може стати розподіл АЗС за регіонами України (табл. 2.7)

Як видно з наведених даних, розподіл сервісних служб по території України є досить нерівномірним і коливається від 94 АЗС (в Луганській області) до 519 (у Харківській області). Певною мірою це пояснюється попитом на послуги транспортної інфраструктури в тому чи іншому регіоні. В той же час слід зазначити, що пропозиція цих послуг залишається недостатньою. Диспропорція між можливостями інфраструктури і попитом на її послуги постійно збільшується в результаті значного зносу основних фондів.

Таблиця 2.7 – Розподіл АЗС за регіонами України у 2019 р.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Регіон | Кількість АЗС | Регіон | Кількість АЗС |
| Україна | 6473 | Миколаївська | 253 |
| Вінницька | 292 | Одеська | 388 |
| Волинська | 154 | Полтавська | 295 |
| Дніпропетровська | 470 | Рівненська | 172 |
| Донецька | 244 | Сумська | 166 |
| Житомирська | 230 | Тернопільска | 184 |
| Закарпатська | 239 | Харківська | 519 |
| Запорізька | 304 | Херсонська | 199 |
| Івано-Франківська | 171 | Хмельницька | 225 |
| Київська | 463 | Черкаська | 242 |
| Кіровоградська | 183 | Чернігівська | 190 |
| Луганська | 94 | Чернівецька | 184 |
| Львівська | 369 | м. Київ | 243 |

Джерело: складено автором на основі: [48].

Відзначаючи важливість розвитку інфраструктурних чинників треба звернути увагу на аспекти на рис. 2. 5.

Рисунок 2.5 – Аспекти розвитку інфраструктурних чинників

Джерело: складено автором на основі: [70].

Техніко-технологічні показники визначають можливість реалізації транспортного потенціалу. До цієї групи слід віднести:

* наявність транспортних шляхів, транспортних засобів, транспортних організацій;
* якість дорожнього покриття, швидкість і своєчасність його ремонту і оновлення;
* вік і технічний стан рухомого складу;
* можливість регулярного і своєчасного здійснення процесу перевезення вантажів і пасажирів;
* ступінь шкідливої дії автотранспорту на стан навколишнього середовища і здоров'я споживачів транспортних послуг, людей, зайнятих у всіх формах обслуговування перевізного процесу, і населення міст, по яких проходять основні автомагістралі.

Технічний рівень транспортних коридорів повинен відповідати загальним вимогам, що висуваються до автомобільних доріг в країнах ЄС, тобто гарантувати безпеку руху і високу швидкість сполучення.

Останнім часом важливим чинником якісного перевізного процесу, що відноситься до технологічної групи, є організація мультимодальних перевезень. Реалізація такого типу перевезень можлива за рахунок розвитку транспортно-логістичних центрів, які, на відміну від традиційних, надають більш широкий перелік послуг з переміщення вантажів і пасажирів. Переваги мультимодальних логістичних центрів наведені на рис. 2. 6.

Рисунок 2.6 – Переваги мультимодальних логістичних центрів

Джерело: складено автором на основі: [71].

В даний час в Україні відсутній сучасний логістичний сервіс, що утруднює повноцінне входження національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему і ефективне використання транзитного потенціалу України.

Для України чинниками, що гальмують розвиток логістики є низька якість та висока вартість митного обслуговування, незадовільний розвиток логістичної інфраструктури та недовикористання потенціалу транзитних можливостей території України, що проявляється в недостатній участі країни в системі транзитних перевезень. Стратегічна спрямованість держави на розвиток логістичних систем вимагає чіткої відповіді на питання відповідності транспортного комплексу сучасним вимогам.

Важливе значення має група політичних чинників, які мають на увазі: забезпечення стабільності як у сфері міжнародних відносин, так і у внутрішній політиці, відсутність осередків небезпеки та «гарячих точок» на території транзитної держави; безпека міжнародних транспортних коридорів. Дана умова вимагає:

* відстежування та забезпечення не тільки внутрішньополітичної, але й криміногенної стабільності;
* необхідність врахування в сусідніх країнах транспортних коридорів, що становлять певну конкуренцію для українських міжнародних транспортних коридорів;
* виконання умов справедливої конкуренції в сфері використання міжнародних транспортних коридорів;
* дотримання домовленостей, створення умов для реалізації економічних, торговельних, туристичних угод між представниками різних країн і регіонів однієї країни.

В умовах глобалізації цей чинник приймає одне з першочергових значень, оскільки різко зростає конкурентна боротьба за можливість надання транспортних послуг між країнами.

Для збільшення привабливості української транспортної мережі для транзитних перевезень необхідно враховувати вищенаведені чинники. Враховуючи конкуренцію усіх країн в умовах глобалізації за проходження потоків транзитних перевезень роль держави є найбільш актуальної в створенні сприятливих умов реалізації транспортного потенціалу та зміцненню позитивного іміджу України на світовій арені.

2.3 Аналіз транспортної логістики Запорізького регіону

На сьогоднішній день важливою є якість транспортного обслуговування власників вантажів, яка формується, в першу чергу, на регіональному рівні. Товарні потоки, що рухаються територією регіону, представлені експортними, імпортними, транзитними та внутрішніми потоками.

Таблиця. 2.8 – Обсяги перевезень вантажів за видами транспорту Запорізької області, %

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорту | 2014 р. | | 2015 р. | | 2016 р. | |
| тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % |
| ВСЬОГО | 18543,4 | 78,76% | 18046,4 | 79,46% | 17864,0 | 100% |
| залізничний | 14604,5 | 18,11% | 14340,4 | 18,32% | 13594,7 | 76,10% |
| автомобільний | 3358,2 | 3,13% | 3305,6 | 2,22% | 3762,9 | 21,06% |
| водний | 580,3 | 0,00% | 399,9 | 0,00% | 505,8 | 2,83% |
| авіаційний | 0,4 | 78,76% | 0,5 | 79,46% | 0,6 | 0,00% |
| Вид транспорту | 2017 р. | | 2018 р. | | Січень-листопад 2019 р. | |
| тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % |
| ВСЬОГО | 18858,8 | 100% | 18392,8 | 100% | 16731,9 | 100% |
| залізничний | 13650,4 | 72,38% | 13258,3 | 72,08% | 11920,5 | 71,24% |
| автомобільний | 4604,5 | 24,42% | 4540,9 | 24,69% | 4287,8 | 25,63% |
| водний | 600,4 | 3,18% | 578,8 | 3,15% | 522 | 3,12% |
| авіаційний | 0,8 | 0,00% | 3,3 | 0,02% | 2 | 0,01% |

Джерело: складено автором на основі: [72, 73].

В Запорізькій області товарні потоки обслуговуються усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіаційним, крім трубопровідного, які здійснюють значні обсяги вантажних перевезень (табл. 2. 8), в тому числі й переробки вантажів річковим та морським транспортом.

Аналіз статистичних даних таблиці 2.8 свідчить про те, що більшість обсягів перевезень вантажів у Запорізькій області протягом 2014-2019 рр. приходиться на автомобільний і залізничний транспорт. Визначення провідних видів транспорту в регіоні за обсягами вантажних перевезень дозволяє визначити тип майбутнього транспортно-логістичного центру в регіоні, а саме залізнично-автомобільний транспортно-логістичний центр.

За останні шість років обсяги перевезень на залізничному транспорті залишаються приблизно на одному рівні – зменшення на 9%, а також скоротилися обсяги перевезень на річковому транспорті – на 10%. На автомобільному транспорті суттєве збільшення (майже на 35%) почалося з 2016 р., не зважаючи на зростання цін на паливо. Організація залізничних перевезень на території Запорізької області здійснюється відокремленим структурним підрозділом «Запорізька дирекція залізничних перевезень» (далі Дирекція), який підпорядковано до Придніпровської залізниці. Дирекція обслуговує великі промислові підприємства області (ПАТ «Запоріжсталь», ПАТ «Запоріжкокс», ПАТ «Запорізький феросплавний завод», ПАТ «Запорізьке кар’єроуправління») та два порти: Запорізький річковий порт і Бердянський морський торговельний порт (БМТП). За характером роботи Дирекція є транзитно-місцевою з пріоритетом вантажних перевезень над пасажирськими. Залізничним транспортом здійснюються перевезення наступних вантажів: кам’яне вугілля, кокс, нафтові вантажі, руда, чорні метали, будівельні матеріали, хімічні і мінеральні добрива, автомобілі та їх частини, хлібні вантажі, металобрухт та ін. (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Відправлення вантажів Запорізькою дирекцією залізничних перевезень за товарною номенклатурою, тис. т

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид вантажу | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| тис.т | % | тис.т | % | тис.т | % | тис.т | % | тис.т | % |
| Кам’яне вугілля | 15,5 | 0,1 | 27 | 0,2 | 30,9 | 0,2 | 15 | 0,1 | 16 | 0,1 |
| Кокс | 60 | 0,4 | 30 | 0,2 | 40 | 0,3 | 32 | 0,2 | 20 | 0,1 |
| Нафтові | 52 | 0,3 | 29,5 | 0,2 | 39 | 0,3 | 18 | 0,1 | 6,7 | - |
| Руда залізна, марганцева | 4501 | 29,6 | 4507 | 30,6 | 4516 | 30,9 | 4680 | 32,6 | 4494 | 33,1 |
| Чорні метали | 3503 | 23,1 | 2996 | 20,3 | 3004 | 20,6 | 3037 | 21,2 | 3189 | 23,5 |
| Брухт чорних металів | 188 | 1,2 | 197,7 | 1,3 | 149 | 1 | 124 | 0,9 | 132 | 1 |
| Добрива | 21,6 | 0,1 | 23,4 | 0,2 | 22,2 | 0,2 | 14 | 0,1 | 17 | 0,1 |
| Лісові | 0 | - | 0 | - | 0,1 | - | 0,1 | - | 0,2 | - |
| Хлібні | 280 | 1,8 | 222 | 1,5 | 464,7 | 3,2 | 604 | 4,2 | 707 | 5,2 |
| Будівельні | 3610 | 23,8 | 4035 | 27,4 | 3432 | 23,5 | 2843 | 19,8 | 2271 | 16,7 |
| Інші | 2957 | 19,5 | 2660,5 | 18,1 | 2906 | 19,9 | 2970 | 20,7 | 2738 | 20,2 |
| ВСЬОГО | 15190 | 100 | 14729 | 100 | 14604,5 | 100 | 14340 | 100 | 13592 | 100 |

Джерело: складено автором на основі: [72, 73].

Аналіз даних таблиці 2.9 показав, що більша частина перевезень вантажів Запорізькою дирекцією упродовж 2012-2016 рр. приходиться на залізну і марганцеву руду, чорні метали та будівельні матеріали. Однак останнім часом через зменшення обсягів виробництва деяких промислових підприємств області або навіть їх призупинення відповідно зменшилися й обсяги перевезень. У свою чергу це вказує на наявність нереалізованого потенціалу пропускної та провізної спроможності видів транспорту територією Запорізької області, зокрема залізничного транспорту.

Не дивлячись на певне скорочення обсягів перевезень вантажів територією Запорізької області, вони потребують відповідного рівня транспортного обслуговування. Крім того, необхідно також врахувати переробку вантажів у морському і річковому портах області (табл. 2.10).

Таблиця 2. 10 – Обсяги переробки вантажів річковим і морським транспортом в Запорізькій області, тис. т

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорту | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Перероблено вантажів: |  |  |  |  |  |
| **Річковим:** |  |  |  |  |  |
| Всього | 1135,5 | 1504 | 1927,8 | 1351,3 | 1358,2 |
| Експорт | 105,3 | 524,9 | 500 | 492,6 | 707,2 |
| Імпорт | 27,1 | 44,2 | 27,7 | 95,1 | 77,6 |
| Каботаж | 1003,1 | 934,9 | 1400,1 | 163,6 | 573,4 |
| **Морським:** |  |  |  |  |  |
| Всього | 2463,8 | 2340,5 | 3321,5 | 4264,6 | 3459,2 |
| Експорт | 2296,7 | 2170,8 | 2465 | 2590,2 | 2467,4 |
| Імпорт | 84,6 | 120,5 | 17,8 | 3,3 | - |
| Транзит | 72,3 | 23,1 | 14,9 | - | - |
| Каботаж | 4,1 | 10,6 | 797,4 | 1671,1 | 991,8 |

Джерело: складено автором на основі: [72, 73].

Аналіз даних таблиці 2.10 показав, що обсяги переробки поступово збільшувалися, в першу чергу, за рахунок експортних і каботажних вантажів. В цілому, обсяги переробки вантажів на річкових причалах Запорізького річкового порту зменшилися на 47,6%, зокрема через суттєве зменшення переробки імпортних потоків (на 87,4%). Повністю припинилася переробка транзитних вантажів морським транспортом, починаючи з 2015 р., через руйнування стосунків з Росією, оскільки більшу частину транзиту складали потоки саме з Росії. Однак, в цілому, обсяги переробки вантажів на морських причалах БМТП збільшилися (на 60%) за рахунок експортних товарних потоків і каботажних.

Для обслуговування товарних потоків на регіональному рівні необхідно чітко розуміти вид товарних потоків, їх зміст за товарною структурою та обсяги перевезень у кількісному значенні по кожному виду товару або товарній групі. Наприклад, вид товарного потоку – експортний, його зміст – чорні метали, обсяги перевезень (переробки) вантажу у кількісному значенні, вид транспорту, що використовується для транспортування. Облік товарних потоків на рівні регіонального управління дозволив би чітко скоординувати дії перевізників вантажів, більш ефективно взаємодіяти видам транспорту. Однак, починаючи з 2016 р., порти Запорізької області та Запорізька дирекція залізничних перевезень не подають дані до Регіонального управління статистики стосовно обсягів перевезень і переробки вантажів за товарною номенклатурою та призначенням потоків.

Управління регіональної статистики веде облік даних тільки стосовно обсягів експорту-імпорту за товарною структурою у грошовому відношенні. Згідно цих даних за 2018 р. обсяги експорту Запорізької області в розрізі основних товарних груп розподілилися наступним чином: металопродукція – 61,8%, продукція машинобудування – 15,2%, продукти рослинного походження – 6,5%, жири та олії – 4,6%, мінеральні продукти – 3,7%, продукція хімічної промисловості – 3,3%, інші товарні групи – 4,9% (рис. 2.7).

Рисунок 2.7 – Обсяги експорту Запорізької області в розрізі основних товарних груп у 2018 р.

Джерело: складено автором на основі: [74].

Обсяги імпорту Запорізької області в розрізі основних товарних груп у 2018 р. розподілилися наступним чином: мінеральні продукти – 39,9%; металопродукція – 13,8%; продукція хімічної промисловості – 4,9%; продукція тваринництва – 4,1%; інші товари – 37,3 % (рис. 2.8).

Рисунок 2.8 – Обсяги імпорту Запорізької області в розрізі основних товарних груп у 2018 р.

Джерело: складено автором на основі: [74].

Аналіз перевезень за товарною номенклатурою та обсягів експортно-імпортних потоків дозволяє визначити спрямованість транспортно-логістичного центру щодо пріоритетності обслуговування певних товарних потоків, на які приходиться більша частка.

Статистичні дані обсягів експорту-імпорту товарів за 2014-2019 рр. (табл. 2.11) свідчать про те, що Запорізька область є експортоорієнтованою областю. Експортні вантажопотоки формуються переважно з продукції великих промислових підприємств регіону, які обслуговує залізничний транспорт. Переважання залізничного транспорту в перевезенні експортних вантажопотоків, які перевищують імпортні, також підтверджує доцільність створення саме залізнично-автомобільного транспортно-логістичного центру в Запорізькій області.

Таблиця 2.11 – Обсяги експорту-імпорту товарів у Запорізькій області впродовж 2014-2019 рр.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Рік | Експорт | | | Імпорт | | | Сальдо, млн дол. США |
| млн дол. США | у % до поперед- нього року | у % до загального обсягу України | млн дол. США | у % до поперед- нього року | у % до загального обсягу України |
| 2014 | 3730,22 | 101,4 | 6,9 | 1582,4 | 89,9 | 2,9 | 2147,86 |
| 2015 | 2931,03 | 78,6 | 7,7 | 1085,45 | 68,6 | 2,9 | 1845,58 |
| 2016 | 2292,8 | 78,2 | 6,3 | 998,4 | 92,0 | 2,5 | 1294,4 |
| 2017 | 2980,92 | 130 | 6,89 | 1324,95 | 132,7 | 2,67 | 1655,97 |
| 2018 | 3377,67 | 113,3 | 7,14 | 1764,74 | 132,9 | 3,09 | 1612,93 |
| Січень –жовтень 2019 | 2591,13 | 89,3 | 6,22 | 1357,34 | 91,9 | 2,71 | 1233,79 |

Джерело: складено автором на основі: [74].

У цілому, участь України та її регіонів на міжнародному транспортному ринку як рівноправного партнера вимагає підвищення якості транспортного обслуговування до рівня міжнародних стандартів, зокрема, за рахунок розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, використання транспортної логістики. Елементами транспортної логістики є: транспортна інфраструктура, транспорт (рухомий склад видів транспорту), складська інфраструктура, інформаційні технології, тара і упаковка, обслуговуюча інфраструктура (митниця, логістичні посередники, експедиторські фірми та ін.). Перелічені елементи необхідно розвивати комплексно, системно на регіональному і національному рівнях, щоб отримати синергічний ефект саме від взаємодії цих елементів. У табл. 2.12 запропоновані можливі напрями розвитку елементів транспортної логістики.

Ефективна взаємодія цих елементів може дати такий результат як надання транспортно-логістичної послуги вантажовласнику на якісному рівні. Досліджуючи можливості розвитку транспортної логістики в регіоні, варто врахувати пропозиції вчених щодо елементного складу логістичного потенціалу регіону [75]. Завдяки використанню транспортної логістики в обслуговуванні товарних потоків області можна залучити інвесторів у транспортну галузь, привернути увагу перевізників, в тому числі залучити транзитні потоки, а додаткові надходження коштів в бюджет спрямувати на реконструкцію та оновлення виробничої бази транспортно-дорожнього комплексу Запорізької області. Особливу увагу слід звернути на підвищення рівня міжгалузевої координації у розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, практичним втіленням якої є створення мережі транспортно-логістичних центрів в регіоні.

Таблиця 2.12 – Розвиток транспортної логістики за її елементами

|  |  |
| --- | --- |
| Елемент | Напрям розвитку |
| Транспорт | Модернізація транспортних засобів, оновлення рухомого складу з позицій екологістики; використання інтермодальних і мультимодальних перевезень при обслуговуванні товарних потоків регіону |
| Транспортно-логістична інфраструктура | Створення регіональних ТЛЦ з наступним формуванням мережі |
| Інформаційні технології | Створення регіональних інформаційних систем для управління рухом товарних потоків; управління ланцюгом поставок |
| Складська інфраструктура | Використання сучасного складського обладнання і складських технологій в ТЛЦ; раціональне управління запасами |
| Тара і упаковка | Використання логістичних аспектів тари і упаковки при транспортуванні або тимчасовому складуванні (у т. ч. контейнерів) |

Джерело: складено автором на основі: [75].

В цілому, підсумком реалізації запропонованих напрямів розвитку елементів транспортної логістики є формування транспортно-логістичної системи регіону, загальне управління якою повинно здійснюватися органами регіонального державного управління, наприклад, Державним координаційним центром транспортної логістики регіону.

Висновки до розділу 2

Дослідження стану транспортно-логістичної системи України, визначення передумов формування та реалізації транзитного потенціалу України, а також аналіз транспортної логістики Запорізького регіону дає змогу зробити такі висновки:

Визначено, що Євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, тому подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС дасть можливість для розвитку транспортно-логістичної системи України.

Зазначено, що важливим кроком у посиленні інтеграції між ЄС та Україною стало створення спільної транспортно-логістичної мережі між ЄС та його східними сусідами 9 жовтня 2013 р.

Виявлено, що транспортна система України не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу й вирізняється суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм, тому на цьому етапі розвитку транспортної логістики країни, потрібно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС.

Проаналізовано Рейтинг Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index –LPI). У 2018 році Україна посідає 66 місце, що на 14 позицій краще ніж у 2016 році. З найближчих сусідів України Польща займає 28-е місце в рейтингу, Білорусь – на 103-му. А ось Росія за підсумками 2018 р. перебуває на 75-му місці (2016 р. – 99-е місце) з оцінкою в 2,76 бали, тобто відстає від України.

Для оцінки ступеня привабливості ринку логістики України для іноземних інвестицій було розглянуто Індекс розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index – EMLI), в якому Україна посідає 27 місце.

Визначено основні причини, які обумовлюють існуюче становище на ринку транзитних вантажних перевезень. Виділяють дві групи чинників: зовнішні та внутрішні. Внутрішні чинники, на думку фахівців, мають технічні, економічні, політичні та правові корені, причому більшість із них носять системний характер і потребують втручання державної влади для вирішення цих питань та корінного реформування транспортної галузі в цілому. Всі чинники, що визначають взаємний розвиток транспортної галузі і соціально-економічного розвитку країни, можна розподілити на наступні групи: географічні; законодавчі; інфраструктурні; техніко-технологічні; політичні; інформаційні; економічні.

Аналіз статистичних даних щодо переробки та перевезень вантажів видами транспорту підтвердив, що транспортна інфраструктура Запорізької області має резерви пропускної та провізної спроможності. Особливої уваги заслуговує можливість створення ТЛЦ в регіоні на основі державно-приватного партнерства із залученням бюджетних коштів і капіталу бізнесових структур.

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ

3.1 Шляхи розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції

Важливою передумовою розширення і поглиблення міжнародного та регіонального транспортно-логістичного співробітництва є розподіл глобального виробництва з розміщенням окремих частин в різних країнах та регіональних торговельних об’єднань в рамках глобальних ланцюгів вартості, що збільшує частку проміжних товарів і компонентів у світовій торгівлі.

Розвиток транспортного та логістичного сектору зменшує зальнологістичні витрати. Про це свідчить досвід країн Західної Європи та Північної Америки [1]. Координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками в цих країнах забезпечує відповідна логістична система, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах руху вантажних потоків.

Розвиток транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС є надзвичайно актуальним, враховуючи те, шо зайнятість населення в сфері транспорту складає 20%, а основних фондів – 30%; кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тисяч громадян та 40 тисяч одиниць транспорту [76].

Транспорт є однією з ключових сфер співпраці між ЄС та Україною і, відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію, головною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з наявними в ЄС. Створено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння у покращенні транспортного сполучення між ЄС та його найближчими сусідами [77].

Складність виконання намічених програм полягає не тільки в їх масштабності і термінах, але в залученні значних фінансових ресурсів. Реалізація визначених пріоритетів в транспортній сфері, як і модернізація економіки в цілому, стримується низьким технічним і технологічним рівнем всіх видів транспорту.

Стан транспортного комплексу, перш за все його інфраструктура, не відповідає сучасним потребам економіки країни. Неузгодженість в розвитку інфраструктури різних видів транспорту не дозволяє в повній мірі забезпечити транспортне обслуговування територій, особливо у новостворених центрах економічного зростання – територіально-виробничих кластерах.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Залізничний транспорт має стратегічне значення для України, оскільки через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Крім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія) [76].

Для подальшого співробітництва необхідне забезпечення державою умов для рівного доступу на транспортний ринок операторів перевезень, створення на основі державно-приватного партнерства компаній-операторів перевезень, зацікавлених у збільшенні обсягів та ефективності перевезень та залучення приватних перевізників на залізничному транспорті.

Найбільш критичний рівень зносу характерний для рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту. Згідно Стратегії розвитку залізничного транспорту на 2017-2021 роки зазначено, що рівень зношеності магістральних електровозів сягає 84 %, магістральних тепловозів – на 99 %, маневрових тепловозів – на 80%, понад 90 % сягає рівень зносу вантажних вагонів та електро- і дизель-поїздів, понад 87 % − пасажирських вагонів. У сфері інфраструктури відповідне становище з основними засобами. Понад 78% колійної техніки експлуатується з понаднормативним терміном служби, а протяжність магістральних колій з протермінованим капітальним ремонтом складає 27 % [78]. Тобто, інфраструктура ПАТ «Українська залізниця» характеризується недостатністю резервів, що негативно впливає на провізну і пропускну здатність. Тому в числі пріоритетних напрямків діяльності ПАТ «Українська залізниця» можна виділити: адаптацію мережі регіональних філій залізниць України щодо залізничних підходів до морських портів; модернізацію; розширення програми швидкісного пасажирського сполучення.

У більшості розвинутих країн, держава виступає ініціатором реалізації проектів розвитку інфраструктури галузі, забезпечуючи їх відповідно фінансовою підтримкою. У 2016 р. ухвалено Закони України , якими передбачено створення державного дорожнього фонду, що розпочав свою роботу з початку 2018 р. Серед практичних кроків реалізації урядових реформ у транспортній сфері слід відзначити такі:

* розподіл господарських функцій і функцій державного управління на залізничному транспорті; оновлення вкрай зношеного рухомого складу ;
* більш повне задоволення попиту населення на послуги з перевезень;
* активізація роботи із залучення інвестицій у розвиток морських портів;
* суттєве збільшення фінансування дорожньої галузі;
* запровадження нових логістичних рішень для використання транзитного потенціалу транспортної системи України.

Одним із напрямів вирішення проблем транспортної інфраструктури є можливість формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів у транскордонних регіонах. Досвід країн ЄС у вирішенні цієї проблеми свідчить, що необхідна цільова державна підтримка підприємств у реалізації інноваційних проектів з накладенням зобов’язань на компанії в області розвитку інноваційної інфраструктури. Однак, тут слід врахувати те, що на даний час в Україні знаходиться найбільша кількість стикувальних вузлів (близько 15) – на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Необхідно сприяти залученню коштів ЄС для реалізації проекту щодо зміни ширини залізничної колії для проведення роботи з розвитку комбінованих перевезень в напрямку Європа – Азія з використанням транспортної інфраструктури України, зокрема в рамках діючих транспортних коридорів, визначених мережею TEN-T. Але на рівні уряду [78] є заяви, що Україна не мінятиме ширину рейок на старих залізничних коліях, оскільки вартість такого проекту не окупиться ніколи.

На прикордонних територіях України та Угорщини, зокрема у прикордонному регіоні Захонь, вже сформовано логістичний центр, де відповідно наявними є традиційно розвинуті українсько-угорські торгово-економічні, експедиційні зв’язки, що в кінцевому рахунку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-логістичного кластеру. Аналогічні транспортно-логістичні кластери доцільно створювати у прикордонних регіонах з Польщею, Румунією, Словаччиною та ін.

Одним з найбільш реалізованим інфраструктурним проектом в Україні є відкриття Бескидського двоколійного залізничного тунелю. Цей проект зближує Україну до ЄС і є частиною міжнародного транспортного коридору, який проходить через територію Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та далі на схід. Очікується, що цим транспортним коридором буде проходити близько 40% вітчизняних транзитних вантажів до країн Західної та Центральної Європи.

Як вже було зазначено транспортно-логістична система України не відповідає стандартам і вимогам ЄС. Суттєве відставання інфраструктури, обладнання та норм зумовлює максимальну реалізацію можливостей, які отримує Україна від співробітництва з Європейським Союзом у межах політики сусідства та асоціації для розвитку на території України маршрутів Транс’європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів і нових транснаціональних транспортно-логістичних осей із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС – Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку. Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема, щодо реалізації власних інтересів у межах виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону та проекту ТРАСЕКА [80].

Досвід країн Західної Європи свідчить про величезну роль транспортно-логістичних центрів. Так, в Голландії діяльність транспортних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, в Німеччині – 25% [81]. Терміни окупності транспортно-логістичного центру складають приблизно 5-9 років. З огляду на зарубіжний досвід створення транспортно-логістичних центрів при їх будівництві в Україні необхідно враховувати [82]:

– розміщення транспортно-логістичних центрів поблизу автомагістралей, залізничних станцій та аеропортів, з метою використання різних видів транспорту для доставки вантажу;

– внутрішня кооперація і співпраця з транспортно-логістичними центрами, розташованими в інших областях або на кордоні з іншими країнами;

– розташування транспортно-логістичних центрів за межами міст, але в місцях, де спостерігаються високі показники експортно-імпортної діяльності;

– наявність поблизу транспортно-логістичних центрів розвиненої інфраструктури.

Головним завданням реалізації інтеграційних механізмів розвитку транспортно-логістичного співробітництва: України є прискорення соціально-економічного розвитку України, яка інтегрується в ЄС, що полягає в зниженні частки сировинного сектора економіки, через ефективну виробничу кооперацію, модернізацію застарілої транспортно-логістичної інфраструктури та підвищенні ролі об'єднання в ланцюгах вартості через інноваційні технології за світовими стандартами.

Модернізація транспортної інфраструктури України значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення ринкових реформ у всіх ланках господарського механізму. Зокрема, необхідно створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, здійснити реальну децентралізацію влади та завершити адміністративно-територіальну реформу, забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та підвищити ефективність використання фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку економічних реформ в нашій державі.

З цього боку слід забезпечити реалізацію державних програм в сфері дорожнього господарства, побудова якого заснована на визначенні мети його функціонування – використання інструментів управління та правил їх взаємозв'язку. Функціонування запропонованого механізму орієнтоване на ефективне витрачання бюджетних коштів органами регіонального управління при забезпеченні виконавцями інвестиційних проектів високих якісних показників дорожніх об'єктів.

Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають здійснення євроазійських економічних зв’язків в обхід території України, вимагає сьогодні від Уряду України якомога швидше розробити власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, ініціювати найважливіші інфраструктурні проекти та залучити інвесторів до фінансування транзитних вантажопотоків [82].

Отже, світова економіка характеризується поглибленням інтеграційних процесів, що зумовлює необхідність переорієнтації національної економіки на сучасні процеси у світовому господарстві, вишукуючи додаткові вигоди в поглибленні міжнародного поділу праці. Особливого значення для України набули економічні процеси в європейському просторі. З огляду на вигідне розміщення України на шляху основних транспортних потоків між Європою та Азією, наявність потужного транзитного потенціалу актуальним є питання розвитку національної транспортної системи у контексті її інтеграції в європейський транспортний простір.

3.2 Перспективи реалізації транзитних можливостей України

Реалізація транзитного потенціалу є важливим чинником сучасного економічного розвитку держави і на сьогодні виступає як окремий перспективний аспект формування основи для якісного прориву в економічному розвитку країни. Створення технічно досконалої, економічно ефективної, конкурентоспроможної транспортно-транзитної інфраструктури з урахуванням світових тенденцій глобалізації та міжнародної інтеграції економік, перетворенням переваги географічного розташування на фактор економічного зростання та використанням ролі транскордонної держави є важливим елементом функціонування в сучасних умовах.

У сучасних умовах всі країни, що входять до системи взаємовідносин у рамках транзитного ринку, мають спільні інтереси та цілі щодо облаштування транспортного простору не лише своїх територій, а й територій сусідніх держав задля забезпечення безперервного, безпечного та ефективного транзитного руху. На першому етапі зіткнення інтересів у галузі колективного використання транспортної інфраструктури суміжних країн щодо забезпечення пересування транзитних вантажів відбувається на відповідних прикордонних територіях. Від рівня розвинутості основних складових транзитного потенціалу цих регіонів залежить ефективність реалізації не лише внутрішньої транспортно-транзитної політики окремої держави, а й усіх країн залучених у процес організації транзиту [83].

Транзитний потенціал держави визначається взаємодією множини факторів, що перебувають у якісній співпраці і впливають на загальний показник його перспективності чи регресивності. На рис. 3.1 зображено принципи формування транзитного потенціалу держави в умовах міжнародної інтеграції.

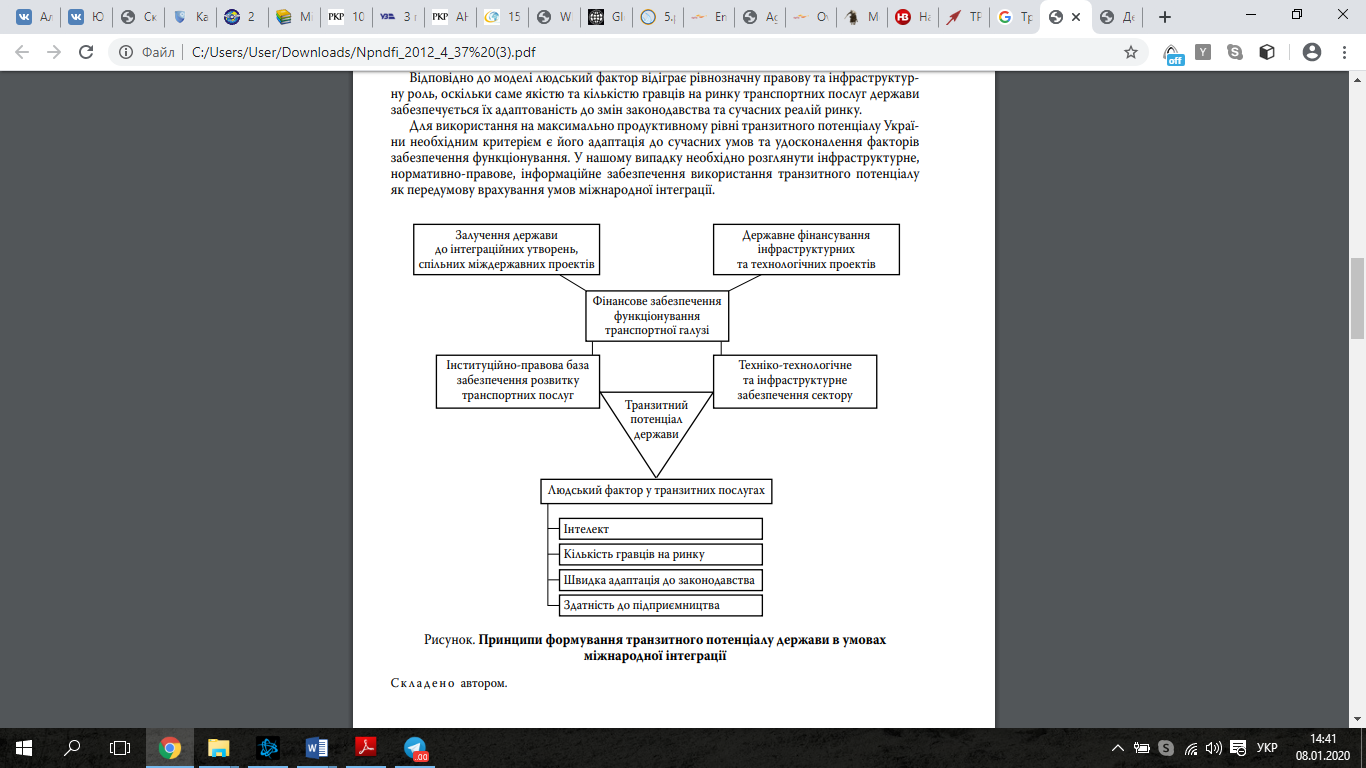


Рисунок 3.1 – Принципи формування транзитного потенціалу держави

Джерело: складено автором на основі: [83].

Основним ідентифікатором функціонування системи транзитного потенціалу є фінансове забезпечення, яке визначається двома основними джерелами надходження: участю країни у міжнародних інтеграційних утвореннях і державним фінансуванням інфраструктурних й технологічних проектів. Тобто в умовах міжнародної інтеграції нарівні з власне державними джерелами фінансування транспортних техніко-технологічних проектів залишається фінансування з інтеграційних угруповань, до яких держава входить, планує вступати або просто тісно співпрацює. У випадку України спостерігається співпраця зі східним вектором в особі ЄВРАЗЕС, де Україна має статус спостерігача з 2002 р., та західним, представленим ЄС.

Відповідно до моделі людський фактор відіграє рівнозначну правову та інфраструктурну роль, оскільки саме якістю та кількістю гравців на ринку транспортних послуг держави забезпечується їх адаптованість до змін законодавства та сучасних реалій ринку.

Для використання на максимально продуктивному рівні транзитного потенціалу України необхідним критерієм є його адаптація до сучасних умов та удосконалення факторів забезпечення функціонування. У нашому випадку необхідно розглянути інфраструктурне, нормативно-правове, інформаційне забезпечення використання транзитного потенціалу як передумову врахування умов міжнародної інтеграції.

Одним з пріоритетних напрямів розширення транзитного потенціалу України в інтеграційних умовах є процес інтеграції транспорту з наукою, оскільки рівень науково-технічного прогресу визначає конкурентоспроможність транспортних систем.

Основними напрямами, які потребують вдосконалення та впровадження, на нашу думку, є тотальна інформатизація транспорту, створення економічно обґрунтованих та екологічно вдосконалених транспортних засобів, що відповідають міжнародним нормам забруднення в результаті вихлопів, створення логістичних транспортно-розподільних систем, що ґрунтуються на застосуванні логістичних технологій, створення раціональних систем доставки вантажів та нормативно-правової бази забезпечення цієї процедури, розвиток контейнерних та контрейлерних систем транспортування.

Питання, вирішення яких залежить від інтеграції транспортної системи України та науки, такі:

1) встановлення шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень;

2) аналіз нормативно-правової транспортної політики і системи державного регулювання діяльності транспорту та шляхи їх удосконалення;

3) роль міжнародних транспортних коридорів та їх українських ділянок у процесі активізації впровадження українського транспорту в міжнародну транспорту систему;

4) екологічні проблеми експлуатації транспорту;

5) перспективні альтернативні види палива, які забезпечують ефективну та екологічно безпечну експлуатацію транспорту;

6) розроблення пропозицій щодо найефективнішої взаємодії залізничного транспорту з іншими видами транспорту;

7) аналіз стану вітчизняних засобів залізничного транспорту та розроблення пропозицій щодо досягнення світового рівня якості транспортних галузей промисловості;

8) шляхи забезпечення найефективніших засобів і форм прямих та змішаних перевезень з урахуванням особливостей взаємодії різних видів транспорту, факторів відстані, вантажів, що перевозяться, тощо [84].

Забезпечити транзитний потенціал в умовах міжнародної інтеграції у залізничному транспорті можна шляхом необхідної модернізації, зокрема:

* забезпечення зростання вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів (вивчення потреб категорій вантажовласників, які досі користувалися;
* послугами інших видів транспорту, та розроблення таких видів послуг, які б найбільшою мірою відповідали їх потребам);
* розвиток транзитних міжнародних перевезень, насамперед з використанням потенціалу міжнародних транспортних коридорів, та впровадження нових сучасних технологій перевезення вантажів.

У сучасних умовах пріоритетним завданням є створення сприятливих умов для залучення обсягів перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів. Це необхідно для збереження як сектору перевезень, так і тих об’єктів інфраструктури, які задіяні в транзитних перевезеннях [84].

В умовах швидкого, порівняно з Україною, виходу з кризи світових експортоорієнтованих економік наша країна має запропонувати конкурентні строки транзиту, відповідні сервіс і тарифи.

Розглядаючи нормативно-правове та інституціональне забезпечення транзитного потенціалу України, варто наголосити на недосконалості вітчизняного законодавства та потребі в його системному вдосконаленні, яке передбачає насамперед конкретизацію на веденої у нормативно-правових актах інформації та спрощення режиму входження й функціонування інвесторів у секторі транспорту та транзитних перевезень.

Згідно з п. 3 ст. 201 глави 33 Митного кодексу України товари, що переміщуються транзитом, повинні у випадках, визначених законодавством України, переміщуватися за наявності дозволу на транзит через територію України, який видається відповідними уповноваженими органами. Необхідною умовою адаптації української економіки до європейських норм та принципів є максимальне спрощення процедури отримання таких дозволів та скорочення часу їх оформлення [85].

Важливим аспектом нормативно-правового удосконалення є створення належних умов для збільшення обсягів транзитних перевезень, що передбачає проведення гнучкої тарифно-цінової та податкової політики. Для цього здійснюються заходи з тарифного стимулювання розвитку транзиту (запровадження єдиного збору, наскрізних тарифів, тарифних знижок тощо); розробляються методики формування наскрізних тарифів на перевезення транзитних вантажів; вживаються заходи з тарифного стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень; удосконалюється організація охорони та супроводження підакцизних товарів, що переміщуються транзитом через митну територію України, впроваджуються економічно обґрунтовані тарифи на супроводження цих товарів зі знижкою на 20–30 %. Створено систему моніторингу тарифів і цін у наданні послуг з перевезень та перероблення транзитних вантажів на залізницях і в портах іноземних держав, які конкурують з українськими. Проводиться гнучка тарифна політика з метою залучення вантажів для прямування територією України [86].

На рис. 3.2 пропонуються стратегічні пріоритети реформування транзитних перевезень в Україні.

Рисунок 3.2 – Стратегічні напрями реформування транзитних перевезень в Україні

Джерело: складено автором на основі: [87].

Першим стратегічним напрямом реформування транзитних перевезень в Україні є розв’язання найгостріших проблем у транспортній системі України. Кількість проблемних питань у транспортній системи в автомобільному транспорті зумовили наступні шляхи їх вирішення:

* забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг;
* розробити і ухвалити Закон України «Про швидкісні автомобільні дороги», основний на голос у якому зробити на впровадження дійових механізмів взаємодії з міжнародними фінансовими організаціями, банками, приватними інвесторами для залучення коштів на фінансування будівництва швидкісних автомобільних доріг різноманітними шляхами (випуск цінних паперів, акцій, облігацій);
* створити необхідні нормативно-правові та організаційні умови для впровадження в Україні механізму платних автодоріг.

Розглядаючи напрями вирішення нагальних проблем авіаційного транспорту слід запропонувати наступні напрями подальшого розвитку:

* упровадження системи держзамовлення на створення перспективних транспортних і спеціалізованих літаків, безпілотних літальних апаратів, створення нової авіатехніки держпідприємством (ДП) «Антонов». Перший значний крок у цьому напрямі зроблено наприкінці березня 2015 р., коли згідно з Постановою Кабінету Міністрів України [87] ДП «Антонов» було включено до складу Державного концерну «Укроборонпром»;
* здійснити ґрунтовний техніко-економічний аналіз можливих перспектив розвитку аеропортового господарства, розробити в разі доцільності відповідні проекти з їх реалізації, упровадження пасажирських перевезень низькобюджетними авіакомпаніями.

Розвиток морського транспорту є не менш важливим за інші, тому слід звернути увагу на наступні пропозиції щодо вирішення найгостріших проблем у транспортній системи України:

* підготувати і реалізувати національну програму відродження судноплавної галузі, визначити перелік замовлень вітчизняних державних судноплавних компаній і морських торговельних портів у суднах на період до 2030 р.;
* прийняти з урахуванням пропозицій зацікавлених осіб проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт», що регулює правовідносини в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах, діяльності;
* завершити в українській частині дельти Дунаю будівництво другої черги глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай — Чорне море.

Порівнюючи з іншими видами транспорту у залізничному за останні десятиліття нагромаджено багато проблем, пропозиції щодо вирішення яких представлені на рис. 3.3.

Рисунок 3.3 – Пропозиції щодо вирішення найгостріших проблем у залізничному транспорті

Джерело: складено автором на основі: [87].

Другим стратегічним напрямом реформування транзитних перевезень в Україні є посилення процесу інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж. До комплексу пропозицій треба віднести:

1. Створення організаційно-технічних, логістичних, нормативно-правових засад для збільшення обсягів мультимодальних перевезень з використанням автомобільного, залізничного та морського транспорту (контрейлерні та спеціалізовані контейнерні потяги) із залученням поромних переправ до портів РФ, Грузії, Болгарії, Туреччини, Румунії.

2. Забезпечення збільшення пропускної спроможності морських та річкових портів.

3. Формування транспортно-логістичної системи на східному та західному напрямках (насамперед, у районі Чоп — Захонь), відродити проект спеціальної економічної зони «Інтерпорт Ковель», згідно з яким у м. Ковель планувалось будування транспортно-логістичного центру великої потужності для проведення необхідних митних та інших процедур контролю.

4. Підготовку необхідних технічної, організаційної, технологічної та правової баз для широкого впровадження принципу «єдиного вікна» для митного оформлення вантажів, що перетинають державний кордон, із застосуванням електронного документообігу.

5. Розвиток співробітництво Україні з країнами ЄС щодо розвитку транс’європейських транспортних мереж та нових транснаціональних транспортних осей на території України.

6. Вирішення проблеми доступу українських автоперевізників на європейські ринки шляхом зміцнення технічної бази вітчизняних автоперевізників, підвищення рівня екологічності транспортних засобів, встановлення ідентичних європейським вимог до кваліфікації вітчизняних водіїв.

7. Прискорення роботи з одержання «Укрзалізницею» статусу митного перевізника, що спростить проходження всіх митних процедур.

8. Підготовку на підставі застарілої версії Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 р. [89] оновленої версії Програми, яка обов’язково повинна охоплювати питання утворення в Україні мережі логістичних центрів та створення операторів мультимодальних перевезень із перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу.

Висновки до розділу 3

Відповідно до дослідження проблем розвитку транспортно-логістичної системи України та визначення основних напрямків розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції, а також визначення перспектив реалізації транзитних можливостей України можна зробити такі висновки:

Розвиток транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС повинен базуватись на врахуванні відтворювальних процесів, які набувають інших, більш складних форм, втрачають цілісність (замкнутість) від регіонального до глобального рівнів і при забезпечення державою умов для рівного доступу на транспортний ринок операторів перевезень. Відкриття Бескидського двоколійного залізничного тунелю сприятиме будівництву нових шляхи для швидкісного сполучення з Європою.

Модернізація на прикордонних ділянках колії з шириною рейок за європейським стандартом сприятиме створенню на основі державно-приватного партнерства компаній-операторів перевезень. Координація відтворювального процесу з врахуванням транспортно-логістичної складової забезпечить сталий розвиток системи прогнозування на залізничному транспорті, що дозволить знизити непродуктивні витрати в організації та освоєнні перевезень (за рахунок завчасного та адекватного реагування на очікуваний попит в сфері перевезень), а також підвищити обгрунтованість пропозицій щодо тарифної та інвестиційної політики ПАТ «Українська залізниця» в рамках раціонального розміщення транскордонних логістичних кластерів.

Використання європейського досвіду розвитку залізничного транспорту визначає результати оптимізації організації перевезень в міжнародному сполученні і сприятиме формуванню ефективного механізму, що забезпечує баланс інтересів всіх сторін, учасників перевізного процесу.

Встановлено, що оптимальним напрямком розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни.

Розвиток інфраструктури транзиту, зокрема пунктів пропуску на митному кордоні та мережі міжнародних транспортних коридорів, упровадження нових технологій митного контролю, вдосконалення законодавства відповідно до міжнародних норм і стандартів, встановлення конкурентоспроможних тарифів сприятимуть залученню транзитних вантажів в Україну, покращанню інвестиційного клімату та активізують процес інтеграції економіки України до Європи і світових ринків транспортних послуг.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі вирішено актуальне наукове завдання удосконалення теоретичних засад, розвитку методичних положень і надання практичних рекомендацій щодо формування стратегічних напрямів розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах міжнародної інтеграції. Виконане дослідження дозволило зробити наступні висновки:

1. Аналіз літературних джерел показав, що сьогодні недостатньо освітлено поняття та сутність «транспортно-логістичної системи», що робить актуальним перегляд теоретичних та методичних і розроблення практичних рекомендацій щодо стратегічного розвитку транспортно-логістичної системи України. Таким чином запропоновано визначення поняття транспортно-логістичної системи як система, яка включає інтегровані елементи, пов’язані з наданням транспортно-логістичних послуг, що взаємодіють між собою з метою надання якісних послуг у сфері переміщення вантажів та пасажирів для задоволення потреб споживачів на основі врахування інтересів усіх зацікавлених сторін.

Виявлено, що структура транспортно-логістичної системи складається з двох підсистем – транспортної та логістичної. Підсистеми транспортно-логістичної системи є настільки складними, що їх, своєю чергою, називають системами. Транспортна система – це система взаємопов’язаних складових (людей, які задіяні в транспортному процесі; інфраструктури; транспортних засобів тощо), яка призначена для транспортування будь-кого (будь-чого). Логістична система – це адаптивна система зі зворотним зв’язком, яка виконує ті або інші логістичні функції, складається із підсистем та має розвинуті внутрішньосистемні, а також зовнішні зв’язки.

1. Розглянуто методичні основи розробки стратегії розвитку регіональних транспортно-логістичних систем. На основі вивчення наявних наукових положень та теоретичних напрацювань, запропоновано алгоритм розробки стратегії розвитку регіональних транспортно-логістичних систем. До основних видів стратегій відносяться: стратегія лідерства, глобалізації та міжрегіональної інтеграції, стратегія інтенсифікації економічних потоків регіону стратегія нарощення логістичного потенціалу, стратегія формування регіональної логістичної системи, стратегія розвитку транспортно-логістичної системи.
2. Безпосередня близькість України до розвинутих країн Східної Європи, Російської федерації та Білорусі, а також наявність морських виходів до країн Середземномор’я у купі з наявністю проходів до країн басейну Індійського океану надають великі можливості для реалізації транзитного потенціалу. На основі вивчення фахової літератури було визначено сутність транзитного потенціалу як сукупність географічного положення країни та розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що надають перевагу в спрямуванні міжнародного транзиту територією держави та визначають її можливість надавати транзитні послуги.

Україна є транстериторіальною країною. Тому слід розглядати визначення міжнародних транспортних коридорів. Визначено, що міжнародні транспортні коридори – транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Розвиток міжнародних транспортних коридорів є дуже важливим для країни, оскільки він за рахунок зростання обсягів зовнішньоторговельних перевезень забезпечує залучення транзитних вантажів третіх країн, а також підвищує можливість перевезення пасажирів як в самій країні, так і транзитних їх перевезень.

1. Проаналізовано стан транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції. Визначено, що за рейтингом Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index –LPI) у 2018 році Україна посідає 66 місце, що на 14 позицій краще ніж у 2016 році. Для оцінки ступеня привабливості ринку логістики України для іноземних інвестицій було розглянуто Індекс розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index – EMLI), в якому Україна посідає 27 місце.
2. Визначено основні причини, які обумовлюють існуюче становище на ринку транзитних вантажних перевезень. Виділяють дві групи чинників: зовнішні та внутрішні. Внутрішні чинники мають технічні, економічні, політичні та правові корені, причому більшість із них носять системний характер і потребують втручання державної влади для вирішення цих питань та корінного реформування транспортної галузі в цілому. Всі чинники, що визначають взаємний розвиток транспортної галузі і соціально-економічного розвитку країни, можна розподілити на наступні групи: географічні; законодавчі; інфраструктурні; техніко-технологічні; політичні; інформаційні; економічні.
3. Аналіз статистичних даних щодо переробки та перевезень вантажів видами транспорту підтвердив, що транспортна інфраструктура Запорізької області має резерви пропускної та провізної спроможності. Особливої уваги заслуговує можливість створення транспортно-логістичного центру в регіоні на основі державно-приватного партнерства із залученням бюджетних коштів і капіталу бізнесових структур.
4. Визначено, що європейська інтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, тому подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС дасть можливість для розвитку транспортно-логістичної системи України. Україна повинна долучитися до поліпшення загальноєвропейського логістичного простору (зокрема, логістичних центрів), що включає у себе поліпшення показників енергоефективності транспортних засобів; оптимізацію функціонування мультимодальних логістичних схем; більш ефективне використання логістичної інфраструктури за рахунок удосконаленого управління перевезеннями, складування та інформаційних систем; оптимізацію потужності для задоволення зростаючого попиту на логістику України та регіонів ЄС. Досягнення поставленої мети передбачає виконання завдань щодо: встановлення рівня та стану забезпечення транспортною інфраструктурою; оцінювання макроекономічної відповідності реалізованого попиту на логістичні послуги потребам економіки країни, які можна опосередковано розглядати як мірник пропозиції послуг; оцінювання пропозиції послуг, диференційованих у масштабах простору та часу, які залежать від відповідної локалізації (просторово-часового розміщення) джерел попиту на логістичні послуги; забезпечення цінової (витратної) доступності логістичних послуг для потенційних клієнтів.
5. Визначено, що важливим аспектом використання транзитного потенціалу України в умовах міжнародної інтеграції є відповідність нормативно-правової та інституційної бази міжнародним стандартам. Міжнародні інтеграційні процеси справляють величезний вплив на використання транзитного потенціалу державою через використання таких послуг та фінансування, що еквівалентне державному, різних техніко-технологічних та інфраструктурних проектів транспортної модернізації. Забезпечення екологічності транспорту, що використовується в Україні, та відповідність його міжнародним стандартам є також невід’ємним завданням для подальшого поступового удосконалення системи транспортних перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу. України URL: http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf (дата звернення 14.09.2019).
2. Бауэрсокс Д. Дж. Логістика: інтегрований ланцюг поставок. Київ. 2008. 640 с.
3. Гаджинский А. М. Логистика. Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. 432 с.
4. Григорак М. Ю. Методика оцінки використання по­тенціалу логістичної інфраструктури. *Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент» :збірник наукових праць*. Луцький національний технічний університет. Випуск 7 (26). Ч. 4. 2010. С. 103–108.
5. Джонсон Д. С. Современная логистика. Москва: ИД «Вильямс», 2002. 624 с.
6. Дикань В. Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2009. Вип. 26. С. 60–63.
7. Дороховський О. М. Формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем: теорія, методологія, практика. Херсон, 2013. 369 с.
8. Заблодська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект. *Економіка розвитку*. 2012. Вип. 1 (53). С. 50–53.
9. Крикавский Е. В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей. *Логистика: проблемы и решения*. 2008. Вип. 5. С. 38–39.
10. Пасічник А. М. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* 2012. Вип. 10. С. 192–198.
11. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem\_biol/nvnltu/17\_2/301\_Maselko\_17\_2.pdf (дата звернення 16.09.2019).
12. Пасічник А. М. Фактори, що впливають на формування транспортно-логістичних мереж. *Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів*. 2013. Вип. 21. С. 167–177.
13. Пасічник А. М. Проблеми та перспективи розвитку ло­гістичного аутсорсингу в транспортній системі України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія «Технічні науки».* 2014. Вип. 14 (1). С. 146–159.
14. Пономарьова Ю. В. Логістика. Київ: Центр навчальної літератури, 2003. 192 с.
15. Ріхтер К. Ю. Транспортна економетрія. Київ: Транспорт, 1982. 317 с.
16. Сафонов Э. А. Транспортные системы городов и регионов. Москва: Издательство АВС, 2007. 288 с.
17. Соколова О. Є. Теоретико-методологічніі основи формування транспортно-логістичної системи України URL: http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewfile/182/173 (дата звернення 14.09.2019).
18. Транспортно-логистические системы, сущность и цели функционировая URL: http://pandia.ru/text/77/318/11726.php (дата звернення 20.09.2019).
19. Сыздыкбаева Б. У. Методология формирования и развития интегрированной транспортно-логистической системы Казахстана. URL: http://dislib.ru/ekonomika/24633-1-metodologiya-formirovaniya-razvitiya-integrirovannoy-transportno-logisticheskoy-sistemi-kazahstana.php (дата звернення 25.09.2019).
20. Поняття «система». Буковинська бібліотека. URL: http://buklib.net/books/22269/ (дата звернення 25.09.2019).
21. Логистические системы: понятие, основные черты и свойства. URL: http://www.xcomp.biz/1-2-logisticheskie-sistemy-ponyatie-osnovnye-cherty-i-svojstva.html (дата звернення 27.09.2019).
22. Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем. URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11985/1/97.pdf (дата звернення 27.09.2019)
23. Коблянська І. І. Логістичний потенціал регіону: сутність і методичний підхід щодо його оцінювання. URL: http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/43253 (дата звернення 27.09.2019).
24. Юденко В.В. Логістичні стратегії підприємства в умовах сталого розвитку. URL: http://ir.nmu.org.ua/jspui/bitstream/123456789/148112/1/4244.pdf (дата звернення 28.09.2019).
25. Смиричинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. *Теоретико-правовий та методологічний аспект*. Тернопіль: Карт-бланш, 2004. 390 с.
26. Троицкая Н.А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии. Москва: Академия, 2009. 336 с.
27. Прокопьев В.Е. Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях. *Транспортное дело России*. Москва. 2008. С. 41–42.
28. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. Вид. 38. С. 156–162.
29. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вид. 42. C. 144 – 149.
30. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. *Стратегічна панорама*. 1999. Вид. 4. С 37–55.
31. Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Київ: НІСД. 2011. 37 с.
32. Мініна О.В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі*. Український соціум*. 2010. Вид. 4. С. 155–166.
33. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка. Київ: КНЕУ. 2006. 316 с.
34. Закон України «Про транзит вантажів». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14 (дата звернення 02.10.2019).
35. Леванчук А.В. Методические подходы к количественной оценке взвешенных веществ, поступающих в окружающую среду при эксплуатации транспортно-дорожного комплекс. URL: http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conternece/oct.-2012. (дата звернення 02.10.2019).
36. Дунаева Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала. Москва. 2009. 154 с.
37. Резер С.М. Міжнародні транспортні коридори: проблеми формування та розвитку. Київ. 2010. 312 с.
38. Дунаева Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала. Москва, 2009. 154 с.
39. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015года. URL: http://ru.government.kz/docs/u060086\_20060411~1.html (дата звернення 02.10.2019).
40. Офіційний сайт Європейської економічної комісії ООН. URL: http://www.unece.org/ (дата звернення 03.10.2019).
41. Бережнюк І. Г Міжнародний транспортний коридор. Митна енциклопедія. URL: https://apitu.files.wordpress.com/2016/01/the\_customs\_encyclopedia\_t2.pdf (дата звернення 05.10.2019).
42. Устенко М.О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. Вип. 49. C. 207–210.
43. Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport (дата звернення 10.10.2019).
44. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. Вид. 3. С. 89–99.
45. Офіційний сайт Cвітового банку (The World Bank). LPI Report. URL: https://lpi.worldbank.org/. (дата звернення 15.10.2019).
46. Незалежна аналітична платформа VoxUkraine. URL: https://voxukraine.org/uk/tarif-spotikannya-shhone-tak-z-portovimi-zborami-v-ukrayini-ta-yak-yih-zrobitikonkurentnimi/ (дата звернення 15.10.2019).
47. Офіційний сайт логістичного оператора Agility. Emerging Markets Logistics Index 2019. URL: https://www.agility.com/wp-content/uploads/2019/02/Agility-Emerging-Markets-Logistics-Index-2019.pdf (дата звернення 16.10.2019).
48. Проблеми та перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в транспортній системі України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика.* 2014. Вип. 14(1). С. 146–159.
49. Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua (дата звернення 20.10.2019).
50. Інформаційний портал Logist.FM. URL: http://logist.fm/publications/tendencii-i-perspektivyrazvitiya-rynka-gruzovyh-perevozok-v-ukraine. (дата звернення 20.10.2019).
51. Огонь Ц.Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України. *Вісник Української академії банківської справи*. 2011. Вид. 2. С. 32–38.
52. Джулай С.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання. URL: http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406. (дата звернення 22.10.2019).
53. Степина Т.Е. Перспективы комбинированных грузовых сообщений с Восточной Европой. *Железнодорожный транспорт за рубежом*. 2003. Вип. 2. С.3–5.
54. Дідик В.Г. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні. URL: http://www.minjust.gov.ua/file/23494.pdf (дата звернення 23.10.2019).
55. Дятлова В. В. Вплив євроінтеграції України на потенціал транспортно-дорожнього комплексу. *Розвиток зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних та глобалізаційних процесів : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 9-10 квіт. 2009 р*. Донецьк: ДонДУУ. 2009. С. 95-99.
56. Дятлова В. В. Сучасні тенденції та проблеми гармонізації вітчизняних стандартів з міжнародними та європейськими. *Регулювання національної економіки: зб. наук. праць Донецького державного університету управління. – Серія «Економіка»*. Донецьк: ДонДУУ. Вип. 114. 2008. С. 258-265.
57. Карась О.С. Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму. Тернопіль. 2012. 207 с.
58. Мищенко Г.И. Реформирование автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики. *Соціальний менеджмент і управління інформаційними процесами: зб.наук.праць Донецької державної академії управління.* Донецьк, 2003. Вип. 21. С. 229-238.
59. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів. Київ. 2006. 428 с.
60. Ховавко И.Ю. Административно-правовые и экономические методы регулирования воздействия на окружающую среду. Москва: Теис. 2009. 200 с.
61. Про видачу ліцензій залізничних підприємств. Директива Ради 95/18 від 19.06.95р. (OJ L 143, 24.06.1991, р. 25).
62. Про розподіл потужностей залізничної інфраструктури і накладання плати за використання інфраструктурою. Директива Ради 95/19 (OJ L 143, 27.06.1995, р. 75).
63. Про розподілення потужностей залізничної інфраструктури, стягнення зборів за її використання і проведення сертифікації на відповідність вимогам безпеки. Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/16/ЄС від 26.02.2001 (OJ L 075, 15.03.2001, р. 26).
64. Про експлуатаційну сумісність транс’європейської залізничної високошвидкісної системи: Директива Ради 96/48/ЄС DSL 23/07/96 (OJ L 164, 30.04.2004, р. 1 – 43).
65. Щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру автодорожнього, залізничного та внутрішнього водного транспорту. Регламент Ради ЄЕС 1108/70/ЄЕС від 4.06.70. (OJ L 130, 15.06.1970, р. 4 – 14).
66. Маров И.В. Экономические последствия ужесточения экологических требований к автомобильному транспорту*. Менеджер*. 2010. Вид. 4. С. 287 – 291.
67. Hirschmann Albert О. The Strategy of Economic Development. New Haven: Yale University Press, 1958.
68. Гриценко С.И. Перспективы развития транспортно-логистических кластеров в Украине. *Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: сборник научных трудов.* Донецк: ДонНУ. 2008. С. 541 – 549.
69. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии. *Вопросы экономики*. 1998. Вид. 4. С. 115-134.
70. Якунін В.І. Політологія транспорту. Політичний вимір транспортного розвитку. Київ. Политология транспорта. *Политическое измерение транспортного развития*. Москва: Экономика. 2006. 432 с.
71. Маров І. В. Стратегічні завдання розвитку країни з урахуванням можливостей контрейлерних перевезень. *Менеджер: вісник Донецького державного університету управління*. 2014. Вид. 2. С. 228–232
72. Сайт Головного управління статистики Запорізької області. Обсяги перевезень видами транспорту. URL: http://www.zp.ukrstat.gov.ua/index.php?option=com\_content&view=category&layout= blog&id=33&Itemid=367. (дата звернення 27.10.2019)
73. Транспорт і зв'язок Запорізької області: стат. збірник / Держкомстат України. Головне управління статистики у Запорізької обл.; за ред. В.П. Головешка. – Запоріжжя, 2015. – 79 с.
74. Сайт Головного управління статистики Запорізької області. Зовнішньоекономічна діяльність та платіжний баланс. Товарна структура зовнішньої торгівлі області. URL: http://www.zp.ukrstat.gov.ua/index.php?option =com\_content&view=category&layout=blog&id=35&Itemid=369. (дата звернення 01.11.2019).
75. Біловодська О.А. Особливості врахування логістичного потенціалу регіону в процесі розроблення системи розподілу на підприємстві. *Економічний часопис-ХХІ*. 2016. Вид.160 (7-8). С. 105-110.
76. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 9. с.126-129.
77. Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: http://ukraine-eu. mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport (дата звернення 01.10.2019)
78. Стратегія розвитку "Укрзалізниці" на 2017-2021 роки. URL: https://economics.unian.ua/transport/2131084-kravtsov-predstaviv-strategiyu-rozvitku-ukrzaliznitsi-na-2017-2021-roki.html (дата звернення 05.11.2019).
79. Омелян В. Україна не мінятиме ширину рейок на старих залізничних коліях. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2234470-ukraina-ne-minatime-sirinu-rejok-na-starih-zaliznicnih-koliah-omelan.html (дата звернення 15.11.2019)
80. Яцюта О. Транспортно‐логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. КНТЕУ. 2016. Вип. 3. С. 89-99.
81. Кирлик Н. Ю. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2016. Вип. 22.С.98-101.
82. Дашкуєв М. А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір. URL: www.business-inform. Net (дата звернення 15.11.2019).
83. Мініна О. В. Регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу в умовах поглиблення інтеграції. URL: http://www.nbuv.gov.ua/ portal/Soc\_Gum/Vcndtu/2010\_46/29.htm (дата звернення 01.12.2019).
84. Якименко Н. В. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту в системі інтеграційних процесів. URL: http://www.nbuv.gov. ua/portal/natural/Vetp/2009\_26/09ynvivt.pdf (дата звернення 01.12.2019).
85. Митний кодекс України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення 01.12.2019).
86. Бутко М. П. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу України. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc\_Gum/Dtr\_ep/2010\_6/files/EC610\_14.pdf (дата звернення 05.12.2019).
87. Якунин В.И. К вопросу о бюджетном инвестировании в транспортные инфраструктуры общего пользования. Москва: Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. 2006. 23 с.
88. Деякі питання державного підприємства «Антонов»: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.03.2015 № 269. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=-248151286 (дата звернення 11.12.2019).
89. Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 № 496. *Офіційний вісник України*. 2006. Вип. 15.

Декларація

академічної доброчесності

**здобувача вищої освіти ЗНУ**

Я, Степанов Савелій Юрійович, студент ІІ курсу денної форми навчання економічного факультету спеціальності 051 «Економіка» освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка», адреса електронної пошти savastepanov65@i.ua:

* підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему «Проблеми та перспективи інтеграції України в міжнародну транспортно-логістичну систему» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких я ознайомлена;
* заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;
* згоден на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям *академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою* Інтернет-системи, а також на архівування роботи в базі даних цієї системи.

Дата\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Підпис\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ПІБ (студент) Степанов С.Ю.

Дата\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Підпис\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ПІБ (науковий керівник) Дугієнко Н.О.