

УДК 388.1  
UDC 388.1

РОЗВИТОК ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ ДЛЯ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО  
ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Бібик Ю.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE DEVELOPMENT OF THE LEGAL FRAMEWORK FOR PUBLIC-PRIVATE  
PARTNERSHIPS IN THE ROAD SECTOR IN UKRAINE

Bibyk Y.M., National Transport University, Kiev, Ukraine

РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-  
ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Бибики Ю.Н., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми: аналіз законодавчої бази України щодо розвитку державно-приватного партнерства (далі – ДПП) в дорожній галузі.

На сьогоднішній день дорожня галузь України потребує суттєвих змін. Модернізація галузі підвищить якість дорожніх робіт та створить конкурентне середовище, саме тому впровадження державно-приватного партнерства є важливим кроком.

В Україні існує досить прогресивна законодавча база, що регулює питання залучення приватних інвесторів до розбудови інфраструктурних об'єктів, у тому числі автомобільних доріг. Аналізуючи законодавчу базу, необхідно виділити Закони України «Про концесії» [1] та «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [2], прийняті у 1999 році, які стали першим кроком на шляху до створення законодавчої основи для реалізації перших концесійних проектів. Також у 2009 році були внесені зміни до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», якими розширено гарантії, які може надавати держава потенційним концесіонерам, а також визначено механізми компенсацій сторонам.

У 2010 році прийнято Закон України «Про державно-приватне партнерство» [3], яким чітко визначено поняття «державно-приватного партнерства», принципи і форми співпраці, а також передбачено відкритість та прозорість тендерних процедур і можливість повернення інвестицій. Багато політиків та експертів вважають цей закон недосконалим, проте удосконалення доцільно здійснювати згодом, за результатами реалізації кількох проектів у різних сферах із метою апробації на практиці.

У 2011 році було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного у рамках державно-приватного партнерства» від 9 лютого 2011 року № 81 [4], Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства» від 17 березня 2011 року № 279 [5] та Постанову Кабінету Міністрів України «Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства» від 11 квітня 2011 року № 384 [6].

Тому, можна зробити висновок, що нормативно-правова база стосовно ДПП в Україні в середньому відповідає передовим стандартам у сфері ДПП.

Серед основних законодавчих актів в Україні з питань ДПП, що стосуються дорожньої галузі, необхідно відзначити два закони:

1. Основні положення Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 № 2404-VI:

- зобов'язання детальної підготовки проекту ДПП;
- рівність прав іноземних суб'єктів господарської діяльності та суб'єктів господарювання України щодо участі у конкурсах;
- зобов'язання державного партнера забезпечити відведення земельних ділянок;

- справедливий розподіл ризиків між сторонами;
- державна підтримка здійснення ДПП у вигляді співфінансування проектів за бюджетні кошти, надання державних гарантій;
- гарантії прав приватних партнерів, пов'язаних із виконанням договорів ДПП.

2. Основні положення Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 15.01.2009 № 891-VI:

- надання компенсацій при недосягненні фактичної інтенсивності руху проектним значенням;
- можливість надання концесії на реконструкцію, капітальний ремонт і окремо на експлуатаційне утримання автомобільної дороги;
- запровадження додаткових моделей концесії (плата за проїзд, плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, дотації та компенсації);
- відсутність обмежень щодо застосування при будівництві доріг місцевих матеріалів і робочої сили;
- зобов'язання концесіодавця забезпечити незмінність цільового призначення земельної ділянки під об'єктом концесії;
- надання державних гарантій за зобов'язаннями концесіодавця за концесійним договором.

Не існує загальних правил розробки стратегії ДПП в окремій країні, тому Україна повинна прийняти реалістичну і послідовну стратегію ДПП, виходячи з конкретної ситуації та власних потреб та аналізуючи практику впровадження в інших країнах.

Необхідно виділити три головні цілі підтримки участі приватного сектору в ДПП проектах:

- переконати приватних інвесторів і кредиторів, що Уряд зацікавлений у проектах ДПП;
- розповсюдити інформацію про залучення приватного сектору в інфраструктурні проекти та домогтися підтримки цього з боку населення;
- забезпечити підтримку зацікавлених сторін в Україні для участі приватного сектору в тих сферах, що традиційно вважались державними.

Перший концесійний договір на будівництво нової автомобільної дороги Львів – Краковець був підписаний ще в 1999 році. Варто зазначити, що до цього часу подібних проектів в Україні не готувалося, тому відсутність реального практичного досвіду призвела до вкрай простих за змістом умов договору, які водночас не враховували традиційних вимог банківських установ стосовно етапів залучення фінансування для реалізації проекту.

За весь час існування проекту було лише розроблено проектну документацію, відведено земельні ділянки, частково виконано підготовчі роботи на першій черзі будівництва. В результаті відсутності реальних результатів протягом 10 років концесійний договір розірвано у жовтні 2010 року.

Другий концесійний договір на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів – Броди був підписаний у 2002 році, однак, цей договір також розірвано через невиконання концесіодавцем своїх зобов'язань.

Невдачі в запровадженні ДПП в Україні перш за все були пов'язані з недосконалістю самих угод, а також неспроможністю наявних концесіонерів забезпечити повне виконання проектів та залучення фінансування.

Проте, необхідно відмітити, що з 2013 року була продовжена робота із залучення інших додаткових джерел фінансування для будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах ДПП. Так, Уряд України затвердив Постанову «Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії» від 11 липня 2013 р. № 493 [7], що дозволить перейти до практичної реалізації концесійних проектів будівництва автомобільних доріг в Україні. Документом передбачено механізм проведення розрахунку щомісячної плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, яка складатиметься з витрат на будівництво та експлуатацію. Також необхідно зазначити, що плату за будівництво та експлуатаційне утримання доріг буде здійснювати держава за рахунок коштів із спеціального фонду держбюджету, призначених для розвитку мережі доріг.

Концепцією Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [8] одним із варіантів забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування передбачено фінансування дорожнього господарства за рахунок коштів концесіонерів та залучення приватних інвестицій. Перевагами такого варіанту є зменшення навантаження на державний бюджет та

зменшення державних видатків за рахунок запровадження механізму ДПП, що сприятиме покращенню транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та стрімкому розвитку ринкових відносин у дорожній галузі.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» від 14 серпня 2013 р. № 645 [8], затверджений перелік об'єктів, які можуть бути спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб. Затверджений перелік концесійних проектів щодо будівництва автомобільних доріг, наведений на рис. 1, буде реалізовуватися двома етапами: перший - 2013-2014 роки, другий - 2015-2016 роки.

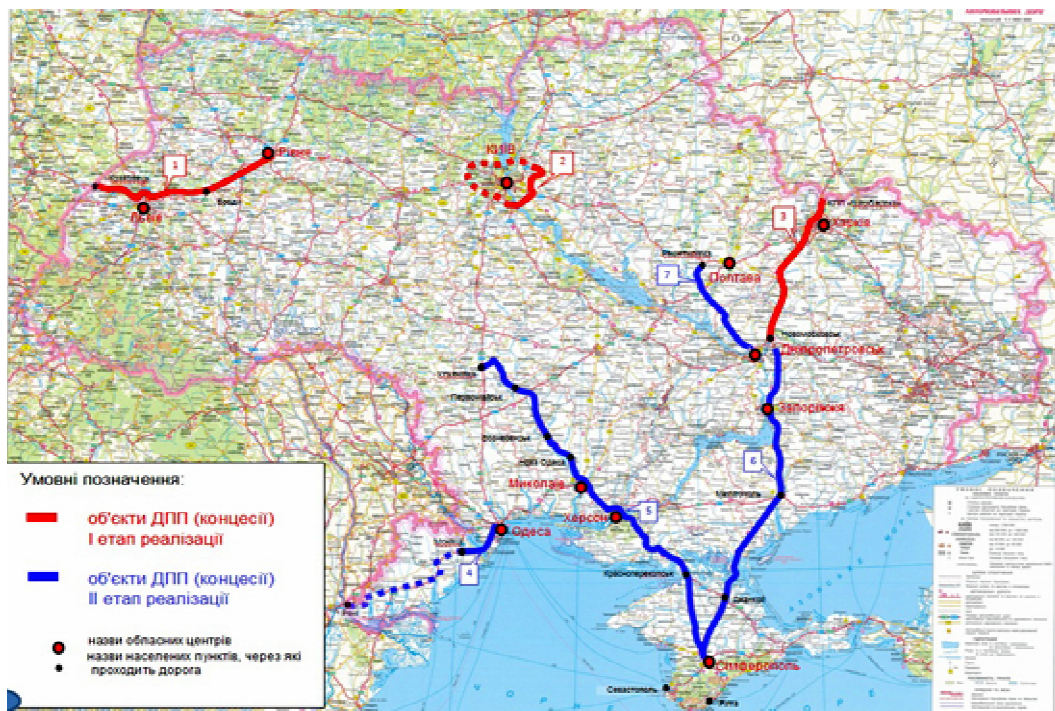


Рисунок 1 - Затверджений перелік концесійних проектів  
(Джерело: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>)

Протягом 2013-2014 років (I етап реалізації) планується підготувати для проведення концесійних конкурсів наступні проекти:

1. Будівництво та експлуатація автомобільних доріг за напрямком Краковець – Львів – Броди – Рівне, загальною протяжністю 258 км.

2. Будівництво та експлуатація першої черги Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва від автомобільної дороги Київ - Знамянка до автомобільної дороги Київ – Чернігів – Нові Яриловичі з мостовим переходом через р. Дніпро протяжністю 74,6 км.

3. Ремонт, будівництво та експлуатація на умовах ДПП (концесії) автомобільної дороги від кордону з КПП “Щербаківка”– Харків – Новомосковськ, протяжністю 209 км, у тому числі: будівництво ділянки Щербаківка - Харків протяжністю 49 км та ремонт ділянки Харків - Новомосковськ протяжністю 160 км.

Протягом 2015-2016 років (II етап реалізації):

4. Будівництво та експлуатація автодороги Одеса – Рені з мостовим переходом через Дністровський лиман на ділянці Одеса – Монаші, протяжністю 261 км.

5. Будівництво та експлуатація автомобільної дороги Ужлянівка – Миколаїв – Херсон – Красноперекіпськ – Сімферополь, протяжністю 533 км.

У зв'язку із масштабністю проекту та значною вартістю будівництва реалізацію проекту планується здійснювати окремими чергами.

6. Будівництво та експлуатація автодороги Дніпропетровськ – Запоріжжя – Мелітополь – Джанкой – Сімферополь, протяжністю 475 км.

Безпосередньо ж виконавців проектів буде визначено за результатами відкритих концесійних конкурсів, перші з яких планується завершити у 2014 році.

В цілому в Україні створена достатня і необхідна законодавча база, є спільне розуміння того, якою має бути оптимальна модель співпраці між приватним і державним секторами. Безумовно, є ряд питань, які необхідно удосконалити, зокрема щодо розподілу ризиків, питання, пов'язані із бюджетом та державними гарантіями, застосуванням формул розрахунку державної допомоги або компенсацій, що має регулюватися підзаконними актами.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Закон України «Про концесії»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Верховна рада України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.

2. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Верховна рада України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>.

3. Закон України «Про державно-приватне партнерство»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Верховна рада України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного у рамках державно-приватного партнерства»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Кабінет Міністрів України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/81-2011-п>.

5. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Кабінет Міністрів України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/279-2011-п>.

6. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Кабінет Міністрів України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п>.

7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії»: за станом на 1 жовтня 2013 р./Кабінет Міністрів України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/493-2013-п>.

8. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки: за станом на 1 жовтня 2013 р./Кабінет Міністрів України. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-р>.

#### REFERENCES

1. Law of Ukraine "On Concessions": as of 1 October 2013/ Verkhovna Rada of Ukraine.- [Electronic resource] - Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.

2. Law of Ukraine "On concessions for construction and operation of highways": as of 1 October 2013/ Verkhovna Rada of Ukraine. - [Electronic resource] - Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>.

3. Law of Ukraine "On Public-Private Partnerships": as of 1 October 2013/ Verkhovna Rada of Ukraine. - [Electronic resource] - Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.

4. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of rules to providing information about the performance of the contract by private partner for public partner, concluded within public-private partnership" as of: 1 October 2013/ Cabinet of Ministers of Ukraine.- [Electronic resource] - Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/81-2011-п>.

5. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of rules to providing state support the implementation of public-private partnership": as of 1 October 2013/ Cabinet of Ministers of Ukraine.- [Electronic resource] - Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/279-2011-п>.

6. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "Some questions regarding implementation of public-private partnership": as of 1 October 2013/ Cabinet of Ministers of Ukraine.- [Electronic resource] - Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п>.

7. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On approval of rules of calculating the operational of the road readiness, built under the concession” : as of 1 October 2013/ Cabinet of Ministers of Ukraine.- [Electronic resource] – Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/493-2013-p>.

8. The Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On approval of the concept of the State target Economic Program for public road on 2013-2018: as of 1 October 2013/ Cabinet of Ministers of Ukraine.- [Electronic resource] – Access: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-p>.

#### РЕФЕРАТ

Бібік Ю.М. Розвиток законодавчої бази для здійснення державно-приватного партнерства в дорожній галузі України./ Ю.М. Бібік // Управління проектами, системний аналіз і логістика. - К.: НТУ - 2013. - Вип. 11.

В статті проаналізовано розвиток законодавчої бази щодо впровадження державно-приватного партнерства в Україні.

Об’єкт дослідження – законодавча база України.

Мета роботи – вивчення існуючої законодавчої бази України щодо залучення приватних інвесторів до розбудови інфраструктурних об’єктів.

Метод дослідження - аналіз законодавчої бази України щодо впровадження державно-приватного партнерства в дорожній галузі.

Впровадження державно-приватного партнерства (ДПП) є важливим кроком для модернізації дорожньої галузі України, що в свою чергу підвищить якість робіт та створить конкурентне середовище. В статті проаналізовані основні законодавчі документи, які сприятимуть подальшому розвитку ДПП (Закон України «Про державно-приватне партнерство», Закон України «Про концесії», Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії» та інші).

Невдалий досвід впровадження ДПП в 1999 та в 2002 роках, який був пов’язаний з недосконалістю самих угод, а також неспроможністю наявних концесіонерів забезпечити повне виконання проектів та залучення фінансування, не зупинив розвиток ДПП і вже в 2013 році була продовжена робота із залучення інших додаткових джерел фінансування. Так на сьогоднішній день затверджений перелік концесійних проектів щодо будівництва автомобільних доріг, які можуть бути спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб.

В цілому в Україні створена достатня і необхідна законодавча база, проте є ряд питань, які необхідно удосконалити, зокрема щодо розподілу ризиків, питання, пов’язані із бюджетом та державними гарантіями, застосуванням формул розрахунку державної допомоги або компенсацій, що має регулюватися підзаконними актами.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, КОНЦЕСІЇ, ІНВЕСТИЦІЇ, ФІНАНСУВАННЯ, ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ.

#### ABSTRACT

Bibyk Y.M. The development of the legal framework for public-private partnerships in the road sector in Ukraine. Management of projects, system analysis and logistics. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 11.

The article analyzes the development of the legislative framework for the implementation of public-private partnership in Ukraine.

Object of research – the legislation of Ukraine.

Purpose of work - to study the existing legislative framework of Ukraine for the involvement of private investors to build infrastructure.

Research method - an analysis of the legislation of Ukraine on implementation of PPP in the road sector.

The introduction of public-private partnership (PPP) is an important step in the modernization of the road sector in Ukraine, which in turn will increase the quality of work and create a competitive environment. The paper analyzed the basic legal documents that will facilitate the further development of PPP (Law of Ukraine "About Public - Private Partnership", Law of Ukraine "About Concessions", Law of Ukraine "About Concessions for Building and Operation of Motor Roads", Cabinet of Ministers of Ukraine

"About Approval Procedure for the payment calculation for operational readiness of roads that built in concession.

Bad experience of PPP's implementation in 1999 and 2002, which was associated with the imperfection of these agreements, and the inability of existing concessionaires to ensure full implementation of the projects and fund raising, has not stopped the PPPs development and in 2013 the work was extended to involve other additional sources of funding So today the list of concession projects regarding roads building that can be specially built according to the concession agreement for community needs is approved.

Generally, Ukraine has established a sufficient and necessary legislation, but there are several issues that need to be improved, especially regarding the distribution of risks and issues related to the budget and government guarantees, using the formula for calculating state aid or compensation that should be regulated by laws.

KEYWORDS: PUBLIC - PRIVATE PARTNERSHIPS, CONCESSIONS, INVESTMENTS, FINANCING, ROAD INDUSTRY.

#### РЕФЕРАТ

Бибик Ю.Н. Развитие законодательной базы для осуществления государственно-частного партнерства в дорожной отрасли Украины. / Ю.М. Бибик // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ - 2013. – Вып. 11.

В статье проанализировано развитие законодательной базы по внедрению государственно-частного партнерства в Украине .

Объект исследования - законодательная база Украины.

Цель работы - изучение существующей законодательной базы Украины по привлечению частных инвесторов к развитию инфраструктурных объектов.

Метод исследования - анализ законодательной базы Украины по внедрению государственно-частного партнерства в дорожной отрасли .

Внедрение государственно-частного партнерства (ГЧП) является важным шагом для модернизации дорожной отрасли Украины, что в свою очередь повысит качество работ и создаст конкурентную среду. В статье проанализированы основные законодательные документы, которые будут способствовать дальнейшему развитию ГЧП (Закон Украины «О государственно-частном партнерстве», Закон Украины «О концессиях», Закон Украины «О концессиях на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог», Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении Порядка проведения расчета платы за эксплуатационную готовность автомобильной дороги, построенной на условиях концессии» и другие).

Неудачный опыт внедрения ГЧП в 1999 и в 2002 годах, который был связан с несовершенством самих сделок, а также неспособностью имеющихся концессионеров обеспечить полное выполнение проектов и привлечения финансирования, не остановил развитие ГЧП и уже в 2013 году была продолжена работа по привлечению других дополнительных источников финансирования. Так на сегодняшний день утвержден перечень концессионных проектов по строительству автомобильных дорог, которые могут быть специально построены в соответствии с условиями концессионного договора для удовлетворения общественных потребностей.

В целом в Украине создана достаточная и необходимая законодательная база, но есть ряд вопросов, которые необходимо усовершенствовать, в частности относительно распределения рисков, вопросы, связанные с бюджетом и государственными гарантиями, применением формул расчета государственной помощи или компенсаций, должна регулироваться подзаконными актами.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, КОНЦЕССИИ, ИНВЕСТИЦИИ, ФИНАНСИРОВАНИЕ, ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ.

#### АВТОР:

Бібік Юлія Миколаївна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: bibik\_1@bigmir.net, тел.+380976672928, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 426

#### AUTOR:

Bibyк Yuliya M., National Transport University, postgraduate of the Department of Finance, Accounting and Auditing, e-mail: bibik\_1@bigmir.net, тел.+380976672928, Ukraine, 01010, Kiev, Suvorova str.1, of 426

#### АВТОР:

Бибик Юлия Николаевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: bibik\_1@bigmir.net, тел.+380976672928, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 426

#### РЕЦЕНЗЕНТИ:

Нагайчук В.М., кандидат технических наук, Государственное предприятие «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени М.П. Шульгина», директор, Киев, Украина.

Базилюк А.В., доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой финансов, бухгалтерского учета и аудита.

#### REVIEWERS:

Nagaichuk V.M., Ph.D., Director of State Enterprise "State Road Research Institute named after M.P. Shulgin", Kiev, Ukraine.

Bazylyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, Head of department of Finance, Accounting and Auditing.

УДК 656.13

UDC 656.13

### ІНТЕГРОВАНІ СТРУКТУРИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТУ ТА ЛОГІСТИКИ

Грисюк Ю.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Заяц О.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Божок Ю.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

### INTEGRATED STRUCTURES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS

Grysiuk Yu.S., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Labuta A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Zaiats O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Bozhok Yu.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

### ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СТРУКТУРЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

Грисюк Ю.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Заяц О.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Божок Ю.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

*Вступ.* Одним з основних шляхів формування та функціонування економічних суб'єктів на сучасному етапі є інтеграція. Вона може мати місце на рівні регіонів, галузей, міжгалузевих об'єднань, в національних масштабах і за їх межами. Інтеграція проявляється в розширенні і поглибленні виробничо-технологічних сил і спільному використанні ресурсів, в об'єднанні капіталів.

На сучасному етапі розвитку економіки для багатьох компаній стає актуальним питання підвищення власної ефективності. Для кожного конкретного підприємства повинна розроблятися своя конкретна методика. Як відомо, основними напрямками підвищення прибутковості підприємства є - скорочення рівня витрат, вихід на нові ринки, розширення сфери діяльності. Одним із кроків який дозволить підвищити ефективність підприємства зможе стати її структурна перебудова за рахунок створення інтегрованої структури в рамках єдиної логістичної системи.

*Постановка проблеми.* Нині на ринку автотранспортних послуг склалася ситуація, коли близько 70% ринку пасажирських перевезень в Україні складають перевізники, що мають в роботі один або два транспортні засоби. Окрім того, значна кількість перевізників – це приватні підприємства, що працюють на орендованому транспорті, часто з грубими порушеннями вимог чинного законодавства. В області вантажних перевезень існує проблема з пошуком споживачів послуг та експедирування. В зв'язку з цими проблемами постало питання про створення інтегрованих структур в сфері транспорту.