

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

## DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

У статті проаналізований світовий досвід транспортного сектору та висвітлено сукупність можливих інструментів фінансування розвитку транспортно-логістичної системи України, а саме: кошти державних і місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень; власні кошти підприємств і їхніх структурних підрозділів; тарифи; кредити банків та інших фінансових установ. Визначено принципи активізації інвестування в транспортно-логістичну систему. Окреслено основні пріоритети технічної та технологічної модернізації транспорту в Україні. Визначено напрям основних дій в межах розвитку ринкового середовища в напрямі розвитку транспортно-логістичної системи. Проаналізовано основні пріоритети підвищення мобільності та міжрегіональної інтеграції в напрямі розвитку транспортно-логістичної системи України. Визначено, що формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи.

**Ключові слова:** логістика, транспортна інфраструктура, публічно-приватне партнерство, інфраструктурні облигації, мезонинне фінансування.

В статті проаналізований світовий досвід транспортного сектору та висвітлено сукупність можливих інструментів фінансування розвитку транспортно-логістичної системи України, а саме: кошти державних і місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень; власні кошти підприємств і їхніх структурних підрозділів; тарифи; кредити банків та інших фінансових установ. Визначено принципи активізації інвестування в транспортно-логістичну систему. Окреслено основні пріоритети технічної та технологічної модернізації транспорту в Україні. Визначено напрям основних дій в межах розвитку ринкового середовища в напрямі розвитку транспортно-логістичної системи. Проаналізовано основні пріоритети підвищення мобільності та міжрегіональної інтеграції в напрямі розвитку транспортно-логістичної системи України. Визначено, що формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи.

купность возможных инструментов финансирования развития транспортно-логистической системы Украины, а именно: средства государственных и местных бюджетов, формируются из таких взносов; собственные средства предприятий и их структурных подразделений; тарифы; кредиты банков и других финансовых учреждений. Определены принципы активизации инвестирования в транспортно-логистическую систему. Определены основные приоритеты технической и технологической модернизации транспорта в Украине. Определено направление основных действий в рамках развития рыночной среды в направлении развития транспортно-логистической системы. Проанализированы основные приоритеты повышения мобильности и межрегиональной интеграции в направлении развития транспортно-логистической системы Украины. Определено, что формирование и развитие транспортно-логистических систем выступает индикатором уровня развития национального хозяйства за счет устойчивости и адаптации ко всем изменениям, при этом формируя конкурентоспособность своей экономической системы.

**Ключевые слова:** логистика, транспортная инфраструктура, публично-частное партнерство, инфраструктурные облигации, мезонинное финансирование.

УДК 658.7:656.2

**Савіна Н.Б.**

д.е.н., професор

Національний університет водного господарства та природокористування

**Криворучко О.П.**

аспірант

Національний університет водного господарства та природокористування

*The world experience of the transport sector is analyzed, and a set of possible instruments for financing the development of Ukraine's transport and logistics system is covered in this article, namely: funds from state and local budgets; own means of enterprises and their structural subdivisions; tariffs; loans from banks and other financial institutions. It is determined that in order to activate and increase the efficiency of investment, a model of state regulation of investment processes is proposed, which includes two interconnected regulatory blocks: the regulatory system (creation of a favorable investment climate in the transport sector) and a management system (state control of investment processes). The principles of investment activating in the transport-logistic system are determined. Technical and technological modernization is one of the important directions in the development of the transport and logistics system. In the event of further delay with technical and technological modernization of transport, Ukraine's competitiveness in international markets will be further reduced, and domestic producers will experience unproductive losses. Due to the obsolete transport system, the Ukrainian economy loses its ability to generate profits. Consequently, the technical and technological modernization of transport has the following economic benefits: first, reducing the costs of producers; and secondly, an increase in the volume of domestic and foreign trade; Thirdly, the growth of revenue from the provision of transit services; fourth, investment attraction and job creation in transport, construction, and services. The main priorities of technical and technological modernization of transport in Ukraine are outlined. The direction of the main activities within the development of the market environment in the area of transport and logistics system development is defined. The main priorities of increasing mobility and interregional integration in the direction of Ukraine's transport and logistics system development are analyzed. It is determined that the formation and development of transport-logistic systems serves as an indicator of the level of development of the national economy due to stability and adaptation to all changes, while forming the competitiveness of its economic system.*

**Key words:** logistic, transport infrastructure, public-private partnership, infrastructure areas, finans mezzanine.

**Постановка проблеми.** Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг [1]. Забезпечення ефективного розвитку галузі транспорту потребує структурних перетворень та реформ щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичної системи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Загальні проблеми формування транспортно-логістичних систем досліджені вітчизняними і зарубіжними вченими, такими як Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та ін. Концептуальні засади функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем, транспортних, інтермодальних коридорів та інфраструктури, а також розвиток транзитного потенціалу країни досліджують М. Данько, В. Зубенко, Т. Маселко, А. Новікова, С. Панченко, К. Савченко, Т. Сирийчик, С. Співаковський, О. Суворова, І. Токмакова, С. Шевченко, М. Коденська, В. Брагінський та інші.

**Постановка завдання.** Доцільно відзначити, що в науковій літературі достатньо розкриті теоретичні

проблеми функціонування та розвитку транспортно-логістичної системи. Проте питання реалізації транзитного потенціалу через різні системи залишається актуальним і потребує подальших досліджень.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (ЄС). Транспорт як інфраструктурна галузь має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни. Реалізація проектів розвитку транспортно-логістичної системи України чинить вирішальний (у тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку (табл. 1) [2].

Для активізації та підвищення ефективності інвестування пропонується модель державного регулювання інвестиційних процесів, що включає два взаємопов'язаних регулюючих блоки: регулятивна система (створення сприятливого інвестиційного клімату в галузі транспорту) та керуюча система (державний контроль інвестиційних процесів) [3].

Існуючий механізм державної підтримки інвестиційних проектів потребує вдосконалення за рахунок збільшення мінімальних строків інвестиційного кредитування для інвестиційних проектів (до 8-10 років), зниження і диференціації процентних ставок за інвестиційними кредитами, спрощення схеми субсидування державою процентних ставок за інвестиційними кредитами, удосконалення системи страхування виробничих та комерційних ризиків інвестиційних проектів,

Таблиця 1

**Сукупність можливих інструментів фінансування розвитку транспортно-логістичної системи України**

№	Можливі інструменти інвестування	Коротка характеристика
1	Кошти державних і місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень:	Надання безкоштовного фінансування з бюджету для важливих інфраструктурних об'єктів або бюджетні кредити на умовах повернення, цільові інвестиційні програми, фінансування з державних залучених коштів
2	Власні кошти підприємств і їхніх структурних підрозділів	Тарифи, прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти
2.1	тарифи	Регульовані тарифи мають включати інвестиційну складову, що закладена саме для потреб інвестування об'єктів транспортної інфраструктури
3	Кредити банків та інших фінансових установ	
3.1	банківські інвестиційні кредити	Широко застосовуються для фінансування транспортної інфраструктури
3.2	синдиковані або консорціальні кредити	Надаються на умовах угоди двох і більше кредитних інститутів між собою спільно надати кредит позичальнику
3.3	проектне фінансування	Є різновидом інвестиційного кредиту. Це інструмент кредитування проектів, за якого велика частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який виробляється самим проектом.
3.4	мезонінне фінансування	Надається в невеликих обсягах (10-20%) від загального проектного фінансування. Це одне із джерел фінансування, за якого інвестор надає кошти у вигляді боргового фінансування з одночасним придбанням опціона на придбання акцій позичальника в майбутньому за визначеною ціною за певних умов
4	Облігаційні позики	
4.1	облігації для внутрішнього ринку	Відбувається через емісію цінних паперів для розміщення на внутрішньому фондовому ринку
4.2	облігації для зовнішнього ринку	Випускаються позичальником при залученні коштів на зовнішніх ринках:
4.3	інфраструктурні облігації	Облігації, що випускаються спеціально для фінансування об'єктів інфраструктури, зі строком обертання від 15 до 20 років
5	Акціонування	Участь у уставному капіталі або корпоративне фінансування. Акумуляція коштів відбувається через продаж акцій.
6	Лізинг	У ситуації, коли середньострокові або довгострокові кредитні кошти не доступні, лізинг дає реальну можливість вирішення проблеми інвестицій у модернізацію об'єктів транспортного сектору
7	Публічно-приватне партнерство	Є механізмом інвестування транспортних проектів для забезпечення реалізації пріоритетів діяльності через активізацію використання інноваційних технологій, виділення і раціональне використання інвестиційних площадок, удосконалення бізнес-моделей розвитку, забезпечення ефективного управління ресурсами та бізнес-процесами

створення державного транспортного інвестиційного фонду або наділення функціями інвестиційного фонду банків для фінансування інноваційних та інвестиційних проектів розвитку транспортно-логістичної системи.

Активізація інвестування має здійснювати за такими принципами:

1. Послідовна децентралізація інвестиційного процесу на основі розвитку різноманітних форм власності.

2. Підвищення частки внутрішніх (власних) джерел накопичень підприємств

3. Державна підтримка підприємств за рахунок централізованих інвестицій при зміні безповоротного фінансування на конкурсне кредитування на зворотній і платній основі відповідно до державних цільових програм

4. Розширення гарантії сумісного державно-комерційного фінансування інвестиційних проектів.

5. Збереження бюджетного фінансування для соціально значущих об'єктів, що мають некомерційний (неприбутковий) характер [4].

Одним із важливих напрямків розвитку транспортно-логістичної системи є технічна та технологічна модернізація. У разі подальшого звільнення з технічною та технологічною модернізацією транспорту конкурентоспроможність України на міжнародних ринках дедалі знижуватиметься, а внутрішні виробники зазнаватимуть непродуктивних втрат. Через застарілу транспортну систему українська економіка втрачає можливості отримання прибутків.

Основні пріоритети технічної та технологічної модернізації транспорту в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України зазначено на рис. 1.

Завдяки технічній та технологічній модернізації транспорту виникають такі економічні переваги: по-перше, зменшення витрат виробників; по-друге, збільшення обсягу внутрішньої та зовнішньої торгівлі; по-третє, зростання доходів від надання транзитних послуг; по-четверте, залучення інвестицій та створення робочих місць у галузі транспорту, будівництва, у сфері послуг [5].

Основні напрямки дій в межах технічної та технологічної модернізації транспорту в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України:

1. *Розвиток транспортної мережі.* Розбудова міжнародних транспортних коридорів. Впровадження швидкісного залізничного сполучення між обласними центрами України та Києвом. Поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та їх технічне переоснащення. Модернізація морських, річкових портів та аеропортів. Запровадження механізмів стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі. Врегулювання на законодавчому рівні питання створення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування. Створення законодавчої бази та економічних механізмів для сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг. Ці заходи призведуть до розбудови магістральних шляхів сполучення.

2. *Прискорене оновлення рухомого складу.* Поповнення парку транспортних засобів новими прогресивними транспортними засобами. Забезпечення раціональної структури парку транспортних засобів за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива. Організація серійного вітчизняного виробництва та поставки рухомого складу нового покоління. Удосконалення нормативно-правової бази з питань розробки і впровадження економічного і фінансового механізмів (у т.ч. лізингу) оновлення рухомого складу транспорту. Це заходи направлені на покращення ефективності використання транспортного потенціалу країни, обслуговування економіки та населення. Забезпечення безпеки перевезень та охорони навколишнього середовища.

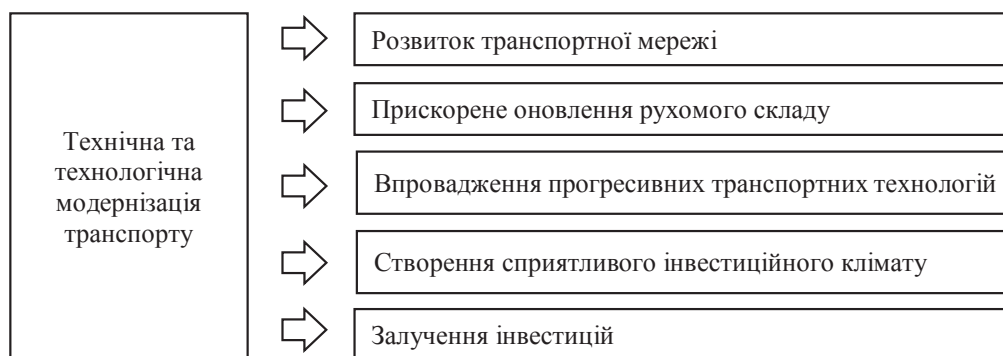


Рис. 1. Основні пріоритети технічної та технологічної модернізації транспорту в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України

3. *Впровадження прогресивних транспортних технологій.* Створення мережі взаємоз'язаних логістичних та мультимодальних терміналів. Всебічне сприяння розвитку й широкому застосуванню контейнерних, контрейлерних та інших видів комбінованих перевезень. Створення правових засад здійснення змішаних (комбінованих) перевезень та взаємодії різних видів транспорту та інших структур, пов'язаних з пропуском вантажопотоків у транспортних вузлах. Впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу. Впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи Галілео. Це дозволить впорядкувати схеми вантажоруху на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем. Координація руху матеріальних, інформаційних та фінансових потоків.

4. *Створення сприятливого інвестиційного клімату.* Залучення інвестицій. Запровадження державно-приватного партнерства. Запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології. Переоцінка основних фондів та запровадження механізму прискореної амортизації. Розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури (автошляхи, залізнична мережа) на принципах самоокупності. Стимулювання фінансових інститутів для інвестування в транспортний комплекс. Очікуваний ефект: забезпечення сталого розвитку транспортної галузі. Концентрація ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортно-логістичної системи [1; 3; 4].

Розвиток і поглиблення ринкових відносин в галузі транспорту, безперервне зростання кількості підприємств і організацій різної форми власності вимагають відповідних змін та перетворень, які б дозволили суб'єктам ринку найкращим чином відповідати потребам сьогодення як за своєю технічною базою, так і за структурою та організацією транспортного обслуговування пасажирів та суб'єктів господарювання [6]. В той же час швидкі зміни конкурентного середовища і конкурентних умов зумовлюють великий ступінь невизначеності роботи суб'єктів господарювання та вжиття відповідних заходів з боку держави.

Розвиток ринкового середовища з одного боку дозволить суб'єктам господарювання галузі транспорту надавати своїм клієнтам послуги за вартістю, що відповідає кон'юнктурі ринку та передбачати в тарифах витрати на оновлення своєї матеріально-технічної бази, а з іншого, клієнти та суб'єкти отримують стимули для власного розвитку та підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності.

Напрямок основних дій в межах розвитку ринкового середовища в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України наступні:

1. *Вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту:* забезпечення правових основ транспортної діяльності, застосування механізмів ліцензування і сертифікації суб'єктів, продукції і послуг транспорту, вдосконалення тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики, удосконалення системи технічного регулювання, децентралізація державного управління дорожнім господарством, структури ефективного управління та розподілу повноважень та відповідальності у сфері дорожнього господарства. Скорочення впливу держави в транспортну діяльність до мінімально необхідного рівня. Розширення сфери залучення приватних інвесторів. Ріст конкуренції незалежних операторів.

2. *Завершення інституціональних перетворень, розвиток конкурентного середовища на транспорту:* утворення операторських компаній та компаній з експлуатації інфраструктури, реформування структури управління державних підприємств з розмежуванням господарських функцій та функцій державного управління, удосконалення системи збору, аналізу та використання адміністративних даних в галузі транспорту, прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції на ньому відповідно до законодавства ЄС, гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури, розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг. Скорочення державної участі в транспортній діяльності. Розподілення потенційно-конкурентних і природно-монопольних видів діяльності. Скорочення монопольного сектору, розвиток ринкових відносин.

3. *Підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень:* впровадження структур корпоративного управління, впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів із запобігання та протидії корупції в транспортній галузі, впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу, розвиток сервісів доступу до публічної інформації, посилення діалогу між споживачами послуг та органами державної влади, органами місцевого самоврядування, громадянським суспільством, впровадження сервісу електронного надання адміністративних послуг. Оптимізація та покращення управління державними ресурсами.

4. *Розвиток мультимодальних технологій та логістичних технологій:* формування нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики.



Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, створення мережі маршрутів регулярних контейнерних/інтермодальних/мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих з поїздами країн ЄС, створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, сухих портів, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів, тощо.

5. *Впровадження прозорих і ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення*: розробка порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг, запровадження принципів оплати транспортних послуг користувачем та замовником транспортних послуг.

Відображенням якості послуг галузі транспорту є рівень безпеки транспортних процесів. Безпека транспортних процесів впливає на економічну безпеку окремих секторів галузі транспорту, а також на економічну безпеку держави в цілому. При належному рівні безпеки транспортних процесів забезпечується досить стійке економічне зростання, ефектне задоволення економічних потреб, контроль за рухом і використанням ресурсів, захист економічних інтересів галузі та країни в цілому [6; 7].

Основні пріоритети підвищення безпеки транспортних процесів в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України зазначено на рис. 2.

Транспортна безпека є складовою національної безпеки і полягає у запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті. Така діяльність з огляду на пріоритетність прав і свобод людини здійснюється шляхом створення системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення транспортних аварій і мінімізації їх наслідків [8].

Основні напрямки дій в межах підвищення безпеки транспортних процесів в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України:

1. *Підвищення безпеки руху, для зменшення рівня аварійності*, необхідно прийняття Державної концепції підвищення безпеки дорожнього руху, реформування системи державного управління безпекою дорожнього руху шляхом розподілу функцій убезпечення та функцій нагляду та контролю, підвищення до європейського рівня якості будівництва,

ремонтів, утримання автодоріг та організація на них безпечного руху, удосконалення системи забезпечення відповідності транспортних засобів вимогам пасивної та активної безпеки на всіх стадіях їх життєвого циклу.

2. *Підвищення паливної ефективності*, за для зниження паливної ємності, підвищення енергоефективності, необхідне: формування та вдосконалення нормативно-правових основ з енергозбереження та використання альтернативних видів палива, оптимізація системи управління, регулювання та контролю у сфері енергоспоживання та енергозбереження на транспорті, здійснення проєктів з реконструкції і модернізації комунікацій та об'єктів інфраструктури (електрифікація; оптимізація розвитку шляхового господарства). заміщення видів енергоносіїв на більш ефективні, включаючи застосування альтернативних палив та масове запровадження обліку та контролю використання палива та енергії.

3. *Забезпечення стійкого розвитку транспортної системи*, для зниження рівня забруднення навколишнього середовища необхідно здійснити перехід до прямого застосування європейських нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах автомобілів та двигунів, підвищення контролю за якістю паливно-мастильних матеріалів, дотриманням та встановленням більш жорстких стандартів на автомобільні бензини і дизельне паливо (врегулювання та гармонізація з міжнародними документами), встановлення диференційованих величин акцизного збору на традиційні нафтові палива та на нетрадиційні палива з поліпшеними екологічними властивостями. Розроблення законодавчої бази щодо диференційованого оподаткування власників транспортних засобів залежно від їх конструктивної енергоефективності, класу емісії шкідливих речовин та виду моторного палива [7; 11].

Розвиток глобалізаційних та інтеграційних процесів зумовлює пошук нових форм регіонального розвитку, реформування економічних зв'язків та залучення до господарських процесів нових потенційних інвесторів. Європейська інтеграція є одним із основних пріоритетів транспортної політики

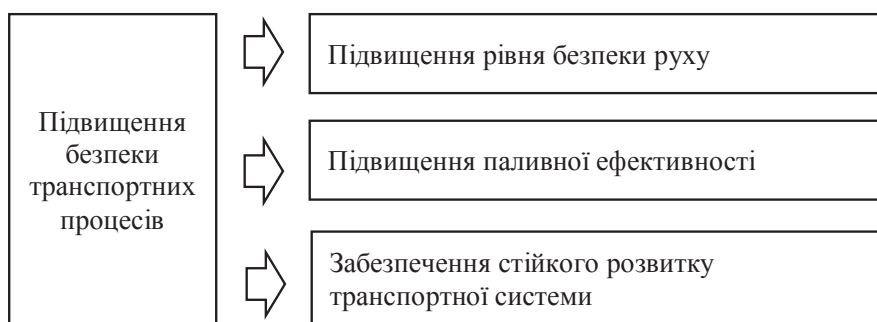


Рис. 2. Основні пріоритети підвищення безпеки транспортних процесів в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України

України. Це зумовлює необхідність приведення параметрів функціонування галузі транспорту до вимог європейських норм, підвищення мобільності та міжрегіональної інтеграції. Основні пріоритети підвищення мобільності та міжрегіональна інтеграція в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України зазначено на рис. 3.

Підвищення мобільності та міжрегіональної інтеграції сприятиме розвитку економіки та підвищенню конкурентоспроможності, сприятиме поглибленню євроінтеграції, макроекономічній стабілізації та поліпшенню економічної ситуації країни загалом.

Одним із основних напрямків, що дозволить усталити конкурентні переваги України на світовому ринку, є подальша лібералізація зовнішньоекономічної діяльності з метою збільшення експорту та диверсифікації його структури. Особливу роль у цьому відіграє галузь транспорту. Розвиток експорту транспортних послуг може та повинен бути настільки ж важливою складовою національного продукту України, як і експорт товарів [9].

Забезпечення розвитку експорту транспортних послуг сприятиме поліпшенню інвестиційного клімату, підвищенню ефективності та конкурентоспроможності галузі, реалізації транзитного потенціалу. Розвиток експортного потенціалу країни сприяє її економічному зростанню внаслідок вирішення завдань, якими є вирівнювання структури платіжного балансу, забезпечення стабільності національної валюти, посилення позицій у міжнародному поділі праці [10].

**Висновки з проведеного дослідження.** Формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи. Наша країна має всі передумови для повно-

цінної участі у світовій економічній системі, але недостатня фінансова підтримка з боку держави та обмежене коло іноземних інвесторів призводить до певного гальмування ефективного розвитку національної економіки. А ринкові принципи вільного переливання ресурсів, що обумовлюють функціонування ринкової економіки, забезпечують гнучкість транспортно-логістичних систем, сприяючи структурним змінам в національній економіці. Формування оптимального потенціалу транспортно-логістичних систем в сучасних умовах дозволить здійснити безперебійне оновлення транспортно-логістичної інфраструктури, забезпечити більш повне використання наявних в країні ресурсів і можливостей для досягнення надання високого рівня якісних логістичних послуг, впровадження сучасних технологій, в тому числі й інформаційних і, таким чином, створити сприятливі умови для зростання національної економіки. Важливим фактором стійкого розвитку економічної системи є задоволення потреб на найвищому рівні за рахунок розвитку транспортно-логістичних систем, що приводить до якнайповнішого залучення виробничих та транспортних підприємств та до активізації всіх економічних процесів в країні.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою : монографія / І.П. Садловська. К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. 355 с.
2. Чередніченко О.Ю., Колесникова Н.М., Вплив зовнішніх та внутрішніх загроз на розвиток транспортного комплексу України (на прикладі Південної залізниці та залізничних підприємств регіону) / О.Ю. Чередніченко, Н.М. Колесникова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економіка». 2008. № 32. С. 62-67.

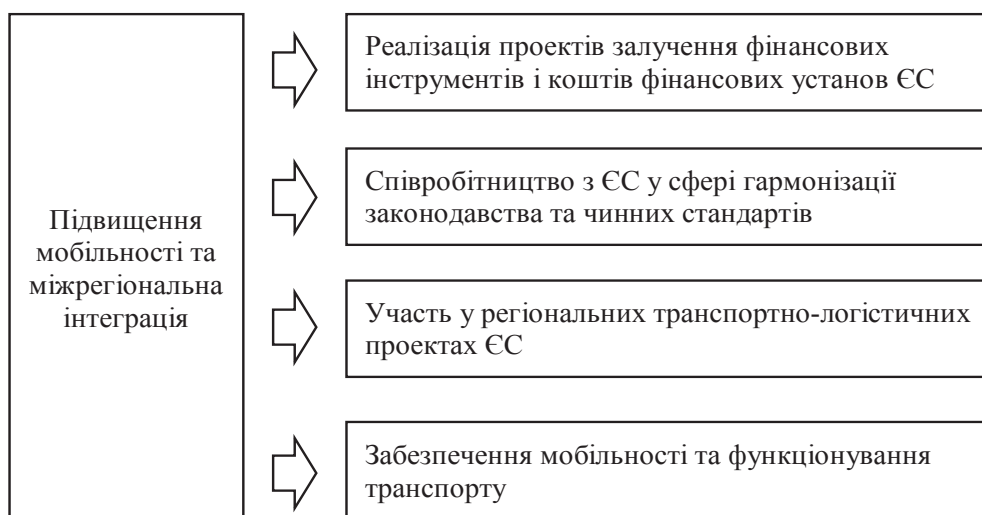


Рис. 3. Основні пріоритети підвищення мобільності та міжрегіональна інтеграція в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України

3. Матвеева А.В. Транспортний коридор: права природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження): монографія / Матвеева А.В.; НДІ прав. забезп. інновац. розв. Нац. акад. прав. наук України. Х.: ФІНН, 2011. 208 с.

4. Кулаєв Ю.Ф. Економіка цивільної авіації України: монографія / Ю.Ф. Кулаєв, С.М. Подреза. 2-ге вид. К.: Фенікс, 2011. 680 с.

5. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту : навч. посіб. / Ю.Ф. Кулаєв 2-ге вид., допов. та переробл. К.: Фенікс, 2012. 240 с.

6. Инфраструктура и интенсификация экономики / Красовский В.П., Бронштейн Я.Т., Зотова Т.Г. и др. [отв. ред. В.П. Красовский].; АН СССР, Ин-т экономики; М.: Наука, 1980. 193 с.

7. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / Ю.Є. Пащенко. Київ, 2006. 31 с.

8. Рибчук А.В. Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства: автореф. дис.... д-ра екон. наук: спец. 08.00.02 / А.В. Рибчук; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. К., 2010. 32 с.

9. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. К.: НТУ, 2014. 336 с.

10. Road Sector Diagnostic Report («Звіт про діагностику дорожньої галузі»), Improving the delivery of road infrastructure across the world, HPR, April, 2015.

11. Коденська М.Ю. Інтеграція як фактор активізації інвестиційної діяльності / М.Ю. Коденська // Економіка АПК. 2006. № 6. С. 24-31.

#### REFERENCES:

1. Sadlovskaya I.P. (2011) Strategichne upravlinnya natsional'noyu transportnoyu transportnoyu infrastrukturoyu [Strategic management of the national transport infrastructure: monograph] / I.P. Sadlovskaya. K.: P.P. "Serdyuk V.L.", 355 p.(in Ukraine).

2. Cherednichenko O.Yu., Kolesnikova N.M. (2008) Vpliv zovnishnikh ta vnutrishnikh zagroz na rozvitok transportnogo kompleksu Ukraini (na prikladi Pivdennoi zaliznitsi ta zaliznichnikh pidpriemstv regionu) [Influence of external and internal threats on the development of the transport complex of Ukraine (for example, Southern railway and railway enterprises of the region)] /

O.Yu. Cherednichenko, N.M. Kolesnikova // Bulletin of the Chernihiv State Technological University. The series "Economics". P. 62-67. (in Ukraine).

3. Matveeva A.V. (2011) Transportniy koridor: pravova priroda, zmist, vidi ta uchasniki (kompleksne doslidzhennya) [Transport corridor: legal nature, content, types and participants (complex research): monograph] / Matveeva A.V.; Research Institute is right. take care Innovate solving National acad. right Sciences of Ukraine. – Kh.: FINN,. 208 p. (in Ukraine).

4. Kulayev Yu.F. (2011) Ekonomika tsivil'noi aviatsii Ukraini [Economics of Civil Aviation of Ukraine]: monograph / Yu.F. Kulayev, S.M. Podreza. – 2nd form. – K.: Phoenix – 680 p. (in Ukraine).

5. Kulayev Yu.F. (2012) Ekonomika zaliznichnogo transportu [Economics of Railway Transport: Teach. Manual] / Yu.F. Kulayev 2nd form., Reports. and reworked. – K.: Phoenix, – 240 p. (in Ukraine).

6. Infrastruktura i intensifikatsiya ekonomiki [Infrastructure and intensification of the economy] / Krasovskiy V.P., Bronshtein Ya.T., Zotova T.G. and others [otv. red. V.P. Krasovskiy]; USSR Academy of Sciences, Institute of Economics; M.: Nauka, 1980. – 193 p. (in Ukraine).

7. Pashchenko Yu.E. (2010) Rozvitok ta rozmishchennya transportno-dorozhn'ogo kompleksu Ukraini v umovakh integratsiynikh protsesiv [Development and placement of the transport and road complex of Ukraine in conditions of integration processes]: author's abstract. dis for the sciences. Degree Dr. Econ. Sciences: special 08.10.01 "Placement of productive forces and regional economy" / Yu.E. Pashchenko – Kyiv, 2006. – 31 p. (in Ukraine).

8. Rybchuk A.V. Formuvannya global'noi virobничoi infrastrukturi svitovogo gospodarstva [Formation of the global industrial infrastructure of the world economy: author's abstract]. Dis . Dr. Econ. Sciences: special 08.00.02 / A.V. Rybchuk; Kiev. National Untitled T. Shevchenko. – K., – 32 p. (in Ukraine).

9. Bondar N.M. (2014) Rozvitok transportnoi infrastrukturi Ukraini na zasadakh derzhavo-privatnogo partnerstva [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of state-private partnership: monograph]. K.: NTU, – 336 p.

10. Zvit pro diagnostiku dorozhn'oi galuzi [Road Sector Diagnostic Report, Improving the delivery of road infrastructure across the world, HPR], 2015. (in Ukraine).

11. Kudenska M.Yu. (2006) Integratsiya yak faktor aktivizatsii investitsiynoi diyal'nosti [Integration as a factor in activating investment activity] / Economy of the agroindustrial complex. №. 6. P. 24-31. (in Ukraine).

**Savina Natalia**Doctor of Economic Sciences, Professor  
National University of Water and Environmental Engineering**Krivoruchko Olena**Postgraduate Student  
National University of Water and Environmental Engineering**DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN UKRAINE**

**The purpose of the article.** This Article analyzes the world experience of the transport sector and covers a set of possible instruments for financing the development of Ukraine's transport and logistics system, which provides an interaction among all participants of the transport and distribution process in the organizational-economic, technical, technological and informational aspects during the cargo flow's movement, as well as enables to take competitive positions in the international markets of transport and logistics services and also allows to take competitive positions in the international markets of transport and logistics services.

**Methodology.** The article considers a complex of possible financing tools for Ukraine's transport and logistics system development and principles of the investment boosting in the transport-logistic system. In order to improve and enhance efficiency of investment, a model of government investment regulation processes is offered, it includes two interconnected regulatory blocks: regulatory system (creating a favorable investment climate in the transport sector) and a management system (state control of the investment processes). The main priorities of technical and technological modernization of transport in Ukraine are outlined.

**Results.** It has been defined, that the development of a market environment on the one hand will allow business entities in the transport industry to provide their customers with services at a cost that corresponds to the market conditions and to include in the tariff the costs of updating their material and technical base, and on the other hand, clients and entities obtain incentives for their own development and enhancing efficiency of financial and economic activity.

So, the transport security is an integral part of national security and intended to prevent accidents and vehicle collisions. Such activity, taking into account the priority of human rights and freedoms, is carried out through the creation of rational preventive safety system with the aim of best possible, economically justified reduction of the occurrence of transport accidents probability and minimization their possible consequences.

**Practical implications.** The development of globalization and integration processes which determines the seeking new forms of regional development is considered. The European integration as one of the main priorities of Ukraine's transport policy is defined. This leads to the need to bring the operating parameters of the transport industry to the European standard requirements, increase of mobility and interregional integration.

**Value/originality.** The direction of the main actions within the development of the market environment towards the development of the transport and logistics system is outlined. The main priorities of increasing mobility and interregional integration in the direction of development of transport and logistic system of Ukraine are analyzed. It is determined that the formation and development of transport-logistic systems serves as an indicator of the level of development of the national economy due to stability and adaptation to all changes, while forming the competitiveness of its economic system.