

УДК 338.47:303.722.4(477)

С. В. Іванов,

доктор економічних наук, академік АЕН України,
науковий директор ГС «Міжнародний центр досліджень соціально-
економічних проблем модернізації та розвитку кооперації», м. Полтава

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ТА ОКРЕМО ВЗЯТОГО ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ

Постановка проблеми. Роль транспорту в системі національної економіки важко переоцінити. Транспорту належить особливе місце у розвитку всіх без винятку секторів економіки, забезпечуючи просування матеріальних потоків у макрологістичних ланцюгах. До основних видів транспорту належить наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний), водний (морський, річковий) та авіаційний, що здійснюють перевезення як вантажів, так і пасажирів (окрім трубопровідного).

Ефективність використання транспорту залежить не тільки від технічного стану рухомого складу (автомобілів та причепів до них, локомотивів та вантажних і пасажирських вагонів, суден для транспортування вантажів та пасажирів та ін.), але й транспортної інфраструктури (зокрема, автомобільних і залізничних шляхів, трубопроводів та компресорних систем), які потребують суттєвих інвестицій у їх оновлення з метою забезпечення конкурентоспроможності на світових і вітчизняних ринках транспортних послуг.

Як зазначає академік О. Амоша [2], географічне положення України визначило її значущість як транзитера. Згідно з прогнозами, територією України можуть пройти 5 із 11 гілок надшвидкісного наземного транспорту Nuregloop, із яких три прокреслені через Київ: перша з'єднає Китай, Європу та Канаду, друга – Азію, Близький Схід, Європу та Північну Африку, а третя – Іспанію та Китай.

Оскільки транспорт є ключовим фактором розвитку економіки, то це й зумовлює актуальність дослідження проблем функціонування цього сектора економіки та обґрунтування напрямів його удосконалення, зокрема, формування транспортно-логістичних кластерів економічних районів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку транспорту активно вивчають науковці як академічних і галузевих науково-дослідних установ, так і вищих закладів освіти.

Розвиток транзитного потенціалу держави, питання транспортних систем, взаємодію різних видів транспорту на міжнародному, національному, регіональному рівнях досліджують М. Бідняк [3], В. Біліченко [3], Т. Блудова [4], В. Гудкова [9], В. Кислий

[30], О. Парубець [31], Є. Сич [30; 31] та ін. [38; 39]. Розвиток транспортної інфраструктури України, зокрема, транспортно-дорожнього комплексу вивчають Н. Бондар [7], Н. Кудрицька [18], І. Садловська [27] та ін.

Проблеми та шляхи розвитку автомобільного транспорту подані у монографіях О. Криворучко [17], С. Корецької [36], М. Кристопчук [36], Р. Ларіної [36], В. Познаховського [36], А. Редзюка [1] та ін. Забезпеченню ефективної інноваційної діяльності при перевезенні як пасажирів, так і вантажів залізничним транспортом присвячені публікації Ю. Бараша [12], В. Дикань, В. Зубенка [10], А. Момот [12], В. Чорного [33] та ін.

Взаємодія морського та річкового транспорту, розвиток морегосподарського комплексу України є предметом монографічних досліджень С. Боняр [5], Ю. Драпайло [13], О. Кібік [13], В. Котлубай [13; 16], О. Подцерковного [13] та ін.

Економіка цивільної авіації досліджується О. Борисюк [6], І. Дудником [6], В. Запорожцем [11], Ю. Кулаєвим [14], К. Марінцевою [19], Н. Полянською, М. Шматком [11]. Трубопровідний транспорт, його ефективність вивчають В. Грудз [15], М. Ковалко [15], О. Ковалко [15], В. Михалків [15], Д. Тимків [15], Л. Шлапак [15] та ін.

Проблеми транспортного менеджменту і транспортного маркетингу та напрями їх вирішення, формування і функціонування транспортно-логістичних систем, зростання ролі транспортного фактора в забезпеченні конкурентоспроможності продукції викладено у монографіях Л. Болдирєвої [21], В. Перебийноса [21-23], О. Перебийноса [23], О. Помаза [22].

Організаційно-економічному обґрунтуванню системного оновлення та ефективного використання транспортних засобів у агропромисловому комплексі присвячені наукові публікації І. Бурковського [8], І. Кушнір [8], А. Петрик [8], М. Пугачова [26], І. Червена [8], О. Шهبаніної [8], транспортному плануванню та створенню транспортних моделей міських населених пунктів – роботи М. Якимова [37].

Мета дослідження полягає у з'ясуванні тенденцій розвитку транспорту як системної складової

національної економіки, обґрунтуванні напрямів удосконалення її транспортного забезпечення на макро-, мезо- та мікрорівні, зокрема, формування транспортно-логістичних кластерів економічних районів.

Тенденції обсягу перевезення вантажів та вантажообороту і транспортних витрат. Статистика, як відомо, ґрунтується на принципі порівняння фактологічного матеріалу. Втім, певною пе-

решкою для макроекономічного аналізу є складна соціально-політична обстановка, яка склалася останніми роками в Україні. З огляду на зазначене статистична інформація за 2014-2016 рр., що використовується в даній публікації, наведена і розраховується без урахування АРК, м. Севастополя та зони АТО (табл. 1-9).

Обсяги перевезення вантажів в Україні за видами транспорту наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Перевезення вантажів в Україні за видами транспорту, млн т

	2012	2013	2014	2015	2016
Транспорт	1853	1837	1623	1474	1542
наземний	1845	1831	1617	1468	1535
залізничний	457	444	386	350	343
автомобільний	1260	1261	1131	1021	1085
трубопровідний	128	126	100	97	107
водний	8	6	6	6	7
морський	4	3	3	3	3
річковий	4	3	3	3	4
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Джерело: статистичні дані [35, с. 165].

Аналіз даних табл. 1 підтверджує сталу тенденцію пріоритетного розвитку наземного транспорту в Україні, яким у 2016 р. перевозилося 99,6% вантажів. Домінуючу роль (як і в попередні роки) відіграють автомобільний транспорт (70,4%) та залізничний транспорт (22,2% загального обсягу вантажопе-

ревежень). Втім, у 2016 р. порівняно з попереднім роком залізницею перевезено на 2% вантажів менше, а автомобілями їх транспортовано на 6,3% більше.

Внесок окремих видів транспорту у забезпечення вантажообороту поданий у табл. 2.

Таблиця 2

Вантажооборот в Україні за видами транспорту, млрд ткм

	2012	2013	2014	2015	2016
Транспорт	412,6	399,6	353,6	334,7	344,2
наземний	406,9	394,7	348,0	329,1	340,0
залізничний	237,7	224,4	210,2	195,1	187,6
автомобільний	57,5	58,7	56,0	53,3	58,0
трубопровідний	111,7	111,6	81,8	80,7	94,4
водний	5,3	4,6	5,4	5,4	4,0
морський	3,6	3,2	4,1	3,9	2,5
річковий	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5
авіаційний	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2

Джерело: статистичні дані [35, с. 165].

Аналогічні тенденції спостерігаються й для освоєння вантажообороту тими чи іншими видами транспорту (табл. 2). Так, наземним транспортом у 2016 р. забезпечувалося 98,7% сукупного вантажообороту. Однак тут на першому місці вже залізничний транспорт (54,5% загального обсягу), на другому у такому рейтингу – трубопровідний транспорт (27,4%), автомобільний – на почесному третьому місці (16,9%).

Від початку 2017 р. транспортні перевезення суттєво додали. У січні – жовтні вантажооборот на 6,9% перевищував показники за ті самі місяці

2016 р. Але потім стало помітним певне гальмування темпів приросту, який за перше півріччя 2017 р. становив 9,1%. Причому по залізничному транспорту сповільнення було ще виразнішим: із 6,1% за перше півріччя до 2,5% за результатами 10 місяців. А отже, в останні місяці порівняно із ситуацією рік тому, ймовірно, зменшуються й перевезення.

Для повної характеристики видів транспорту важливо мати інформацію про середні віддалі перевезення вантажів (табл. 3).

Таблиця 3

Середня віддаль перевезення вантажів в Україні за видами транспорту, км

	2012	2016	2016 р. у % до 2012 р.
Транспорт	222,7	223,2	100,2
залізничний	520,1	546,9	105,2
автомобільний	45,6	53,5	117,3
трубопровідний	872,6	882,2	101,1
морський	900,0	833,2	92,6
річковий	425,0	375,0	88,2

Джерело: розраховано за даними [35, с. 165].

Такі тенденції серед конкуруючих видів транспорту зумовлені різними віддальми перевезень. Якщо у 2016 р. середній радіус перевезень вантажів автомобільним транспортом (за нашими підрахунками) склав 53,5 км, то залізничним – в 10 разів більше (546,9 км). Досить значні (як для нашої держави) віддалі перевезень іншими видами транспорту: трубопровідним – 882 км, морським – 833 км, річковим – 375 км. За 2012-2016 рр. в цілому середня віддаль перевезення вантажів в Україні майже не змінилася. Втім, при скороченні відстані вантажоперевезень річковим транспортом на 11,8%, а морським – на 7,4% зросла середня віддаль перевезення вантажів наземним транспортом: трубопровідним – на 1,1%, залізничним – на 5,2%, автомобільним – на 17,3%.

У досліджуваному періоді зменшення обсягів вантажоперевезень залізничним транспортом супроводжувалося і зміною структури вантажів (табл. 4).

Зокрема, відбулося скорочення питомої ваги перевезень таких промислових вантажів, як вугілля

та кокс (разом на 5,7 в.п.), нафта та нафтопродукти (на 1,5 в.п.). Водночас зросла питома вага залізничних перевезень хліба (на 4,0 в.п.), руди (на 3,5 в.п.), деяких інших вантажів (цементу, хімічних вантажів та мінеральних добрив, лісу). Судячи з результатів аналізу виробництва зазначених матеріалів, на зміну структури перевезень залізничним транспортом вплинули динаміка обсягів виробництва і частково – напрямків вантажопотоків та деякий перерозподіл вантажоперевезень між окремими видами транспорту.

Таблиця 4

Питома вага вантажів, перевезених залізничним транспортом в Україні, %

	2012	2016	2016 р. до 2012 р., в.п.
Вугілля	26,7	21,3	-5,4
Кокс	2,6	2,3	-0,3
Нафта та нафтопродукти	5,9	4,4	-1,5
Чорні метали	8,5	8,5	0,0
Ліс	0,9	1,2	0,3
Зерно	5,3	9,3	4,0
Руда	19,0	22,5	3,5
Цемент	1,3	1,8	0,5
Хімічні та мінеральні добрива	2,8	3,2	0,4
Інші вантажі	26,9	25,7	-1,2
усі вантажі	100,0	100,0	х

Джерело: розраховано за даними [35, с. 165].

Актуальним питанням (як для вантажовласників, так і перевізників) є тарифи на перевезення та їх співставлення з індексами цін виробників продукції (табл. 5).

Таблиця 5

Індекси тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом та транспортування вантажів трубопроводами, індекс цін виробників продукції та індекс споживчих цін, % до попереднього року

	2013	2014	2015	2016
Індекс тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом	105,6	111,6	137,7	112,1
Індекс тарифів на транспортування вантажів трубопроводами	98,5	100,0	125,5	105,1
Індекс цін виробників промислової продукції	99,9	117,1	136,0	120,5
Індекс цін реалізації продукції сільського господарства	97,1	124,3	154,5	109,0
Індекс цін на будівельно-монтажні роботи	105,6	109,5	127,1	109,2
Індекс споживчих цін	99,7	112,1	148,7	113,9

Джерело: складено за даними [35, с. 95, 103].

При порівнянні індексів тарифів і цін (табл. 5) періоду 2014-2016 рр. з 2013 р. варто, на наш погляд, зважити перш за все на інфляційний чинник, зумовлений різкою зміною курсу долара на початку 2014 р. Очевидно, саме цей фактор зумовив динаміку тарифів і цін у наступному періоді, особливо у 2015 р. Якщо щорічне (у 2014-2016 рр.) зростання

цін на будівельно-монтажні роботи та підвищення тарифів на транспортування вантажів трубопроводами (нафти і газу) складало 100,0-127,1%, то промисловці та аграрники щороку піднімали їх на 109,0-154,5%. Варто врахувати, що на цю динаміку цін вплинула й транспортна складова у собівартості промислової та сільськогосподарської продукції,

адже індекси тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом щороку складали 111,6-137,7%.

Ураховуючи, що різке зростання валютного курсу у 2014 р. зумовило аналогічне підвищення цін на імпортовані товари, а ціни виробників промислової та сільськогосподарської продукції теж зросли, то за цих умов характерною є тенденція щорічного (у досліджуваному періоді) зростання індексу споживчих цін на 112,1-148,7%. Звідси напрашується висновок про прямий зв'язок управління витратами на транспорті з витратним механізмом в інших секторах національної економіки та кореспондування цих витрат з рівнем добробуту населення.

Динаміка наявності рухомого складу транспорту. До важливих напрямів мінімізації витрат на транспортну роботу, на наш погляд, належить оптимізація рухомого складу. Дані про наявний рухомий склад в Україні за видами транспорту та призначенням наведений у табл. 6.

Таблиця 6

Рухомий склад в Україні за видами транспорту та призначенням, на кінець року, од.

	2012	2013	2014	2015	2016
Тепловози	2424	2320	2152	2151	2151
Електровази	1824	1765	1765	1720	1720
Вантажні вагони, тис.	125,2	116,1	111,5	107,9	104,2
Річкові судна	2040	2040	1261	1321	1312
Морські судна	910	910	2414	2485	2491
Літаки і вертольоти	337	269	222	196	208

Прим.: кількість річкових і морських суден, що належать підприємствам усіх галузей економіки, включає й непридатні до експлуатації.

Джерело: статистичні дані [35, с. 170].

Вочевидь, наведені в табл. 6 дані про наявний рухомий склад не віддзеркалюють його технічного стану та рівня експлуатації. Певним чином про рівень технічного розвитку транспорту можуть свідчити дані про списання транспортних засобів (як правило, списується техніка, що не придатна до подальшого використання, або ж морально і фізично застаріла, тобто з низькими техніко-експлуатаційними параметрами).

Зокрема, згідно статистичних даних [20, с. 170], у 2016 р. в сільськогосподарських підприємствах України списано 1305 вантажних та вантажно-пасажирських автомобілів, що склало 1,5% до наявності на початок року. Це середній показник. Втім, у сільськогосподарських підприємствах Закарпатської області списано 7,6% наявних транспортних засобів, Івано-Франківській – 4,6, Житомирській – 3,4%.

Якщо ж вести мову про забезпечення сільськогосподарства транспортними засобами, то варто звернути увагу на фермерські господарства. Так, згідно статистичних даних [29, с. 75, 171], у 2016 р. в 33682 таких господарствах було 14002 вантажних та вантажно-пасажирських автомобілів, тобто 2,4 автомобілі з розрахунку на одне фермерське господарство. Це означає, що 58,4% господарств, не маючи транспортних засобів, змушені користуватися транспортними послугами сторонніх організацій.

Зважаючи на низький інвестиційний потенціал фермерських господарств, на наше переконання, важливим є створення в регіонах транспортних сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів і виділення з обласних бюджетів відповідних коштів на придбання вантажних автомобілів для цих кооперативів.

Актуальні питання розвитку річкового транспорту. Розвиток та удосконалення шляхової мережі теж належить до факторів удосконалення транспортної інфраструктури, що прямим чином впливають на економічність перевезень (табл. 7).

Таблиця 7

Довжина шляхів сполучення загального користування в Україні, тис. км

	2012	2013	2014	2015	2016
Експлуатаційна довжина залізничних колій	21,6	21,6	20,9	21,0	21,0
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів	2,1	2,1	1,6	1,6	1,6
Довжина автомобільних доріг	169,7	169,6	163,0	163,0	163,0
у тому числі із твердим покриттям	166,1	166,1	159,5	159,4	159,5

Джерело: статистичні дані [35, с. 171].

Варто звернути увагу на такий важливий резерв мінімізації транспортних витрат, як використання річкового транспорту. За даними [32], якщо у 1991 р. в Україні експлуатувалося 4 тис. км судноплавних водних шляхів, то в 2016 р. їх довжина скоротилася до 1,5 тис. км. Якщо у 1991 р. водними шляхами країни було перевезено 60 млн т вантажів, то у 2015 р. — всього 3,6 млн т. Так, р. Десна завдовжки 1130 км, яка до 1960-х років була судноплавною аж до Новгород-Сіверська (близько

537 км), — нині стала несудноплавною. Південний Буг також зник із судноплавної карти. Не відповідає міжнародним зобов'язанням глибина Дніпра.

Важливо, що до оновлення річкового флоту та річкових судноплавних шляхів підключився великий приватний бізнес, зокрема, ТОВ СП "Нібулон". Компанія збудувала власний флот для внутрішніх водних шляхів (66 суден) та сформувала 11 транспортних підприємств на річках. Повернула країні 134 км судноплавної шляхи, виконала за власний

кошт днопоглиблення по річці Південний Буг. Збудувала унікальний СДС-15, здатний виконати днопоглиблення річок у місцях залягання скельних ґрунтів. Самостійно щороку перевозить річками понад 2 млн т вантажів. У національну транспортну систему України інвестовано понад 1,7 млрд дол. США, створено тисячі нових робочих місць [32].

Водночас, у галузі є проблемні питання, що підлягають державному регулюванню. Так, у Європі взагалі немає акцизного збору на моторне паливо для річкового флоту. Якщо у США акцизний збір становить 70 дол./т, то в Україні — 139 євро/т. Дискусійною також є обґрунтованість портових зборів. Наприклад, лише за прохід від Миколаєва до Очакова (44 морських миль) витрати на оплату послуг становлять близько 4,85 дол./т. За оцінками експертів Світового банку [32], економічно обґрунтований розмір портових зборів у Миколаєві має не перевищувати 1,85 дол.

Ми погоджуємося з пропозицією скеровувати частину суми портових зборів на розвиток транспортної інфраструктури населених пунктів (авто-

більних шляхів, шляхопроводів, мостів тощо) та утримання і розвиток інфраструктури річкового транспорту загального користування (поглиблення суднових ходів, ремонт і модернізацію шлюзів тощо).

Транспортно-логістичний кластер як перспективний напрям удосконалення транспортної системи економічного району. Підхід до розвитку транспорту, як показують в тому числі і наші дослідження, має бути системним, тобто передбачати розвиток транспортної системи України на макро-, мезо- та мікрорівні. На мезорівні (рівні економічного району) це доцільно, зокрема, шляхом створення транспортно-логістичних кластерів.

Важливу роль транспортної системи Придніпровського економічного району (у складі Дніпропетровської, Запорізької та Кіровоградської областей), зокрема, автомобільного транспорту, характеризують дані, наведені у табл. 8-9.

Зокрема, питома вага Придніпровського економічного району в перевезенні вантажів автомобільним транспортом (табл. 8) становить близько третини загальнодержавного обсягу (знаходиться в досліджуваному періоді у межах 32,4-38,8%).

Таблиця 8

Перевезення вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі

	2012	2013	2014	2015	2016
Україна, млн т	1259,7	1260,8	1131,3	1020,6	1085,2
Дніпропетровська область, млн т	345,1	376,1	361,7	300,4	284,1
Запорізька область, млн т	51,4	35,1	31,4	28,5	29,0
Кіровоградська область, млн т	30,7	34,2	45,7	43,8	38,8
Придніпровський економічний район, всього, млн т	427,2	445,4	438,8	372,7	351,9
Питома вага Придніпровського економічного району, % до загальнодержавного обсягу	33,9	35,3	38,8	36,5	32,4

Джерело: статистичні дані [35, с. 166], власні розрахунки.

Таблиця 9

Вантажооборот автомобільного транспорту у Придніпровському економічному районі

	2012	2013	2014	2015	2016
Україна, млн ткм	57452,9	58683,1	55963,5	53293,4	58047,9
Дніпропетровська область, млн ткм	3738,0	3730,1	3798,3	3641,6	4421,4
Запорізька область, млн ткм	1841,7	1633,9	1409,5	1278,4	1383,4
Кіровоградська область, млн ткм	1089,1	1214,8	2051,2	1738,8	1195,0
Придніпровський економічний район, всього, млн ткм	6668,8	6578,8	7259,0	6658,8	6999,8
Питома вага Придніпровського економічного району, % до загальнодержавного обсягу	11,6	11,2	13,0	12,5	12,1

Джерело: статистичні дані [35, с. 167], власні розрахунки.

Зважаючи на коротші віддалі перевезень вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі, зумовлені специфікою транспортних послуг у промисловості, зокрема, гірничо-рудній, питома вага цього економічного району у структурі вантажообороту автомобільного транспорту держави менша за питому вагу в обсягах перевезених вантажів (табл. 9).

Проект «Концепції створення кластерів в Україні» (свого часу був розроблений Кабінетом Міністрів України ще у 2008 р., але на жаль, так і не набрав чинності) визначає такі види кластерів: виробничі, інноваційно-технологічні, туристичні й транспортно-логістичні. Згідно з цим проектом транспортно-логістичні кластери включають у себе комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів. Передбачено, що такий кластер може включати також організації з обслуговування об'єктів портової інфраструктури, транспортні компанії, логістичні комплекси та ін.

Як показало наше дослідження, такий транспортно-логістичний кластер, як потенційну «точку зростання» доцільно створити в Придніпровському економічному районі (у складі Дніпровської, Запорізької та Кіровоградської областей) як одному із центральних (як в економічному, так і в географічному значеннях) регіоні країни, оскільки має вигідне географічне положення, є перехрестям залізничних та автомобільних доріг, які сполучають північ і південь та захід і схід країни.

Транспортна система Придніпровського економічного району представлена майже усіма видами транспорту (за виключенням морського, та дуже слабо авіаційним). Ядром транспортно-логістичного кластера може стати м. Дніпро із Придніпровською залізницею та її інфраструктурою, річковим портом, міжнародним аеропортом, перетином автомобільних доріг у різних напрямках. Членами кластера в інших областях можуть бути: відділення місцевої залізниці, автотранспортні та транспортно-експедиційні підприємства, міжміські автобусні вокзали (станції), річкові порти, аеропорти, підприємства шляхового господарства, підприємства, що забезпечують технічне обслуговування рухомого складу та ін.

Висновки і перспективи подальших досліджень.

1. Важливим чинником забезпечення конкурентоспроможності України є її значний транзитний потенціал. Дослідженнями підтверджена стала тенденція пріоритетного розвитку наземного транспорту в Україні, зокрема, залізничного та автомобільного. Та, на жаль, підтвердила слабкий розвиток авіаційного.

2. Обґрунтований прямий зв'язок витрат на транспортні цілі з витратами інших секторів націо-

нальної економіки та кореспондування цін з рівнем добробуту населення, що доцільно враховувати при макроекономічному програмуванні соціально-економічного розвитку країни.

3. Зважаючи на низький інвестиційний потенціал фермерських господарств важливим є створення в регіонах транспортних сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів і виділення з обласних бюджетів відповідних коштів на придбання вантажних автомобілів та сільськогосподарської техніки для цих кооперативів.

4. Важливим резервом мінімізації транспортних витрат є використання річкового транспорту. Доведена доцільність удосконалення державного регулювання його розвитку, зокрема, шляхом унормування акцизного збору на моторне паливо для річкового флоту, встановлення економічно обґрунтованого розміру портових зборів, використання частини його на розвиток транспортної інфраструктури населених пунктів та утримання і розвиток інфраструктури річкового транспорту загального користування.

5. Встановлено, що у Придніпровському економічному районі є відповідна транспортно-логістична інфраструктура, яка може стати основою формування регіонального транспортно-логістичного кластера. Зазначене може стати основою як подальших досліджень розвитку транспорту в системі національної економіки, так і зразком для створення відповідних кластерів (як потенційних точок зростання) в інших економічних районах України.

6. Визначено слабкий розвиток авіаційного транспорту та значний потенціал для розвитку як пасажирської авіації, так ще більше вантажної авіації.

7. Окрім розвитку високоінтелектуальних секторів української економіки потужною конкурентною перевагою України залишається транзитний потенціал, який у світлі останніх геополітичних змін потребує активних урядових зусиль для адаптації до нових умов. Вочевидь, поступово зменшуватиметься значення напрямку Схід — Захід, який традиційно був ключовим для отримання країною вигід від транспортування енергоносіїв і вантажів. Дуже багато також залежатиме від здатності уряду та керівництва Нафтогазу знайти новий формат транспортування газу українською ГТС уже європейськими компаніями після завершення чинного контракту на його транспортування Газпромом. 2018 та 2019 роки матимуть у цьому вирішальне значення. Хай там як, а конфронтація з Росією змушуватиме ключових зацікавлених гравців мінімізувати ризики та принаймні диверсифікувати традиційні маршрути. Тому ще більших зусиль уряду потребує підтримка альтернативних напрямів використання транзитного потенціалу України. Зокрема, це стосується розвитку інфраструктури для збільшення транзитного потоку за напрямками Північ – Південь

та Північний Захід – Південний Схід. Останній, відомий також як ЄАНТК, здатний перетворити Україну на важливого вигодоотримувача від транспортного потоку Шовковим шляхом в межах китайської ініціативи «Один пояс – один шлях» із країн Каспійсько-Кавказького регіону та Ірану до Польщі, Німеччини, країн Бенілюксу й у зворотному напрямку.

Література

1. **Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку:** монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проєктний інститут; за заг. ред. А.М. Редзюка. Київ: ДП "ДержавтотрансНДПроект", 2005. 400 с. 2. **Амоша О.** Щоб змінилася погода, потрібний не поривчастий вітер, а загальна зміна клімату. *Дзеркало тижня*. 2017. 28 груд. 3. **Бідняк М.Н., Біліченко В.В.** Виробничі системи на транспорті: Теорія і практика: монографія. Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. 177 с. 4. **Блудова Т.** Транзитний потенціал України: формування і розвиток: монографія. Київ: НІМБ, 2006. 276 с. 5. **Боняр С.М.** Судноходство река-море: проблеми розвитку судовладельческих компаний: монографія. Одеса: ИПРИЭИ НАН України, 2009. 288 с. 6. **Борисюк О.А., Дудник І.М.** Авіатранспортна система України (регіональний аспект): монографія. Київ: ІМВ НАУ, 2013. 214 с. 7. **Бондар Н.М.** Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с. 8. **Бурковський І. Д., Кушнір І. В., Червен І. І., Шибаніна О. В.** Організаційно-економічне обґрунтування системного оновлення та ефективного використання транспортних засобів у сільському господарстві. Миколаїв: МДАУ, 2006. 165 с. 9. **Гудкова В.П.** Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія. Київ: ДЕТУТ, 2013. 290 с. 10. **Дикань В.Л., Зубенко В.О.** Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2008. 194 с. 11. **Запорожець В., Шматко М.** Аеропорт: організація, технологія, безпека. Київ: Дніпро, 2002. 168 с. 12. **Бараш Ю.С., Момот А.В.** Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2015. 137 с. 13. **Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти):** монографія / [О.М.Кібік, О.П.Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М.Кібік. Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с. 14. **Кулаєв Ю. Ф.** Економіка гражданской авиации Украины : монография. Киев : Феникс, 2004. 667 с. 15. **Трубопровідний транспорт газу:** монографія / Ковалко М. П., Грудз В. Я., Михалків В. Б., Тимків Д. Ф., Шлапак Л. С., Ковалко О. М.

Київ: Агенство з раціонального використання енергії та екології, 2002. 600 с. 16. **Котлубай А.М.** Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2011. 268 с. 17. **Криворучко О.М.** Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика: монографія. Харків : ХНАДУ, 2006. 403 с. 18. **Кудрицька Н.В.** Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія. Київ: НТУ, 2010. 338 с. 19. **Марінцева К.В.** Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія. Київ: НАУ, 2014. 504 с. 20. **Наявність** сільськогосподарської техніки та енергетичних потужностей у сільському господарстві у 2016 році / відп. за вип. О.М. Прокопенко; Державна служба статистики України. Київ, 2017. – 42 с. 21. **Перебийніс В. І., Болдирєва Л. М., Перебийніс О. В.** Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. 201 с. 22. **Перебийніс В. І., Помаз О. М.** Транспортний фактор забезпечення конкурентоспроможності продукції: монографія. Полтава: РВВ ПУЕТ, 2011. 187 с. 23. **Перебийніс В.І., Перебийніс О.В.** Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВЦ ПУСКУ, 2006. 207 с. 24. **Петрик А.В.** Формування транспортних систем в агропромисловому виробництві. Київ: Політехніка, 2004. 316 с. 25. **Полянская Н.Е.** Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: монография. 2-е изд. Киев: НАУ, 2006. 396 с. 26. **Пугачов М.І.** Транспортне обслуговування сільського господарства: монографія. Київ: ІАЕ УААН, 1997. 174 с. 27. **Садловська І.П.** Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою: монографія. Київ : ПП Сердюк В.Л., 2011. 355 с. 29. **Сільське господарство України - 2016:** Статистичний збірник / відп. за вип. О.М.Прокопенко. *Державна служба статистики України*. Київ, 2017. 246 с. 30. **Сич Є.М., Кислий В.М.** Економіка транспортної швидкості: монографія. Київ: Логос, 2014. 412 с. 31. **Сич Є.М., Парубець О.М.** Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн: монографія. Київ: Логос, 2012. 218 с. 32. **Следзь С.** Україна не потребує корупційних законів для відродження річкового. *Дзеркало тижня*. 2017. 1 груд. 33. **Чорний В.В.** Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: монографія. Київ: ДЕТУТ, 2012. 401 с. 34. **Україна в цифрах - 2016:** Статистичний збірник / за ред. І.Є.Вернера; Державна служба статистики України. Київ, 2017. 240 с. 36. **Управління розвитком стратегічного потенціалу автомобільного транспорту регіонів України :** монографія / [Жорецька С.О., Ларіна Р.Р., Кри-

стопчук М.Є., Познаховський В.А. та ін.]. Рівне : НУВГП, 2014. 256 с. 37. **Якимов М.Р.** Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография. Москва: Логос, 2013. 188 с. 38. **Lyashenko, V., Osadcha, N., Galyasovskaya, O., & Knyshek, O.** (2017). Marketing prospects of small developed African countries assessment for traditional Ukrainian exports. *Economic Annals-XXI*, 166 (7-8), 20-25). URL: <http://soskin.info/userfiles/file/Economic-Annals-pdf/DOI/ea-V166-04.pdf>. 39. **Pajak, K., Kamińska, B., & Kvilinskyi, O.** (2016). Modern trends of financial sector development under the virtual regionalization conditions. *Financial and credit activity: problems of theory and practice*, 2(21), 204-217. URL: <http://fkd.org.ua/article/view/91052/92128>.

Іванов С. В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району

Підтверджена стала тенденція пріоритетного розвитку наземного транспорту в Україні, зокрема, залізничного та автомобільного. Обґрунтований прямий зв'язок транспортних витрат з витратами інших секторів національної економіки та кореспондування їх з рівнем добробуту населення. Доведено доцільність створення в регіонах транспортних сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів і виділення з обласних бюджетів відповідних коштів на придбання вантажних автомобілів для цих кооперативів. Встановлено необхідність удосконалення державного регулювання розвитку річкового транспорту. Обґрунтовано можливість формування у Придніпровському економічному районі регіонального транспортно-логістичного кластера.

Ключові слова: національна економіка, транспорт, транспортні сільськогосподарські обслуговуючі кооперативи, транспортно-логістичні кластери.

Іванов С. В. Транспортно-логістические кластеры в контексте развития транспортной системы Украины и отдельно взятого экономического района

Подтверждена стабильная тенденция приоритетного развития наземного транспорта в Украине, в частности, железнодорожного и автомобильного. Обоснована прямая связь транспортных издержек с издержками в других секторах национальной экономики и корреспондирование их с уровнем благосостояния. Доказана целесообразность создания в регионах транспортных сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов и выделения из областных бюджетов соответствующих средств для приобретения грузовых автомобилей с этой целью. Установлена необходимость усовершенствования государственного регулирования развития речного транспорта. Обоснована возможность формирования в Приднепровском экономическом районе транспортно-логистического кластера.

Ключевые слова: национальная экономика, транспорт, транспортные сельскохозяйственные обслуживающие кооперативы, транспортно-логистические кластеры.

Ivanov S. Transport and logistic clusters in the context of the transport system development of Ukraine and special economic region

A stable trend of priority development of land transport in Ukraine, in particular, railway and road, has been confirmed. The direct correlation of transport costs with costs in other sectors of the national economy and their correspondence with the level of well-being are justified. The feasibility of creating transport service cooperatives in the regions and allocating appropriate funds from the regional budgets for the purchase of trucks for this purpose has been proved. The need to improve the state regulation of the development of river transport is established. The possibility of forming a transport and logistics cluster in the Dnipro economic region is substantiated.

Keywords: national economy, transport, transport agricultural service cooperatives, transport and logistics clusters.

Стаття надійшла до редакції 11.01.2018

Прийнято до друку 30.01.2018