

20. Антошко Т.Р. Основи впровадження КСВ на промислових підприємствах України / Т.Р. Антошко // Інноваційна економіка. – 2011. – № 4 (23). – С. 297–305.

21. Антошко Т.Р. Оцінювання механізму впровадження КСВ за критерієм вартості підприємства / Т.Р. Антошко // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 9. – С. 56–59.

22. Галайда Т.О. Роль КСВ підприємств у розвитку системи соціального партнерства в Україні / Т.О. Галайда, В.В. Скриль, О.М. Мяло // Вісник ЖДТУ. – 2012. – № 4 (62). – С. 280–283.

23. Тюленєва Ю.В. Соціально-орієнтований напрям трансформації підприємств / Ю.В. Тюленєва, Т.Р. Антошко // Проблеми розвитку підприємництва в Україні. – 2012. – № 9. – С. 160–166.

24. Дмитриев В.А. Корпоративная социальная ответственность: новая философия бизнеса / В.А. Дмитриев. – М. : АСИ-Консалтинг, 2011. – 56 с.

25. Крамин М.В. Удовлетворение интересов стейкхолдеров как стратегический аспект корпоративного управления / М.В. Крамин, Т.В. Крамин // Актуальные проблемы экономики и права. – 2011. – № 4. – С. 164–171.

Рецензент: В.Г. Шинкаренко, докт. екон. наук, проф., ХНАДУ.

УДК 338.47: 656

ФІЛІПКОВСЬКА Л.О., канд. техн. наук, МУРАТОВ В.В., аспірант,
*Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут»*

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Анотація. Актуальність дослідження полягає у визначенні стратегічних напрямів розвитку транспорту України як найважливішого базового фактора стійкого й динамічного зростання економіки, посилення її позицій на внутрішній і міжнародній арені. Вирішення зазначених питань у статті досягається за допомогою аналізу стану транспортної галузі країни та розкриття переваг функціонування транспортних комплексів країн ближнього зарубіжжя.

Ключові слова: транспортна система, логістика, пасажироперевезення, вантажоперевезення, розвиток, перспективні заходи.

ФИЛИПКОВСКАЯ Л.А., канд. техн. наук,
МУРАТОВ В.В., аспирант,

*Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского
«Харьковский авиационный институт»*

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Аннотация. Актуальность исследования заключается в определении стратегических направлений развития транспорта Украины как важнейшего базового фактора устойчивого и динамичного роста экономики, усиления ее позиций на внутренней и международной арене. Решение указанных вопросов достигается с помощью анализа состояния транспортной отрасли страны и раскрытия преимуществ функционирования транспортных комплексов стран ближнего зарубежья.

Ключевые слова: транспортная система, логистика, пассажироперевозки, грузоперевозки, развитие, перспективные мероприятия.

L. FILIPKOVSKA, Cand. Sc. (Eng.), V. MURATOV, post-graduate student,
*M. Ye. Zhukovsky National Aerospace University «Kharkiv Aviation
Institute»*

PERSPECTIVE AREAS OF TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

Abstract. The relevance of the research consists in determining the strategic areas for the development of Ukraine's transport as the most important basic factor for sustainable and dynamic economic growth, strengthening its positions in the domestic and international arena. In the article, the solutions of these issues have been proposed to be obtained with the help of analysis of the state of the transport industry in the country and disclosure of the advantages of the functioning of the transport complexes in the countries of the near abroad.

Key words: transport system, logistics, passenger transportation, cargo transportation, development, perspective measures.

Постановка проблеми. Для вирішення міждержавних господарських проблем стали активно розроблятися і впроваджуватися транспортні міжнародні програми і проекти. З іншого боку, транспортний комплекс забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, а також надходжень до Державного бюджету країни. То-

му транспортна галузь є однією з базових галузей економіки. У 2016 р. на транспорт і складське господарство припадало 6,6 % ВВП України. У транспортному комплексі працює 6,1 % зайнятого населення [1].

Отже, якісний рівень функціонування транспортної галузі є визначальним чинником соціально-економічного стану країни загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми транспортного комплексу України широко висвітлені в роботах В.В. Вінникова, Т.С. Хачатурова, О.О. Бакаєва, П. Буніча, М.Н. Бідняка, М.М. Громова, В.Т. Єлагіна, В.В. Єрмоєнко, Ю.Ф. Кулаєва, В.В. Матвєєва, М.М. Панченко. Питанням глобалізації транспортної галузі України і сучасним тенденціям її розвитку присвячені роботи С.А. Машканцевої.

Серед вітчизняних економістів-учених, які зробили вагомий внесок у дослідженні питань оцінювання стану транспортних підприємств, необхідно відзначити А.В. Ареф'єву, В.М. Геєця, В.А. Василенко, Н.Ю. Брюхавецьку, Б.М. Данилишина, В.Л. Диканя, П.А. Малишева, А.Н. Папазова, А.А. Червоного, Л.А. Шишмарєва та ін.

Розвиток підприємств транспортної галузі країни є базою для поповнення джерела щодо надходження коштів, розширеного відтворення галузі й об'єктивних потреб населення. Підвищення ефективності кожного виду транспорту, координація їх дій, ефективна інтеграція всіх функцій з управління ланцюгами поставок (зокрема це попит, менеджмент, постачання, виробництво, зберігання, транспортування, розподіл і додаткові послуги), розширення співробітництва між партнерами з поставок сприяють реалізації принципів транспортної логістики та її результативності.

Метою роботи є виявлення перспективних напрямів економічного розвитку транспортної галузі України.

Для досягнення поставленої мети треба вирішити такі завдання: дати характеристику транспорту, визначити його роль у народному господарстві України, сформулювати його переваги порівнянно з транспортними комплексами країн ближнього зарубіжжя, встановити перспективні напрями розвитку транспортної галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитної держави.

Цьому сприяють об'єктивні чинники – геополітичне становище і наявність потужного транспортного комплексу. Завдяки своєму географічному положенню Україна є своєрідним мостом між Європою і Азією. За коефіцієнтом транзитності Україна займає перше місце в Європі. З інтеграцією України у світове господарство, розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, а також від різних зборів [2].

Основні характеристики видів транспорту на початок 2017 р. становлять:

1. Залізничний транспорт – один з найважливіших складників транспортно-дорожнього комплексу. Він відіграє значну роль у забезпеченні життєдіяльності багатогалузевої економіки України, на частину якого припадає 82 % вантажообігу (без урахування трубопроводного) і майже 40 % пасажирообігу здійснюваного всіма видами транспорту. Мережа залізниць України – 22,2 тис. км (з них 45,5 % електрифіковано). На залізницях України функціонують 103 локомотивних і вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації та зв'язку, 44 дистанції енергопостачання. У країні функціонують майже 1600 пасажирських вокзалів і станцій, з яких відправляються в дорогу 426 млн пасажирів на більш ніж 7300 пасажирських вагонах щороку. Більше 120 тис. вантажних вагонів перевозять понад 430 млн тонн вантажів щорічно [3]. Залізничний транспорт України займає четверте місце на Євразійському континенті за обсягом вантажних перевезень, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії та Індії.

2. Автомобільний транспорт реалізований понад 126,6 тис. перевізниками, які використовують понад 400 тис. транспортних засобів [3]:

– перевезення вантажів здійснюють 62,4 тис. перевізників (у використанні знаходиться 219,1 тис. вантажних автомобілів);

– пасажирські перевезення здійснюють близько 23,2 тис. ліцензованих автобусних перевізників (у підпорядкуванні – понад 119,0 тис. автобусів різних марок);

– послуги таксі здійснюють 36,7 тис. перевізників.

Мережа автобусного сполучення України налічує близько 23 тис. маршрутів міського, приміського, міжміського та міжнарод-

ного сполучення. У середньому за рік здійснюється перевезення 160 млн тонн вантажів і близько 4 млрд пасажирів. Виробництво автотранспортних засобів в Україні в січні – жовтні 2016 р. порівнянно з аналогічним періодом 2015 р. скоротилося на 29,7 % до 3,709 тис. одиниць за даними асоціації «Укравтопром». Згідно зі звітом Світового економічного форуму з глобальної конкурентоспроможності (2016 р.) якість доріг в Україні є однією з найгірших у світі. За цим показником Україна займає 139 місце серед 144 країн. Тільки дороги в Молдові, Мозамбіку, Лівії, Гвінеї і Тиморі гірші ніж дороги в Україні [4].

3. Авіаційний транспорт: регулярні польоти між Україною та країнами світу в першому півріччі 2016 р. здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній в 38 країн світу і 33 іноземні авіакомпанії з 26 країн світу. Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіаперевізників обслуговували 20 українських аеропортів. Державне підприємство «Украерорух» за I півріччя 2016 р. обслужив близько 107,2 тис. польотів, а за відповідний період 2015 р. – 212,2 тис. Загалом кількість обслужених польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України, зменшилася на 18,2 %, іноземними авіакомпаніями – на 56,5 % [4].

4. Морський транспорт займає четверте місце у структурі вантажообігу. Цей транспорт концентрується виняткового на півдні країни в Азовсько-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелл пов'язаний із Середземномор'ям, а потім – зі Світовим океаном [4]. Сумарний вантажообіг морських портів України за 2016 р. склав 80 млн т, зокрема сухих вантажів перевезено понад 56 млн т, і наливних – більше 24 млн т. Зростання вантажообігу очікується завдяки збільшенню перевезень сухих вантажів: мінеральних добрив, зернових, штучних вантажів [5]. Морська столиця України – Одеса, вантажообіг якої разом з Іллічівськом і портом «Південний» перевищує 50 млн т. Усі ці три порти утворюють потужний Одеський портовий комплекс.

5. Річковий транспорт використовує шляхи сполучення русла річок і каналів. Особливими рисами цього виду транспорту є такі: низька собівартість перевезень, залежність від природних умов (сезонність роботи), невелика швидкість руху. Середня дальність вантажоперевезень річковим транспортом становить 470 км, а пасажирів – 26 км. Загальна протяжність судноплавних річок в Україні

становить 2,2 тис. км. Довгою водною артерією України є Дніпро. Спорудження каскаду водосховищ на Дніпрі забезпечило судноплавство по всій довжині. По Дніпру і його найбільших притоках Прип'яті та Десні здійснюється понад 90 % усіх перевезень річкового транспорту в країні [5]. Пасажирські перевезення річковим транспортом здійснюються судами на підводних крилах, які мають високу швидкість. Великими пасажирськими річковими портами є Київ, Черкаси, Дніпро, Запоріжжя.

6. Трубопровідний транспорт забезпечує безперервні передачі рідких, газоподібних і сипучих речовин трубопроводами під тиском. Для нього характерні низька собівартість перевезень, висока продуктивність, гнучкість обсягів постачань продукції. Вигідне транспортно-географічне положення України сприяє формуванню потужної системи транзитних нафто- і газопроводів, розташованих переважно в широтному напрямку. В обсязі транспортування нафти й газу, що доставляються в країні Центральної Європи, провідне місце займає їх транзит через територію України. Згідно з цим трубопровідний транспорт займає значне місце у вантажообігу, перевозячи 42 % усіх вантажів в Україні. Протяжність трубопроводів становить 43,5 тис. км, що вдвічі більше, ніж довжина залізничних колій загального користування. Середня відстань транспортування 1 т вантажу – майже 890 км [6].

Таблиця 1

Обсяг вантажних перевезень у січні – жовтні 2016 р. [1]

Вид транспорту	Перевезено вантажів		Вантажообіг	
	млн. т	у % до січня – жовтня 2015 р.	млн т/км	у % до січня – жовтня 2015 р.
Всіма видами транспорту	398,6	103,6	206508,0	101,1
зокрема				
Залізничний	221,7	98,4	120292,8	94,7
Автомобільний	107,1	15,9	23935,3	108,6
Водний	4,1	101,8	2577,6	71,2
Трубопровідний	65,7	104,4	59564,4	115,7
Авіаційний	0,05	109,0	137,9	104,2

У табл. 1 та 2 наведено динаміку роботи транспортної галузі України, показано структуру вантажних перевезень за видами транспорту (рис. 1).

Так, 2016 р. порівнянню з 2015 р. вантажообіг залізничного транспорту скоротився на 4,5 %, автомобільного – на 5,1 %, авіаційного – на 11,7 %, а за 10 місяців 2016 р. порівнянню з січнем – жовтнем 2015 р. скорочення відповідно становило 8,7 %, 10,4 % і 10,8 %.

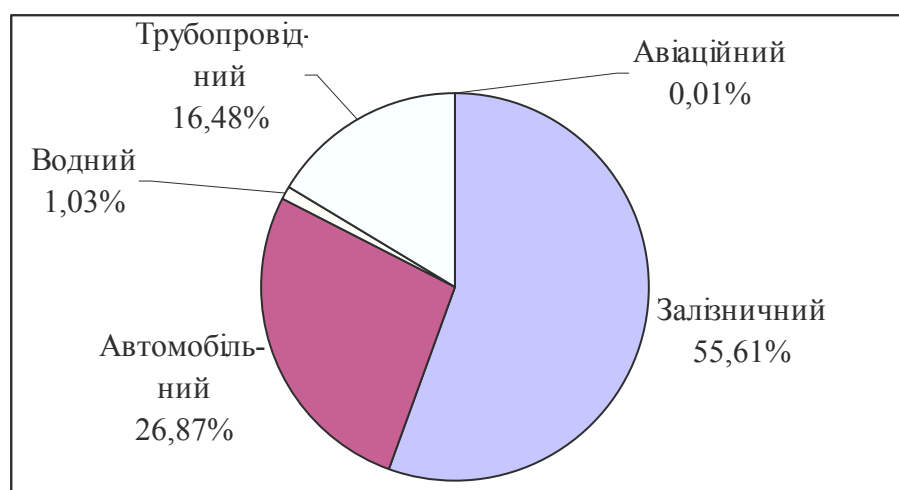


Рис. 1. Структура вантажних перевезень транспортного комплексу в січні – жовтні 2016 р., %

Таблиця 2

Обсяг пасажирських перевезень у січні – жовтні 2016 р. [1]

Вид транспорту	Перевезено пасажирів		Пасажирообіг	
	млн осіб	у % до січня – жовтня 2015 р.	млн пасаж. км	у % до січня – жовтня 2015 р.
Усього	2229,8	94,0	85126,4	104,6
Залізничний	328,0	99,9	31035,8	105,0
Автомобільний	1895,8	90,0	28678,1	98,4
Водний	0,5	83,1	27,7	142,5
Авіаційний	5,5	131,3	12806,5	131,9

Так, 2016 р. порівнянню з 2015 р. кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом скоротилося на 6 %, автомобільним – на 10 %, авіаційним – збільшилося на 31,3 %, а за 10 місяців 2016 р. проти січня – жовтня 2015 р. скорочення відповідно становило 12,8 %, 16,6 % і 18,4 % [7].

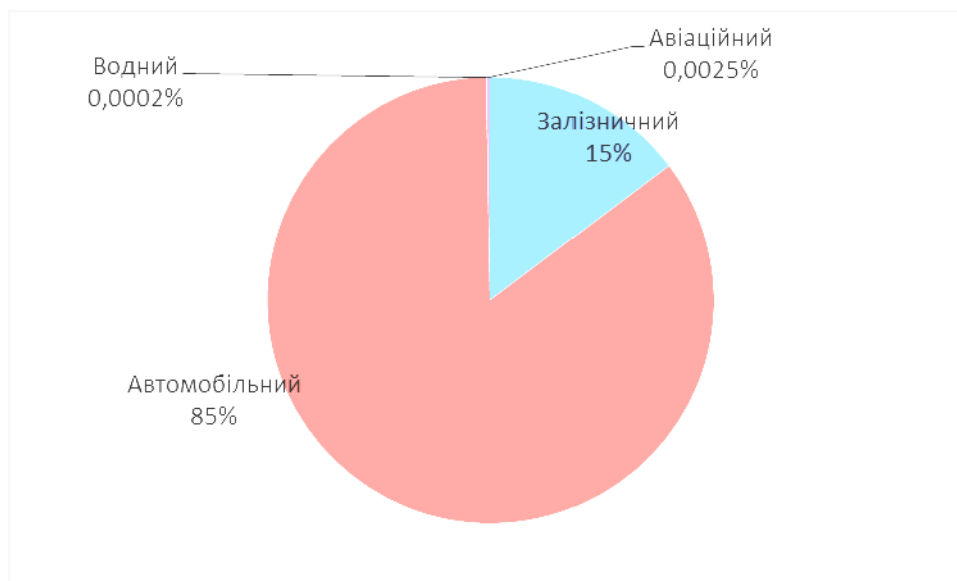


Рис. 2. Структура пасажирських перевезень транспортного комплексу в січні – жовтні 2016 р., %

Транспортний комплекс відіграє важливу роль в економіці країни. Він забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства й населення у перевезеннях і сприяє:

- створенню умов для розширеного відтворення всіх галузей народного господарства;
- раціональному розміщенню виробничих сил по території держави;
- підвищенню рівня використання матеріальних, трудових та грошових ресурсів суспільного виробництва.

Транспортні витрати мають безпосередній вплив на формування роздрібних цін на товари.

У табл. 3 наведені сфери загального використання транспорту України.

Результатом аналізу споживання послуг транспортного комплексу є втрата його багатьох функцій, а саме: участь авіатранспорту в сільськогосподарських роботах, рибному промислі, перевезення річковим транспортом термінових вантажів, використання морського, авіаційного транспорту повною мірою тощо.

На жовтень 2016 р. основними показниками результатів роботи транспорту як галузі економіки є такі:

1. Прямий внесок у ВВП становить 6,6 %.

Таблиця 3

Використання транспорту в народному господарстві країни

Сфера споживання перевезень	Вид транспорту та характеристика перевезень			
	Автомобільний	Залізничний	Морський та річковий	Авіаційний
Перевозки вантажів та пасажирів	Вантажі та пасажирів	Вантажі та пасажирів	Вантажі та пасажирів	Вантажі та пасажирів
Харчова промисловість	Продукти харчування	Продукти харчування	Продукти харчування	Продукти харчування
Будівництво	Будівельні матеріали	Будівельні матеріали	Будівельні матеріали	–
Медицина	Медичні препарати, гуманітарна допомога	Медичні препарати, гуманітарна допомога	Медичні препарати, гуманітарна допомога	Медичні препарати, гуманітарна допомога
Сільське господарство	Овочі, фрукти, зернові, штучні вантажі, мінеральні добрива	Овочі, фрукти, зернові, штучні вантажі, мінеральні добрива	Овочі, фрукти, зернові, штучні вантажі, мінеральні добрива	Овочі, фрукти
Промисловість	Вугілля, руди й метали, нафта й нафтопродукти	Вугілля, руди й метали, нафта й нафтопродукти	Вугілля, руди й метали, нафта й нафтопродукти	–

2. Загальна чисельність зайнятих у транспортному комплексі з урахуванням суб'єктів малого підприємництва перевищує 0,5 млн. осіб.

3. Середньомісячна нарахована заробітна плата 2016 р. склала близько 4 тис. грн, що на 15 % перевищує середню заробітну плату в країні.

4. Інфраструктура транспортного комплексу:

- 26 тис. км залізничних і 0,2 млн км автомобільних доріг;
- більше 20 тис. км внутрішніх водних шляхів;
- 1,3 тис. км трамвайних і тролейбусних ліній, близько 150 км колій метрополітену;
- майже 200 млн т перевантажувальних потужностей морських портів, 95 аеродромів, 27 з яких утворюють національну опорну аеродромну мережу.

5. Транспортним загального користування обслуговується на добу близько 5 млн пасажирів, а з урахуванням особистого легкового автотранспорту в 1,5 раза більше.

6. Щодобовий обсяг перевезення вантажів – майже 5 млн т, перевалки в морських портах – більше 0,2 млн т.

7. За останнє десятиліття обсяг інвестицій у транспортний комплекс зріс у 2,4 раза і становив в 2016 р. 1 млрд 350 млн грн.

8. Реалізація інфраструктурних проектів на умовах державно-приватного партнерства стала реальністю [8].

Щоб сформулювати стратегічні шляхи розвитку транспортної галузі України, було проаналізовано функціонування транспортних галузей найближчих до України держав, а саме Білорусі та Латвії.

З огляду на літературні джерела [4–7], рисами, що об'єднують економіки України, Білорусі та Латвії та транспорт цих країн, є такі:

- 1) політичні відносини (признання незалежності країн);
- 2) торговельно-економічне співробітництво. За даними Державної служби статистики України, серед торговельних партнерів України за підсумками трьох кварталів 2016 р. Республіка Білорусь посіла 2-ге місце серед країн СНД і 5-те місце серед країн світу. Динаміку показників наведено на рис. 3.

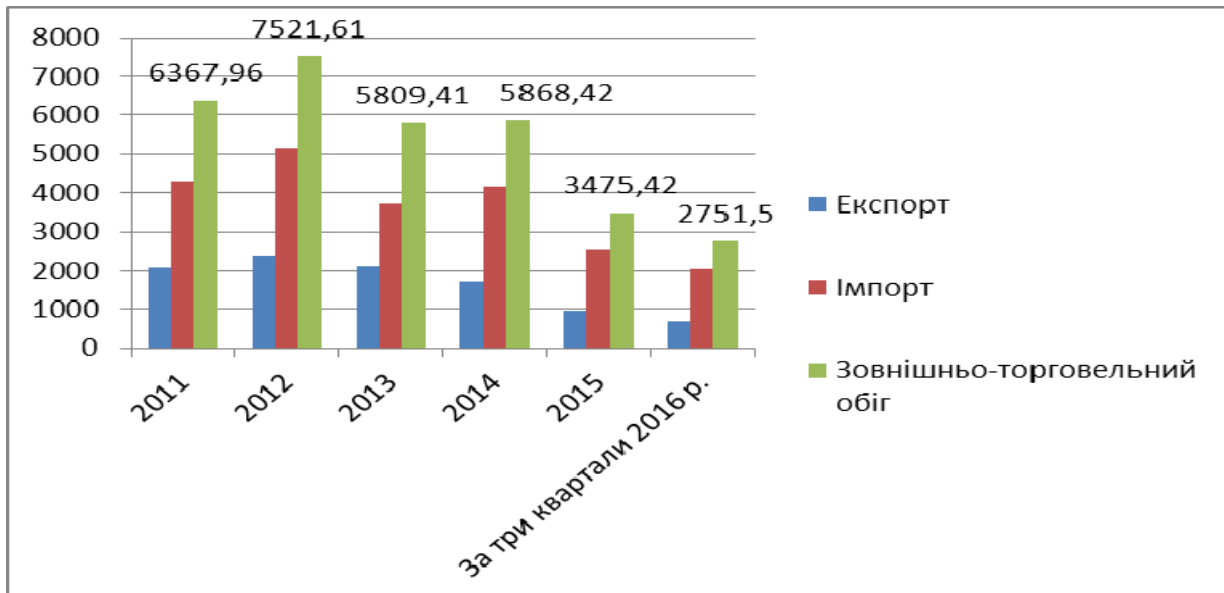


Рис. 3. Експорт, імпорт та зовнішньоторговельний обіг товарами та послугами між Україною та Республікою Білорусь (млн дол. США) у 2011 – 2016 рр.

За три квартали 2016 р. загальний товарообіг з Республікою Білорусь становив 2751,5 млн дол. США і збільшився порівняно з третім кварталом 2015 р. на 225,1 млн дол. США, або на 8,9 %.

Експорт товарів і послуг становив 687,7 млн дол. США і збільшився щодо третього кварталу 2015 р. на 4,7 млн дол. США, або на 0,7 %.

Імпорт товарів і послуг становив 2063,8 млн дол. США і збільшився щодо третього кварталу 2015 р. на 220,4 млн дол. США, або на 12 %.

Сальдо для України було негативним і становило 1376,1 млн дол. США.

Станом на 1 жовтня 2016 р. обсяг українських інвестицій в економіку Республіки Білорусь становив 4 349,1 тис. дол. США. З початку року відбувся приріст інвестицій, обсяг яких становив 34,3 тис. дол. США.

Республіка Білорусь станом на 1 жовтня 2016 р. інвестувала в економіку України 32 742,3 тис. дол. США. З початку року відбувся приріст білоруських інвестицій, обсяг яких становив 440,4 тис. дол. США.

За даними Державної служби статистики України, за результатами дев'яти місяців 2016 р. обсяги торгівлі товарами й послугами між Україною та Латвією порівняно з аналогічним періодом 2015 р. зросли на 3,4 % і становили 260,4 млн дол. США. Український експорт зменшився на понад 11,1 % і дорівнював 146,1 млн дол. США, імпорт збільшився на 30,9 % і становив 114,3 млн дол. США. Позитивне для України сальдо дорівнювало 31,8 млн дол. США [7].

Обсяги торгівлі товарами становили 180,3 млн дол. США, експорт зменшився на 14,9 % і дорівнював 100,3 млн дол. США, імпорт збільшився на 30,9 % і становив 80 млн дол. США. Сальдо було позитивним для України і дорівнювало 20,3 млн дол. США.

Товарообіг послугами між Україною та Латвією становив 82,7 млн дол. США, та зменшився на 0,5 % порівняно з показниками відповідного періоду минулого року. Обсяги експорту українських послуг до Латвії зменшилися на 0,1 % і дорівнювали 48,4 млн дол. США, обсяги імпорту збільшилися на 30,9 % та становили 34,3 млн дол. США. Сальдо у торгівлі послугами за цей період позитивне для України і становило 14,1 млн дол. США.

У структурі експорту з України до Латвії за 2015 р. найбільші обсяги мали такі групи товарів: мідь і вироби з неї (14,6 %), прилади та апарати оптичні, фотографічні (9,3 %), одяг і додаткові речі до одягу, текстильні (8,6 %), реактори ядерні, котли, машини (8 %), палива мінеральні, нафта і продукти її перегонки (6,8 %), готові продукти із зерна (3,9 %), какао та продукти з нього (3,6 %) [7].

У структурі імпорту з Латвії в Україну за 2015 р. найбільші обсяги мали такі групи товарів: товари, придбані в портах (25,7 %), фармацевтична продукція (22,2 %), алкогольні й безалкогольні напої та оцет (5 %), риба та ракоподібні (4,1 %), синтетичні або штучні волокна (3,8 %), органічні хімічні сполуки (3,4 %), маса з деревини (3,2 %) [7].

Найбільша частка в українському експорті належить міді та виробам з неї (21,887 млн дол. США), а у латвійському імпорті – товари, придбані в портах (22,351 млн дол. США).

Прямі українські інвестиції в Латвію: за 2015 р. – 69,8 млн дол. США, за 2014 р. – 85 млн дол. США.

Прямі латвійські інвестиції в Україну: за 2015 р. – 35,4 млн дол. США, за 2014 р. – 40,4 млн дол. США.

Таким чином, торговельно-економічне співробітництво характеризується стабільним розвитком;

3) науково-технічне співробітництво: організація конкурсів спільних науково-дослідних проектів для реалізації 2016 – 2017 рр. та виставково-ярмаркових заходів (м. Рига, 2016 р.), співробітництво у сфері агропромислового комплексу, у космічній галузі та співпраця з компаніями фармацевтичної галузі;

4) культурно-гуманітарне співробітництво: організація коротко- та довготермінових навчальних курсів для фахівців та студентів, співпраці у сфері створення спільних програм у вищих навчальних закладах, обмін студентами і викладачами, співробітництво інформаційних центрів державних бібліотек країн, співробітництво у сфері туризму;

5) міжрегіональне співробітництво: угоди про співробітництво між містами;

6) договірно-правова база: угоди у сфері захисту прав споживачів, про співробітництво в аграрній галузі, протокол про взаємодію у сфері митної статистики взаємної торгівлі тощо;

7) проживання народностей в країнах.

Зробимо аналіз досягнень транспортних комплексів зазначених раніше країн, а саме:

1. Республіка Білорусь.

Транспортний комплекс Республіки Білорусь об'єднує шість видів транспорту: автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний, міський електричний. Крім того, він містить транспортну інфраструктуру, до якої належать:

– транспортні комунікації: автомобільні дороги, залізничні й водні шляхи сполучення, трубопровідні траси, тролейбусні та трамвайні лінії, лінії метрополітену, транспортна та аеронавігаційна системи;

– інженерні споруди, що забезпечують діяльність видів транспорту (вокзали, станційні споруди, аеропорти, річкові та морські порти та пристані, мости, шляхопроводи, засоби виробництва, будівлі та споруди транспортних підприємств тощо);

– підприємства з проектування, будівництва, обслуговування та ремонту транспортних комунікацій та інженерних споруд;

– установи державного регулювання й управління роботою національного транспортного комплексу [7].

Транспортний комплекс республіки має винятково важливе значення в життєзабезпеченні її багатогалузевої економіки та реалізації соціальної політики держави. Чисельність працівників на підприємствах транспортного комплексу становить 6,8 % від загальної чисельності населення республіки. Транспортний комплекс об'єднує 17,4 % виробничих фондів Республіки Білорусь і щорічно на його розвиток відраховується понад 10 % усіх капітальних вкладень республіки. Крім того, він є великим споживачем паливно-енергетичних ресурсів, їм щорічно використовується більше ніж 5 % електроенергії від загального обсягу споживання в Республіці Білорусь, близько 84 % бензину, 54 % дизельного палива, 7 % природного газу. Його внесок в економіку визначено валовим доходом галузі, який за 2016 р. перебільшив 2,7 млрд доларів США, а відрахування підприємств транспортного комплексу в бюджет республіки становили близько 1 млрд доларів США. Максимальну частку відрахувань до бюджету дають податки на доходи від транспортної діяльності. Також значну частку доходів республіка отримує від

транзитних перевезень через її територію автомобільним і залізничним транспортом, використання нафто- і газопроводів, а також за рахунок використання аеронавігаційного обладнання іноземними авіакомпаніями [7].

Таким чином, республіка має багатий досвід у формуванні єдиної транспортної системи, яка є державною власністю, у реалізації економічних, технологічних, організаційних, правових і логістичних принципів щодо забезпечення ефективного функціонування транспорту загалом.

2. Республіка Латвія.

Латвія завдяки своєму географічному положенню здавна була транзитним пунктом у міжнародній торгівлі. Транспортні коридори перетинають Латвію зі сходу на захід і з півночі на південь. Аналіз статистики показує, що основний потік вантажів, як правило транзитних, переміщається зі сходу на захід через латвійські порти, поєднуючи країни Азії не тільки із Західною Європою, але і з усім світом. Незважаючи на те, що система доріг в Латвії досить розвинена, вона все ще невпинно вдосконалюється. Політика уряду розроблена для підвищення якості інфраструктури та дотримання стандартів безпеки доріг згідно з міжнародними вимогами. Найважливішим транспортним коридором є «Via Baltica», які перетинають Латвію в північно-південному напрямку. «Via Baltica» є також частиною європейського транспортного коридору: дорога E67 з'єднує такі європейські міста, як Гельсінкі, Таллінн, Ригу, Каунас і Варшаву. На території країни діють два міжнародні аеропорти: Міжнародний аеропорт «Рига», який є надзвичайно швидким, і Стамбул, а також Вентспільський аеропорт. Уряд країни визначив пріоритетним розвиток ефективної, безпечної і конкурентоспроможної транспортної системи. Основною метою довгострокового розвитку транспортної системи Латвії є повна інтеграція транспортної інфраструктури країни в транспортну систему Європи [8].

Транспорт і логістика роблять значний внесок у ВВП Латвії (10 % 2016 р.). 83 % обігу в латвійських портах, більше 80 % обігу на залізницях, і все перевезення нафти і нафтопродуктів, що здійснюється через систему магістральних трубопроводів, є транзитом. Більше ніж 8 % працюючого населення в Латвії залучено в діяль-

ність щодо забезпечення транспортних перевезень та обслуговування транзитних вантажів.

Загальний вантажообіг у латвійських портах 2016 р. становив більше ніж 70 млн т. З кожним роком продовжує збільшуватися перевалка контейнерів через латвійські порти: 2016 р. було оброблено вантажів у контейнерах на 8,9 % більше, ніж 2015 р. (3,8 млн т). Протягом останніх років державне акціонерне товариство «Міжнародний аеропорт Рига» став одним з тих аеропортів, що найбільш швидко розвиваються в Європі. В аеропорту 2016 р. було обслуговано 4,7 млн пасажирів, що на 0,5 % більше порівняно з 2015 р. Кількість прямих рейсів з аеропорту «Рига» становить 66. Великі світові та європейські міжнаціональні підприємства займають провідні позиції в транспортній галузі Латвії. Вони діють як спільні з латвійськими підприємствами компанії або як незалежні дочірні підприємства [8]. Отже, Латвія відіграє важливу роль в торгівлі країн Європейського Союзу. Є найширші можливості для інвестицій в послуги логістики, наприклад, експедиторські та складські послуги, перевезення вантажів і товарів, їх пакування, маркування, використовуючи наявні зручні приміщення і умови роботи в вільних портах і особливі економічні зони Латвії [11].

Таким чином, у роботі дана характеристика транспорту та визначена його роль у народному господарстві України, наведені переваги транспорту України порівняно з транспортними комплексами країн ближнього зарубіжжя, установлені перспективні напрями розвитку транспортної галузі України.

Висновки. Підсумовуючи вищесказане, можна зробити висновки щодо напрямів розвитку транспорту, який забезпечує пасажирота вантажоперевезення.

Перспективний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства, зокрема, передбачає:

- реконструкцію та модернізацію наявної системи управління станом автодоріг;
- ефективне управління використанням автомобільної мережі;
- підвищення рівня якості та безпеки послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

Стратегічними напрямами розвитку залізничного транспорту є такі:

- створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання залізничним транспортом, підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі;

- створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях;

- забезпечення доступності та поліпшення якості залізничних транспортних послуг;

- удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Основними заходами авіаційного транспорту є такі:

- формування державної політики у сфері авіатранспорту, що відповідає національним інтересам;

- забезпечення населення доступними, якісними й безпечними послугами повітряних перевезень;

- реформування системи управління сектором/аеропортами.

Таким чином, транспорт держави потребує оновлення для підвищення якості транспортного обслуговування. Наведені перспективні напрями розвитку різних видів транспорту свідчать про те, що поставлені цілі потребують невідкладного вирішення, а також про їх масштабність, складність у визначальному значенні для загального розвитку економіки України.

Література

1. Статистична інформація / Державний комітет статистики. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

2. Щербина Р. С. Пріоритетні напрями розвитку транспортної логістики / Р.С. Щербина // Організація перевезень і безпека транспорту. – 2015. – Вип. 26. – С. 14 – 19.

3. Апарова О.В. Організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку авіакомпанії: монографія / О.В Апарова. – К. : Логос, 2011. – 248 с.

4. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – 2006. – № 13. – С. 13 – 20.

5. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса (ТДК) Украины до 2015 года и последующий период. – Режим доступа : http://www.uts.in.ua/ru/kontseptsyya_razvitiya_transportno-dorozhno-go_kompleksa_tdk_ukrayny_do_2015_goda_y_posleduyuschiy_peryod_.html.

6. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3 (12). – С. 65 – 78.

7. Торговельно-економічне співробітництво між Україною та Білоруссю – Режим доступу : <http://belarus.mfa.gov.ua/ua/ukraine-by/trade>.

8. Торговельно-економічне співробітництво між Україною та Латвією – Режим доступу: <http://latvia.mfa.gov.ua/ua/ukraine-lv/trade>.

9. Транспортна система Республіки Білорусь. – Режим доступу : <http://ukrbukva.net/page,2,90274-Transportnaya-sistema-Respubliki-Belarus.html>.

10. Машинобудування України та світу. – Режим доступу : <http://ukrmach.dp.ua/>.

11. Філіпковська Л.О. Тенденції розвитку транспортної галузі України у контексті реалізації принципів логістики / Л.О. Філіпковська, В.В. Муратов // Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: XIV МНПК 27–28 жовтня 2016 р. : збірник доповідей. – К. : НАУ, 2016. – С. 157–159.

Рецензент: І. В. Федотова, канд. екон. наук, доц., ХНАДУ.