

- безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. –48с.
9. Васильців Т. Г. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія / Васильців Т. Г., Волошин В. І., Бойкевич О. Р., Каркавчук В. В., [за ред. Т.Г. Васильціва]. – Львів: Видавництво, 2012. –386 с.
10. Дулеба Н.В. Методичні основи визначення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.В. Дулеба ; Нац. трансп. ун –т. – К., 2010. – 20 с.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУМГ імені О.М.Бекетова Кондратенко Н.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 656 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Степанова Л.Б., аспірант (УкрДАЗТ)

На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. До транспортної системи пред'являються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку продуктивних сил регіонів, а також запорукою інтеграції нашої країни до світових ринків. В цьому дослідженні запропоновано заходи удосконалення транспортної системи країни.

Ключові слова: транспортна система, вантажоперевезення, транзит, міжнародні перевезення, транспортні технології, логістична система, кластери, транспортні коридори.

ИССЛЕДОВАНИЕ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Степанова Л.Б., аспірант (УкрГАЗТ)

На сегодняшний день транспортный сектор Украины - это значительный и важный сегмент для экономики страны, ведь эффективная и согласованная работа целой транспортной системы является подвижной силой для общего развития страны. К транспортной системе пред'являются высокие требования относительно качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранения грузов, безопасности перевозки пассажиров, скорости и качества доставки. Потребность в транспортной системе, которая четко функционирует, все усиливается, становится базисом устойчивого развития производительных сил регионов, а также залогом интеграции нашей страны к мировым рынкам. В этом исследовании предложены мероприятия усовершенствования транспортной системы страны.

Ключевые слова: транспортная система, грузоперевозки, транзит, международные перевозки, транспортные технологии, логистическая система, кластеры, транспортные коридоры.

RESEARCH AND IMPROVEMENT OF A TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Stepanova L.B., post-graduate student (USA of RT)

Transport sector of Ukraine is a considerable and important segment for the economy of country, in fact effective and concerted work of a whole transport system is movable force for general development of country. However, existent competition at the market of transport services, all requires the new going near development of transport relations, creation of NT and upgrading of services. Conducting the global analysis of

work of all types of transport it is possible to assert that development of a transport infrastructure is the key element of development of all economy of country. To a transport system made great demand in relation to quality, regularity and reliability of transport connections, maintenance of loads, safety of carrying passengers, speed and quality of delivery. A requirement is in a transport system that functions clearly, all increases, becomes the base of steady development of productive forces of regions, and also mortgage of integration of our country to the world markets. The events of improvement of a transport system of country offer in this research. The special attention is spared to the problems of transport transportations and development of recommendation in relation to the prospects of their further functioning. Front-rank transport technologies, and factors that influence on development of a transport system, are considered.

Keywords: *transportation system, freight, transit, international transport, transportation technology, logistics system, clusters, transportation corridors.*

Постановка проблеми. Першочерговою задачею інтеграції української транспортної системи в європейську є відповідний розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів та їх транспортно-комунікаційної інфраструктури, а також розбудова логістичних систем. Це повинно забезпечити збільшення транзитних та експортно-імпортних потоків при суттєвому підвищенні якості обслуговування (швидкості, надійності перевезень, рівня сервісу тощо). На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни [1]. Вагоме місце в дослідженні данної роботи займає аналіз факторів, що безпосередньо впливають на ефективність функціонування транспортної системи.

Аналіз останніх публікацій та досліджень. Питання транспортної системи, її недоліків, посилення на транспортні системи інших держав з міцною економічною та політичною системою, а також побажання, щодо вдосконалення транспортної системи України були висвітлені в працях різних вчених, зокрема, С.Г. Фришева [1], Т.В. Пепа [2], Г.А. Левикова [5], М. Лізанець [8], В.Л. Дикань [12], О.Г. Дейнека [13], М.І. Данько [10] та інших, а також у періодичних виданнях “Економіка України”, “Регіональні перспективи” та ін. Проте ця тема не є абсолютно вивчена.

Невирішена частина загальної проблеми. Невирішеними залишається низка питань щодо удосконалення системи транспортних перевезень в Україні. Треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій. Тому вважаю необхідним зупинитися на перспективах і проблемах розвитку транспортної системи України та розглянути основні шляхи їх вирішення.

Постановка завдання. Метою статті є виявлення загальних проблем в розвитку

транспортної інфраструктури, аналіз проблеми та перспективи розвитку міжнародних транспортних перевезень на території України. Транспортні послуги давно стали елементом економічного життя світу, але вони постійно розвиваються та набувають нових рис, тому це питання заслуговує особливої уваги і повинне бути ретельно досліджене, проаналізоване по всіх його аспектах та особливостях.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової доданої вартості (ВДВ) – за даними Державної служби статистики України, її частка в 2012 році становила 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, середньооблікова кількість штатних працівників галузі складає понад 935 тис. осіб. Україна володіє 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими та 10 річковими портами, 36 аеропортами. Транспортний комплекс України поєднує в собі різні види транспорту, такі як: морський та річковий, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний. Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [2, с.123]. Саме тому необхідно провести детальний аналіз всіх ключових елементів діяльності транспортної системи України. Для забезпечення роботи господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати злагоджено при транспортуванні вантажів. Загальний аналіз вантажообороту країни наведено на рисунку 1.

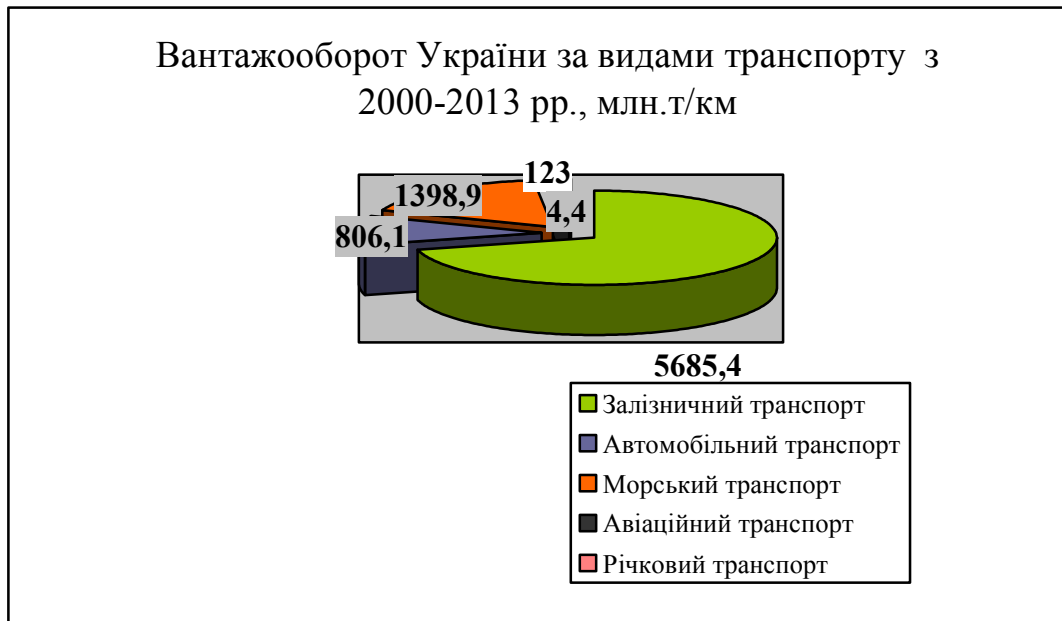


Рис.к 1. Загальна структура перевезень вантажів в Україні

Якщо розглядати стан транспортної системи на сьогоднішній день, а саме червень 2014 року здається, що криза прийшла у транспортну галузь на тривалий час.

В Україні триває падіння вантажоперевезень. Причому за підсумками 2013 року в цілому результати виглядають навіть гірше, ніж в попередні роки, які прийнято називати кризовими. Це може пояснюватися тим, що на несприятливу в цілому економічну ситуацію, яка вилилася в скорочення обсягів промислового виробництва, з'явилась також тенденція до стрімкого скорочення транзиту вантажів по території України. Держкомстат доки не опублікував результатів по транзиту за увесь 2013 рік, але останні наявні дані - за 9 місяців року - говорять про те, що транзит вантажів усіма видами транспорту за цей період скоротився на 7,7%. Боротьбу за транзит програно, і, схоже, вже безповоротно. Головною причиною падіння транзиту експерти називають переорієнтацію вантажів РФ з українських на російські порти.

За даними Держкомстату, за 11 місяців 2013 року сталося скорочення об'ємів перевезень вантажів усіма видами транспорту на 3,6% - до 689,2 млн. тонн (включаючи трубопровідний). Якщо останній місяць року істотно не вплинув на статистику, то скорочення вантажопотоків відбувається другий рік підряд (останній раз зростання спостерігалось в 2011 - 7,4%). Минулого року зменшення об'ємів перевезень вантажів сталося практично в усіх галузях, окрім автомобільного транспорту: там перевезення за 11 місяців виростили на незначні 1,1%.

"Укрзалізниця" в 2013 зберегла динаміку падіння, задану минулого року. За рік було перевезено 443,5 млн. тонн вантажів, що на 3% менше, ніж роком раніше (у 2012 падіння склало 2,9%). Останній раз зростання у вантажоперевезеннях на залізничному транспорті сталося в 2011 році, коли "Укрзалізниця" поліпшила свій результат на 8,6%, в 2010 він був ще більше - 10,6%. Створюється враження, що криза в залізничних вантажоперевезеннях тільки почалася, і ще не факт, що падіння досягло своєї межі. Правда, в найважчий за останній час 2009 рік залізниця перевезла 391 млн. тонн вантажів.

Результат морських грузоперевезень - скорочення об'ємів перевалки на 1,9%. Цей підсумок також закріплює повільну, але стійку негативну динаміку в морських гаванях: минулого року падіння грузоперевалки склало 0,7%. За останні 5 років, починаючи з 2009, цей низхідний тренд був перерваний тільки в 2011, коли портам вдалося наростити вантажопотік на 4,7% (в основному за рахунок зростання експорту навалювальних вантажів, зокрема руди і вугілля, а також приросту транзиту). Тоді об'єм перевалки портів і терміналів усіх форм власності склав 162,26 млн. тонн. Цього року морські порти обробили 148,1 млн. тонн вантажів.

Варто відмітити, що тепер, коли адміністрація морської галузі (в особі створеної минулого року Адміністрації морських портів України) стала оприлюднити розгорнуту статистику за виробничими показниками гаваней, стали чітко простежуватися певні нюанси. Наприклад, те, що у боротьбі за вантажопотоки набагато успішнішими є приватні компанії,

працюючі на причалах, орендованих у АМПУ, або на власних причалах. Якщо враховувати підсумок року тільки по державних портах, то падіння в галузі складає більше 10%. Зате приватники, працюючі на власних терміналах, в 2013 році збільшили об'єми перевалки на 7,7%.

Структура вантажопотоків в розрізі напрямів зовнішньої торгівлі залишається неоднорідною, єдиний загальний для ключових підгалузей транспорту тренд - катастрофічне скорочення транзиту. Ще до 2012 року "Укрзалізниця" вдалося підтримувати зростання транзиту завдяки кон'юктурі і усіяким тарифним хитрощам. У 2010 році транзит на залізниці виріс на 2,7%, в 2011 - на 9,2%. Але вже тоді експерти стали попереджати про те, що спокушатися такими показниками рано. Підтвердження їх слів не змусило себе довго чекати: в 2012 транзит рухнув на критичні 17,9%. Цього року ситуація тільки погіршала - залізничний транспорт втратив ще 18,7% транзиту. У абсолютних цифрах втрати транзиту за ці два роки складають 16,5 млн. тонн. Для наочності: ці ж 16,5 млн. тонн - зразковий об'єм річної перевалки вантажів Іллічівським морським портом, що входить до числа найбільших в Україні.

У морських портах ситуація з транзитом не менш гнітюча: його скорочення тут склало 23%. Це більше втрат 2012 року - мінус 18,5% - і в абсолютному вираженні складає 8 млн. тонн. З урахуванням втрачених 6 млн. тонн транзиту роком раніше ці 14 млн. - сумарний річний обіг ще одного морського порту з першої п'ятірки, наприклад, Маріупольського. Чесно кажучи, таке "подвійне" порівняння не зовсім коректно, оскільки транзит, втрачений залізницею і портами - це фактично одні і ті ж вантажі. Залізничний транзит знижується, оскільки з України йдуть російські транзитні вантажі, які раніше вирушали через українські порти, а тепер перенаправляються в російські.

У випадку із залізницею ситуацію трохи врятував експорт: в цьому напрямі об'єм вантажоперевезень виріс на 3,2%. Перевезення ж як в імпортному, так і внутрішньому повідомленні показали негативний результат: мінус 0,5 і 4,3% відповідно. Внутрішні перевезення впали на тлі спаду промисловості: -5% за підсумками 11 місяців 2013 року. Виходить, що коли б не експорт, те падіння на залізничному транспорті було б ще помітнішим. У свою чергу темпи експорту задавало зерно, оскільки інші головні вантажі української зовнішньої торгівлі - ЖРС, металопродукція і хімікати - переживали не кращі часи. Саме ці вантажі в 2013 році зробили найбільший вклад в падіння вантажопотоків в цілому. Серед лідерів падіння вантажної бази жд

транспорту - нафта(- 14,9%), хімічна продукція(- 12,8%), вугілля(-2,9%), чорні метали(-2%).

У портах виростили як об'єми експорту, так і імпорту, тобто загальну картину спаду сформував саме транзит. У розрізі номенклатури вантажопотоків найбільшого збитку перевалці завдала, мабуть, нафта: об'єми її переробки скоротилися в середньому по морських портах на 45,3%. На державних причалах сталося падіння більш ніж в півтора рази. На 36% скоротився експорт хімдобрива через українські порти, причому на державних причалах падіння склало майже 50%. Протилежні тенденції на причалах державної і приватної форм власності склалися відносно вугілля і руди. Стивідорні компанії, підлеглі АМПУ, скоротили перевалку цих вантажів на 8 і 5% відповідно, а на приватних причалах по цих же вантажах спостерігалось зростання - 13 і 25%. В середньому по морських портах, включаючи перевалку приватних компаній, що орендують термінали у АМПУ, перевалка вугілля скоротилася на 4,8%, руди - вироста на 6,2%.

Падіння об'ємів перевалки нафти викликане зниженням транзиту через українські порти. У 2013г перевалені 1,9 млн. тонн транзитної нафти, це 43% від перевалки в 2012г. Головна причина цього - відхід російських вантажів з українських портів. Та ж причина, і у зниження об'ємів перевалки вугілля. Транзит вугілля через українські порти в 2013г склав усього 56% від об'ємів 2012г.

По хімдобрива картина дещо інша, тут обвал перевалки зумовив саме експорт. "В середині року на міжнародних ринках хімдобрива склалася несприятлива для виробників кон'юнктура, що разом з високими цінами на сировину(газ) привело до зупинки виробництва на українських заводах. В результаті експорт хімдобрива з України через порти впав на 36% в 2013г. Російські виробники мають доступ до дешевшої сировини, на них несприятлива цінова кон'юнктура вплинула не так сильно. Тому транзит добрив до портів знизився всього на 15%.[3]

Зрозуміло, що такий сумний аналіз транспортної галузі на сьогоднішній день в більшій частині зв'язаний з політичною ситуацією в Україні, також важливу роль відіграє занепад економіки в країні, який в свою чергу зв'язаний з повним хаосом у владі. Як ми бачимо транспортна галузь України дуже тісно переплітається транспортною галуззю Росії, це також пов'язано з тим що основний ринок збуту продукції виробленої в Україні знаходиться в Росії. Якщо казати насамперед про розширення транспортних послуг, то в першу чергу для цього повинна відбутися інтеграція транспортної системи

України в європейську і світову транспортні системи.

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи необхідно :

- розробка і здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічної сумісності рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;

- створення ефективної державної системи контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців у сфері міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території України;

- реалізація угоди України про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту;

- реалізація інтеграційної політики щодо входження України в спільний транспортний простір СНД;

- розширення та зміцнення співробітництва в міжнародних транспортних організаціях і в реалізації міждержавних угод у галузі транспорту, в тому числі двосторонніх;

- упровадження необхідних заходів захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств і підприємців на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями та урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності;

- коригування стратегії розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури;

- уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні до відповідних міжнародно-правових норм;

- уніфікація національних правових норм із міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод;

- наближення національних, технічних, технологічних та екологічних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських та їх поступове запровадження на вітчизняному ринку;

- удосконалення інформаційного забезпечення вантажовласників стосовно порядку та умов міжнародних перевезень, забезпечення відкритості і стабільності системи;

- визначення ефективного механізму входження в міжнародні транспортні організації та активна участь у їхній діяльності [4].

Особливу увагу варто приділити тарифній політиці, правилам перетину державних кордонів і транспортному законодавству. Однак в Україні існуючі тарифні правила та умови, система зборів і платежів за міжнародні перевезення не відповідають міжнародним вимогам. Незважаючи на те, що тарифи на перевезення досить низькі, кінцеві транспортні витрати виявляються високими завдяки додатковим платежам, тому вантажовласники надають перевагу іноземним перевізникам. Для того, щоб стимулювати розвиток міжнародних транспортних зв'язків, доцільно провести диференціацію тарифів за класами якості перевезень та інших транспортних послуг. Що стосується нормативно-правових питань, то в міжнародній практиці функціонування транспортних мереж регулюється кількома сотнями технічних документів, нормативно-правових актів, стандартів і конвенцій. В Україні поки що погоджено лише 25 із 50 таких основних документів. [5, с. 1-8]

Важливим питанням є прискорення проходження транспорту через пропускні пункти на державному кордоні. Сьогодні в нашій державі на маршрутах міжнародних транспортних коридорів розміщено 11 залізничних, 12 автомобільних і 3 пропускні пункти в морських і річкових портах, при цьому з автомобільних лише пункт Краковець відповідає міжнародним стандартам для полегшення доступу українських перевізників до міжнародного ринку транспортних послуг.

Щодо залізничного транспорту, то перспективи його розвитку пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їхнього вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему. Треба прокласти швидкісну магістраль над землею. Без будь-яких перетинів та перехресть. Зазвичай, на висоті 15-20 м. [6] Крім того, відкривається можливість втілення давньої мрії усіх залізничників – вантажі та пасажери мають перевозитися окремими коліями. І будуть тоді відповідні швидкість та безпека, надійність та зручність перевезень. Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм.) до європейського зразка (1435 мм.) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують

складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/г).

Основною проблемою морського транспорту є зростання питомої ваги суден, технічний стан яких не відповідає сучасним вимогам, що призводить до конфліктів, катастроф, загострення екологічної ситуації в морській акваторії і портових містах. Найбільшим морським портом в Україні є Одеса, яка має регулярне сполучення більш ніж зі ста країнами світу. Він обладнаний під контейнерні перевезення. У перспективі, при завершенні спорудження нафтового терміналу з прийому нафти з танкерів у порті Південний, роль Одеського портового комплексу (Одеса, Іллічівськ, Південний) в Україні зросте. На морському транспорті буде поглиблюватися спеціалізація, контейнеризація, зросте використання танкерів і ліхтеровозів.

У перспективі, в процесі тіснішої інтеграції України в європейські і світові соціально-економічні структури, роль авіатранспорту буде зростати. У цьому плані необхідною є реконструкція міжнародних аеропортів, розширення рухомого складу, створення нових міжнародних аеропортів.

Слід зазначити, що для України досить доцільним є створення національних транспортних коридорів і для забезпечення їхнього функціонування, а саме для переробки контейнерних, контейнерних та інших вантажів створюються транспортно-складські комплекси (ТСК).

Від реалізації проекту створення на своїй території міжнародних транспортних коридорів Україна одержить дуже значний саме транзитний вантажопотік з потенційним обсягом у десятки мільйонів тонн на рік. Звідси, зрозуміло, - і відповідні прибутки.

Посилаючись на досвід розвинутих країн використання логістичних систем в якості ефективного інструменту планування, організації та управління рухом матеріального потоку та потоків, що його супроводжують, дозволяє зменшити загальні логістичні витрати на 12-35%, транспортні витрати на 7-20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку на 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%.

Ефективним інструментом в цьому процесі, посилаючись на досвід країн з успішною економікою, є розвиток на основі кластерної

моделі, як фактору підвищення регіональної конкурентоспроможності.

Кластер – це територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, наукових установ, інституцій ринкової інфраструктури та органів влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й сприяння економічному розвитку регіону та підсилення конкурентних переваг один одного через ефект синергії.

Можливими учасниками ТЛК можуть бути: транспортні компанії; промислові, будівельні та сільськогосподарські підприємства; власники терміналів та складів; експедиторські компанії; компанії-власники контейнеровозів та залізничних вагонів; страхові компанії; підприємства транспортної галузі, які мають ліцензії на проведення навантажувально-розвантажувальних робіт; посередницькі організації, які займаються відправкою вантажу, техніки та оформленням документів; інвестиційні компанії та банківські відділення тощо.

Висновки даного дослідження. На даному етапі стан транспортної системи України не можна вважати задовільним. Більшу частину інфраструктурних об'єктів транспорту необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Автомобільні дороги, зокрема, не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників. Проблеми на морському, річковому та повітряному видах транспорту пов'язані зі значним фізичним і моральним спрацюванням транспортних засобів.

В Україні має реалізовуватися єдина державна транспортна політика, розвиватися інфраструктура транзиту. Перші кроки у цьому напрямі вже зроблено: функціонує Державна комісія з питань транспортних коридорів; запроваджується система обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажопотоків, що відкриває широкі можливості для поглибленого їх аналізу та розроблення заходів щодо їх нарощування. Мінтрансом і Держмитслужбою удосконалюється технологія пропуску вантажів через кордон.

В Україні мають бути необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідала б європейським стандартам. До них насамперед відносяться: необхідність корінного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні

природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проєктів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з яким бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затверджені концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. Загальний курс транспорту: Навч. Посібник. – К.: Вища освіта, 2006.- 162 с.
2. Чернюк Л.Г., Пепа Т.В., Ярош О.М. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України [Текст]/ Л.Г. Чернюк, Т.В. Пепа, О.М. Ярош: -К.: Нічлава, 2003. – 215 с.
3. <http://cfts.org.ua/> - Центр Транспортних Стратегій
4. Агеев О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С.14.
5. Левиков Г. А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. [Текст] / Г.А. Левиков; – М.: Р.Консульт., 2004. – 141 с.
6. Кулініч В.М., "Євростар" Брюсель-Харків – втілення європейської транспортної ідеї//Технологии транспортирования и хранения грузов.-2006.-березень.,с.20-21
7. Белая книга. Европейская транспортная политика на период до 2010 года - время решать. Материал комиссии Европейских Сообществ / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.ua>.
8. Лізанець, М. Прикордонний регіон України в системі зовнішньоекономічних зв'язків (на прикладі Закарпатської області) [Текст] / М. Лізанець // Регіональна економіка. – 2006. – № 2. – С. 116 – 123.
9. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції [Текст] / О.Б. Пікулик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Економічні науки. – 2008. – №7. – С. 284 – 291.
10. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП [Текст] / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4 – 19.
11. Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Харків, УкрДАЗТ, 2008. – 169 с.
12. Дикань В.Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці [Текст]: Навч. посіб. / В.Л. Дикань, А.С. Козинець, Т.Я. Чупир – Харків, - 2004. – 161 с.
13. Дейнека О.Г. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта // Залізничний транспорт України.- 2001.- №2.- с.2 - 6

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дикань В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 164.01

ХАРАКТЕРИСТИКА КЛАСИФІКАЦІЙНИХ ОЗНАК ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті наведена характеристика основних видів транспортної логістики. У якості основних ознак класифікації транспортної логістики обрані: масштаб діяльності, характер управління, характер виконуваних функцій, характер домінуючих цілей, характер зон діяльності, характер ресурсів впливу. За кожною класифікаційною ознакою наведено зміст транспортної логістики. Деталізація окремих класифікаційних ознак дозволяє зробити процес дослідження транспортної логістики більш поглибленим, різнобічним, науково обґрунтованим.

© Сухорукова Т.Г.,
Назаренко І.Л.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 47, 2014