

Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

УДК 33.656

**Сливка Ярослава Василівна**

*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки та менеджменту  
Карпатський інститут підприємництва*

**Slyvka Yaroslava**

*PhD in Economics*

*Carpathian Institute of Enterprising*

*ORCID: 0000-0002-0472-5071*

**Щербан Марія Дмитрівна**

*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки та менеджменту  
Карпатський інститут підприємництва*

**Shcherban Mariia**

*PhD in Economics*

*Carpathian Institute of Enterprising*

**Таранчук Володимир Альвіанович**

*аспірант кафедри фінансів,  
обліку та фундаментальних економічних дисциплін  
Національної академії управління*

**Taranchuk Volodumyr**

*Postgraduate of the*

*National Academy of Management*

*ORCID: 0009-0002-6536-7076*

## **ПЕРСПЕКТИВИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

## PROSPECTS OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

*Анотація.* Вступ. Перевезти вантаж за оптимальний час і вартість з дотриманням умов збереження - складна справа з урахуванням специфіки кожного окремого випадку. На міждержавному рівні ситуація ускладнюється відмінністю чинного законодавства, проходженням митних кордонів, страхування та співпраці з іншими компаніями, що складають складну та багатогранну транспортно-логістичну систему країни, регіону. Учасники транспортно-логістичної системи забезпечують здійснення національного та міжнародного товарообігу в частині реалізації транспортних послуг.

Подальша інтеграція української транспортно-логістичної системи з європейськими та міжнародними ринками транспортно-логістичних послуг дозволить посилити конкурентні позиції вітчизняних логістичних компаній, залучити інвестиції в транспортну систему України, створити тисячі додаткових робочих місць та полішити економічну ситуацію в державі в цілому.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження виступає аналіз потенціалу транспортно-логістичної системи України в подальшій міжнародній інтеграції та вплив на відновлення зруйнованих міст і регіонів внаслідок терористичних атак.

Результати. Узагальнення факторів впливу на розвиток транспортно-логістичної системи України свідчить про першочерговість реформи у митній сфері та покращення управління кордонами, вдосконалення інфраструктури логістичних центрів. Значний позитивний вплив здійснили реалізовані проекти, однак вони точково вирішують нагальні проблеми та не забезпечують вирішення ключових проблем пов'язаних із залученням довгострокових інвестицій у розвиток та

*розбудову зруйнованих внаслідок терористичних атак транспортно-логістичних систем регіонів. Будівництво інтер- та мультимодальних хабів забезпечить промисловий розвиток зруйнованих регіонів та дозволить відновити роботу релокованих підприємств.*

*Запропонований підхід систематизації напрямків розвитку транспортно-логістичної системи України акцентує важливість об'єднання зусиль бізнесу, міжнародних організацій та держави у будівництві інтер- або мультимодальних хабів, що стануть основою будівництва нових транспортно-логістичних регіонів України.*

*Перспектив подальших досліджень передбачає деталізація напрямків залучення довгострокових інвестицій у відновлення та будівництво зруйнованої, внаслідок терористичних атак, транспортно-логістичної системи регіонів та країни в цілому.*

**Ключові слова:** *транзитивний потенціал, транспортно-логістична система, транспортні коридори, логістичний хаб.*

**Summary.** *Transporting the cargo for the optimal time and cost while observing the conditions of the preservation is a difficult task, taking into account the specifics of every individual case. At the international level the situation is complicated by differences in current legislation, crossing customs borders, insurance and cooperation with other companies that make up the complex and multifaceted transport and logistics system of the country and region. Participants of the transport and logistics system ensure the implementation of national and international trade in the part of the implementation of transport services.*

*Further integration of the Ukrainian transportation and logistics system with European and international markets of transport and logistics services will strengthen the competitive position of domestic logistics companies, attract*

*investments in the transport system of Ukraine, create thousands of additional jobs and improve the economic situation in the country as a whole.*

*Formulation of the goals of the article. The purpose of the study is to analyze the potential of the transport and logistics system of Ukraine in further international integration and the impact on the restoration of destroyed cities and regions as the result of terrorist attack.*

*The results. The generalization of influencing factors on the development of transport and logistics system of Ukraine shows the priority of reform in the customs sphere and improvement of the infrastructure of logistics centers. The implemented projects had a significant positive impact ,however, they solved urgent problems point by point and do not provide solutions to key problems related to attracting long-term investments in the development and construction of the transport and logistics systems of the regions destroyed as a result of the terroristic attacks .The construction of the inter-and multimodal hubs will ensure the industrial development of the destroyed regions and will allow to restore the work of the relocated enterprises.*

*The proposed approach to the systematization of directions for the development of transport and logistics systems of Ukraine emphasizes the importance of combining the efforts of business, international organizations and the state in the construction of inter –and multimodal hubs, which will become the bases for the construction of new transport and logistics regions of Ukraine.*

*Prospects for further research include detailing directions for attracting long-term investments in the restoration and construction of the transport and logistics system of the regions and the country as a whole, destroyed as a result of terrorist attacks.*

**Key words:** *transit potential, transport and logistics system, transport corridors, logistic hub.*

**Постановка проблеми.** Перевезти вантаж за оптимальний час і вартість з дотриманням умов збереження - складна справа з урахуванням специфіки кожного окремого випадку. На міждержавному рівні ситуація ускладнюється відмінністю чинного законодавства, проходженням митних кордонів, страхування та співпраці з іншими компаніями, що складають складну та багатогранну транспортно-логістичну систему країни, регіону. Учасники транспортно-логістичної системи забезпечують здійснення національного та міжнародного товарообігу в частині реалізації транспортних послуг.

Транзитивний потенціал (географічне розташування, розвинута транспортна інфраструктура автомобільних доріг, морських торговельних портів басейну Чорного та Азовського морів, судноплавних річок, мережа аеропортів регіонального та міжнародного рівнів), європейський напрямок розвитку економіки зумовили специфіку розвитку транспортно-логістичної системи України – впровадження європейських стандартів, запозичення досвіду та співпраця з країнами ЄС. В умовах війни, транспортно-логістична система України показала неабиякі здобутки в напрямку адаптації до умов постійних терористичних атак, співпраці з підприємствами та волонтерами.

Подальша інтеграція української транспортно-логістичної системи з європейськими та міжнародними ринками транспортно-логістичних послуг дозволить посилити конкурентні позиції вітчизняних логістичних компаній, залучити інвестиції в транспортну систему України, створити тисячі додаткових робочих місць та поліпшити економічну ситуацію в державі в цілому.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематику розвитку та євроінтеграції транспортно-логістичної системи України у своїх працях досліджувала велика кількість вчених. Важливо відмітити результати монографічних та дисертаційних досліджень, зокрема: Григорак М.Ю.

удосконалив теоретичні та методологічні основи адміністрування змінами ринку логістичних послуг з урахуванням впливу економіки знань, а також дослідив основні умови інституційного становлення вітчизняної логістичної системи з позицій ієрархії мікро-, мезо- і макрорівнями логістичної системи [1]; Ільченко Н.Б. систематизував та удосконалив класифікацію логістичних стратегій та їх взаємозв'язок з розвитком транспортно-логістичної системи України [2]; Носар А.А. систематизував види інноваційного розвитку складської логістики та організаційно-функціональні моделі регіональних транспортно-логістичних систем [3]. Поzza увагою науковців залишились питання адаптації транспортно-логістичної системи до діяльності релокованих підприємств, розробки нових транспортно-логістичних центрів прикордонних міст, участь у відбудові зруйнованих міст і регіонів України, що потребують подальшого вивчення.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження виступає аналіз потенціалу транспортно-логістичної системи України в подальшій міжнародній інтеграції та вплив на відновлення зруйнованих міст і регіонів внаслідок терористичних атак.

**Матеріали і методи.** Методологічним та теоретичним базисом дослідження проблематики розвитку транспортно-логістичної системи України виступили наукові положення економічної теорії, логістики, адміністрування, праці вітчизняних і зарубіжних вчених обраної тематики.

Для досягнення поставленої мети та виконання завдань, в роботі використано низку загальнонаукових та економічних методів: аналізу та синтезу – для здійснення економічної діагностики сучасного стану транспортно-логістичної системи України та її світових трендів; систематизації та узагальнення – для виявлення умов, факторів впливу на формування економічної привабливості діяльності релокованих підприємств та відбудові зруйнованих міст і регіонів України.

**Виклад основного матеріалу.** Співпраця з транспортно-логістичними системами дозволяє підприємствам зменшити власні витрати на транспортування, прискорити період обігу запасів, що веде до зменшення їх накопичення.

Досвід країн Західної Європи та Північної Америки свідчить, що розвиток логістики та транспортного сектору дає змогу зменшити загальнологістичні витрати майже на 12-35 %, транспортні витрати – на 7-20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку – на 15-30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та скоротити їх запаси на 50-200 %. Координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками в таких країнах забезпечує відповідна логістична система, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортнорозподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах руху вантажних потоків [6, с. 208].

Міжнародна практика показує ефективність організації виробничо-транспортно-споживчих вузлів великих підприємств чи промислових зон разом з виробничо-перевантажувальних комплексів (їх ще називають мультимодальні термінальні комплекси). Вітчизняний досвід відмічає таку практику на прикладі великих промислових підприємств, коли на підприємствах будують власну транспортну систему для транспортування продукції.

До прикладу, ТОВ СП «НІБУЛОН» [4] інвестував у розробку інфраструктури з високотехнологічних річкових перевантажувальних терміналів, яка об'єднує 13 областей. Підвищення даної інфраструктури зростає завдяки інвестиціям у модернізацію та удосконалення потужностей і технологій роботи, виробничих підрозділів.

Важливим аспектом у розвитку транспортно-логістичного потенціалу є підтримка держави, адже на цьому рівні приймаються рішення, щодо : ремонт та будівництво нових транспортних шляхів (Президентський проект «Велике будівництво»); співпраця з урядом та митницею сусідніх країн («Зелений коридор»); диверсифікація послуг та видів транспорту, спрощення процедур транспортування та підвищення їх оперативності, а також впровадження високотехнологічних інновацій (системи автоматичного зважування на митниці, програмне забезпечення для залізниці та ін.).

Згідно з даними рейтингу Світового банку «Logistics Performance Index (LPI) 2018» Україна посіла 66 місце зі 160 країн щодо логістичної ефективності, набравши 2,83 бали та загалом піднявшись на 14 позицій [10]. Дане дослідження проводиться раз у кілька років на основі опитування найбільших міжнародних логістичних компаній у 155 країнах світу.

Наведений рейтинг оцінює логістичну ефективність країни з шести позицій. В розрізі критеріїв оцінки, вітчизняні показники є кращими, за середні регіону «Європи та Середньої Азії», однак нижчі за середній показник країн світу. Слід відмітити тенденцію покращення логістичної інфраструктури, проте показники митних процедур, як наслідок своєчасності доставки вантажу, потребують покращення.

Специфіка реалізації транспортно-логістичного потенціалу України зумовлена інтеграцією з країнами ЄС та Східного партнерства. Територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: 4 з них Європейські транспортні шляхи, а також Транс'європейська транспортна мережа TEN-T та «ТРАСЕКА».

Участь у вище наведених транспортних коридорах більше десяти років сприяло інтеграції та виконання міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг, узгодженню чинного законодавства,



сприяло макроекономічному розвитку регіонів та залученню додаткових інвестицій у розбудову інфраструктуру в цілому.

До прикладу, Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону реалізується з 2011 р. та охоплює 14 країн . У межах проектів Стратегії передбачається будівництво автомобільної паромної переправи Ізмаїл (Україна) – Тульча (Румунія) з береговим автомобільним комплексом та глибоководного суднового каналу річки Дунай – Чорне море в українській ділянці дельти, створення річкових інформаційних служб, інтегрованої системи збору та утилізації відходів суден [5].

Безперечно подальше впровадження європейських та міжнародних стандартів транспортно-логістичної системи України в межах перспектив розширення використання транзитивного потенціалу та залучення інвестицій для удосконалення існуючих міжнародних транспортних коридорів є актуальною і досі. Однак важливим є вивчення специфіки того чи іншого виду перевезень з метою забезпечення їх ефективної співпраці попри внутрішню та зовнішню конкуренцію.

Актуальним напрямком розвитку транспортно-логістичної системи є будівництво мультимодальних терміналів, логістичних хабів, що допоможе розвантажити вітчизняні транспортні шляхи.

Логістичні хаби за розмірами та функціонуванням нагадують невеличкі містечка з офісними і торговими приміщеннями, житловими будинками і об'єктами соціальної інфраструктури для працівників, що працюють у складських та логістичних комплексах.

В Україні девелопери переважно зосереджені на розвитку проектів індустріальних парків, бізнес модель яких заточена під надання послуг виробничим компаніям для оптимізації процесів виробництва. Водночас мульти- й інтермодальні хаби можуть слугувати наступною ланкою оптимізації – швидкого транспортування продукції до ринків збуту [7].

Прикладом поєднання логістичного хаба та індустріального парку виступає «Біла Церква» (Київська область) холдингової компанії Ufuture. Поєднання автомобільного та залізничного транспорту сприяло функціонуванню логістичного терміналу та сортувального депо.

У 2005 році компанія «Євротермінал» отримала підтримку Європейського Банку Реконструкції і Розвитку, побудувавши логістичний центр. «Сухий порт» — це територія площею 42 гектари (420 тисяч квадратних метрів). «Сухий порт» дає змогу доставляти вантажі одразу декількома видами транспорту — морським, автомобільним і залізничним. На території логістичного центру знаходяться склади для зберігання контейнерів, транзитна площадка, склад тимчасового зберігання, комплекс для оброблення збірних вантажів, та інші приміщення. Поруч знаходиться Одеський порт [9].

Розглянемо напрямки розвитку транспортно-логістичної системи України в повоєнний період (рис.1). За даними рис.1 ключові фактори (транспортний потенціал, підтримка держави, розвиток підприємств, підтримка міжнародних організацій) однаково впливають на кожен з можливих варіантів розвитку: відновлення на довоєнному рівні, розбудова або будівництво нових логістичних регіонів. Разом з тим, саме об'єднання зусиль держави, бізнесу та міжнародної підтримки є умовами розробки та реалізації довгострокових проектів з будівництва хабів, що будуть основою будівництва нових транспортно-логістичних регіонів України.



**Рис 1. Напрямки розвитку транспортно-логістичної системи України в повоєнний період**

Джерело: розроблено автором

У випадку діяльності релокованих підприємств та проблематики відновлення зруйнованих міст і регіонів, будівництво хабу виступає ключовим фактором у подальшому розвитку виробничої та логістичної діяльності, завдяки збільшенню вантажопотоку, залученню інвестицій та зростанню купівельної спроможності регіону в цілому. Діяльність інтермодальних хабів дозволяє поєднувати сервісні та виробничу моделі, завдяки оптимізації витрат для підприємств та попит на послуги транспортування для логістичних операторів.

Вигідне географічне розташування України забезпечує участь в 4 з 10 європейських транспортних коридорів. У 2019-2020рр міжнародні та вітчизняні холдинги вже розглядали кілька проектів будівництва інтермодальних хабів у Хмельницькій області (об'єднання залізничного, автомобільного та авіа транспорту); аеропорт «Львів» (об'єднання залізничного, автомобільного та авіа транспорту); в акваторії Березанського лиману Миколаївської області (порт-хаб на Чорному морі); м.Київ (об'єднання залізничного та річкового транспорту).

Складність будівництва інтер- та мультимодальних хабів полягає у тривалому будівництві та значних інвестиціях. В середньому, таке будівництво займає 5-7 років та потребує залучення від 50 до 100 млн. дол. США та очікуваним терміном окупності 10-15 років. Наявна ситуація вимагає гарантій та захисту інтересів інвесторів, ініціативи уряду, вдосконалення законодавства (адаптація нормативів будівництва, нормативне регулювання комбінованих перевезень та ін.).

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень.** Транспортно-логістична система включає в себе інфраструктуру авіа, авто та залізничних сполучень, морських та річкових портів, вантажних і митних терміналів. Логістичні центри задовольняють потреби у транспортних послугах виробників та споживачів товарів,

виступають рушієм змін в економіці, створюють сприятливі умови для залучення інвестицій та конкурентні умови для учасників.

Відповідно до динаміки індексу LPI ефективності логістики для України, першочерговими є реформи у митній сфері та покращення управління кордонами, вдосконалення інфраструктури логістичних центрів. Значний позитивний вплив здійснили такі проекти, як «Велике будівництво», «Зелений коридор», надання податкових пільг для індустріальних парків, однак вони точково вирішують нагальні проблеми та не забезпечують вирішення ключових проблем пов'язаних із залученням довгострокових інвестицій у розвиток та розбудову зруйнованих внаслідок терористичних атак транспортно-логістичних систем регіонів. Будівництво інтер- та мультимодальних хабів забезпечить промисловий розвиток зруйнованих регіонів та відновлення роботи релокованих підприємств.

Запропонований підхід систематизації напрямків розвитку транспортно-логістичної системи України акцентує важливість об'єднання зусиль бізнесу, міжнародних організацій та держави у будівництві інтер- або мультимодальних хабів, що стануть основою будівництва нових транспортно-логістичних регіонів України.

### **Література**

1. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепції, методологія, компетентність: монографія. Київ: Сік Груп Україна, 2017. 516 с.
2. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі : монографія. Київ : Київ. нац. торг. екон. ун-т, 2016. 432 с.
3. Носар А.А. Регіональний вимір та світові тренди розвитку складської логістики: автореф. дис. на здоб. наук.ступ. к.е.н. за спец. 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. Одеська національна академія харчових технологій, Одеса, 2021. С. 22.

4. Офіційний сайт ТОВ СП «Нібулон». URL: <https://www.nibulon.com/>
5. Стратегія ЄС для Дунайського регіону // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/strategiya-es-dlya-dunayskogo-regionu.html>
6. Устенко М.О., Івашкевич В.С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 59. С. 84-90. doi: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i59.113382>
7. Хом'як Т. Мульти- та інтермодальні хаби: перспективи для України. 2021. URL: <https://www.pressreader.com/ukraine/commercial-property-0385/20210301/281505049057757>
8. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.
9. Khaletskaaya A. Що таке логістичний хаб: приклади й відмінності від складів. 2021. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladi-j-vidminnosti-vid-skladiv/>
10. The World Bank. Aggregated LPI. 2021. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregatedranking>

### **References**

1. Hryhorak M.Yu. Intelektualizatsiia rynku lohistrychnykh posluh: kontseptsii, metodolohiia, kompetentnist: monohrafiia. Kyiv: Sik Hrup Ukraina, 2017. 516 s.
2. Ilchenko N.B. Lohistrychni stratehii v torhivli : monohrafiia. Kyiv : Kyiv. nats. torh. ekon. un-t, 2016. 432 s.
3. Nosar A.A. Rehionalnyi vymir ta svitovi trendy rozvytku skladskoi lohistryky: avtoref. dys. na zdob. nauk.stup. k.e.n. za spets. 08.00.05 –

rozvytok produktyvnykh syl i rehionalna ekonomika. Odeska natsionalna akademiia kharchovykh tekhnolohii, Odesa, 2021. S. 22.

4. Ofitsiinyi sait TOV SP «Nibulon». URL: <https://www.nibulon.com/>
5. Stratehiia YeS dlia Dunaiskoho rehionu // Ofitsiinyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. URL: <http://mtu.gov.ua/content/strategiya-es-dlya-dunayskogo-regionu.html>
6. Ustenko M.O., Ivashkevych V.S. Perspektyvy rozvytku transportno-lohystychnykh system Ukrainy // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. 2017. № 59. S. 84-90. doi: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i59.113382>
7. Khom'iak T. Multy- ta intermodalni khaby: perspektyvy dlia Ukrainy. 2021. URL: <https://www.pressreader.com/ukraine/commercial-property-0385/20210301/281505049057757>
8. Yatsiuta O. Transportno-lohystychna systema Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehtatsii // Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo. 2016. № 3. S. 89-99.
9. Khaletskaya A. Shcho take lohystychnyi khab: pryklady y vidminnosti vid skladiv. 2021. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladi-j-vidminnosti-vid-skladiv/>
10. The World Bank. Aggregated LPI. 2021. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregatedranking>