

**Ю. С. Залозна,**  
доктор економічних наук,  
член-кореспондент НАН України,

**Н. В. Трушкіна,**  
кандидат економічних наук,  
Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ

## ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

**Постановка проблеми.** В умовах трансформаційних перетворень національної економіки в контексті глобалізації та євроінтеграції до міжнародних виробничо-збутових ланцюжків значно підвищується роль транспортно-логістичної системи. Це відповідає Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», у якій передбачено реалізацію реформи транспортної інфраструктури [1].

Однак, як показують результати дослідження, на даний час транспортна сфера України демонструє негативну тенденцію розвитку через відсутність коштів на відтворення основних засобів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; обмеженість фінансування з державного та місцевих бюджетів [2, с. 63]; збитковість підприємств транспортного сектору (наприклад, збитки ПАТ «Укрзалізниця» становили в 2017 р. 5 млрд грн); недостатньо ефективне управління логістичною діяльністю у результаті наявності низьких показників якості та ефективності перевезень вантажів [3, с. 410].

Встановлено, що ПАТ «Укрзалізниця» здатна задовольняти логістичні потреби української промисловості лише на 10-30% [4]. На думку провідних вчених, найвагомішими загрозами економічній безпеці залізничного транспорту за пріоритетом впливу на його сталий розвиток є рівень тіньової заробітної плати до офіційної (соціальна складова), середня відстань перевезення вантажів (економічна складова), рівень кінцевого енергоспоживання (екологічна складова) [5, с. 37].

Про це наглядно свідчить індекс ефективності логістики, який використовується для оцінки міжнародних ланцюгів поставок. Так, за цим індексом Україна посіла в 2016 р. 80 місце серед 160 країн світу (у 2014 р. – 61 місце), у тому числі за показниками митної обробки вантажів – 116, а своєчасності доставки вантажів у пункти призначення – 54 місце [6].

У 2017 р. у рейтингу глобальної конкурентоспроможності, підготовленого Всесвітнім економічним форумом, за показником «якість інфраструктури» Україна посіла 88 місце серед 137 країн світу, у тому числі за показниками «якість доріг» – 130, «якість портової інфраструктури» – 93, «якість ін-

фраструктури повітряного транспорту» – 92, «якість залізничної інфраструктури» – 37 місце [7, с. 297].

Крім цього, до ключових проблем недостатньо ефективного функціонування вітчизняної транспортно-логістичної системи можна віднести брак фінансування галузі державної форми власності; недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури [8, с. 132]; низький рівень приватних інвестицій та інвестиційної привабливості транспортних підприємств; обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури тощо.

Вирішення вищевказаних проблем обумовлює необхідність розробки комплексу заходів з розвитку транспортно-логістичної системи, яка б відповідала сучасним умовам господарювання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значну кількість наукових праць провідних вітчизняних і зарубіжних учених присвячено концептуальним засадам, науково-методичним підходам і практичним рекомендаціям з формування й розвитку транспортно-логістичних систем [9-15].

На основі аналізу наукових публікацій узагальнено основні положення вчених і фахівців з обраної теми:

запропоновано напрями вдосконалення транспортно-логістичної діяльності, до яких віднесено інвестування в оновлення основних засобів транспорту; міжгалузеву координацію розвитку транспортної інфраструктури з метою раціонального використання транспортних ресурсів різних видів транспорту; впровадження новітніх транспортних технологій, пов'язаних з сучасними виробничими, складськими та митними технологіями; інформатизацію транспортного процесу [9; 16];

досліджено закономірності й особливості розвитку транспортно-логістичної системи в існуючому правовому полі та розроблено пропозиції щодо вдосконалення транзитної політики України [17];

визначено індикатори інноваційного розвитку транспортної системи України, їх динаміку та інтегральний індекс стану інноваційності за кінцевими результатами соціально-економічного розвитку для подальшого обґрунтування стратегій; доведено, що для наукового обґрунтування стратегічних орієнтирів інноваційного розвитку транспортної системи

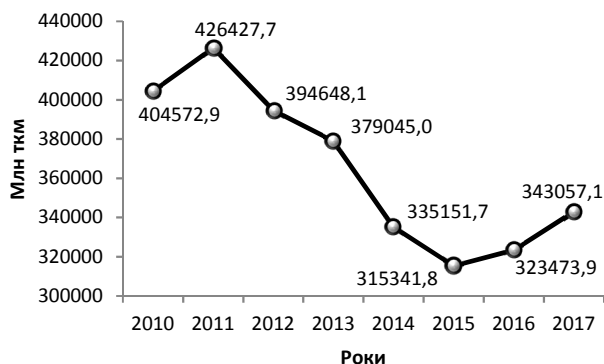
доцільно застосовувати адаптивні методи регулювання з теорії управління для розробки трьох сценаріїв на середньострокову перспективу [14];

проведено ідентифікацію стану сталого розвитку залізничного транспорту України з позицій економічної безпеки, розраховано та проаналізовано інтегральні індекси існуючого стану сталого розвитку залізничного транспорту в цілому та в розрізі окремих його складових [18].

Разом з тим, незважаючи на таку пильну увагу до окресленої проблеми з боку вчених, актуальним і необхідним залишається проведення наукових досліджень у напрямі визначення сучасних тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи України та напрямів підвищення її ефективності. Все це значною мірою обумовило вибір теми даного дослідження та його цільову спрямованість.

**Метою даного дослідження** є аналіз динаміки основних показників розвитку транспортно-логістичної системи, виявлення ключових проблем і тенденцій її функціонування в сучасних умовах та визначення пріоритетних напрямів удосконалення.

**Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням одержаних результатів.** За даними Державної служби статистики України, загальний обсяг вантажообігу скоротився за 2010-2017 рр. на 15,2% (рис. 1).



**Рис. 1. Динаміка обсягів вантажообігу**  
(побудовано на основі [19])

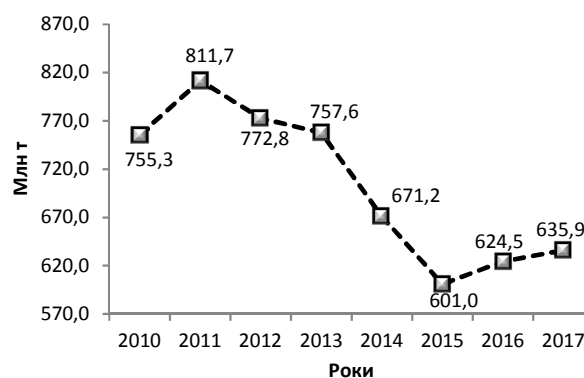
Це відбулося у результаті зменшення обсягів вантажообігу водного транспорту на 52,8%, авіаційного – на 27,9, трубопровідного – на 23,8, залізничного – на 12%. Разом з тим обсяги вантажообігу автомобільного транспорту зросли на 6,4% (табл. 1). При цьому частка обсягів вантажообігу автомобільного транспорту в загальноукраїнському обсязі вантажообігу збільшилася на 2,4% (з 9,6 до 12%); залізничного – на 2% (з 53,9 до 55,9%), а трубопровідного, навпаки, знизилася на 3,5% (з 34,2 до 30,7%); водного – на 1% (з 2,2 до 1,2%). Питома вага обсягів вантажообігу авіаційного транспорту незначна і становила в 2017 р. майже 0,1%.

Загальний обсяг вантажоперевезень в Україні зменшився за 2010-2017 рр. на 15,8% (рис. 2).

**Динаміка обсягів вантажообігу за видами транспорту**

Роки	У тому числі за видами транспорту, млн ткм				
	залізничний	автомобільний	трубопровідний	водний	авіаційний
2010	218037,6	38697,2	138445,4	9014,5	378,2
2011	243556,4	38438,9	136700,4	7365,2	366,8
2012	237274,6	39194,1	112505,1	5324,8	349,5
2013	224017,8	40487,2	109651,8	4615,2	273,0
2014	209634,3	37764,2	82050,9	5462,3	240,0
2015	194321,6	34431,1	80944,1	5434,1	210,9
2016	187215,0	37654,9	94378,9	3998,6	225,9
2017	191914,1	41178,8	105434,1	4257,1	272,7

Складено за даними: [19].



**Рис. 2. Динаміка обсягів вантажоперевезень**  
(побудовано на основі [19])

Це скорочення пов'язано із зменшенням обсягів відвантаження водним транспортом на 46,8%, трубопровідним – на 25,2, залізничним – на 21,5%. Обсяги перевезень вантажів авіаційним транспортом за цей період залишилися без змін. Частка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом зросла на 6,7% від загальноукраїнського обсягу відвантажень (з 20,9 до 27,6%), а залізничним, навпаки, знизилася на 3,9% (з 57,3 до 53,4%); трубопровідним – на 2,2 (з 20,3 до 18,1%); водним – на 0,6% (з 1,5 до 0,9%). Питома вага обсягу перевезення вантажів авіаційним транспортом несуттєва і залишається незмінною протягом останніх років (табл. 2).

**Динаміка обсягів перевезень вантажів за видами транспорту**

Роки	Види транспорту, млн т				
	залізничний	автомобільний	трубопровідний	водний	авіаційний
2010	432,5	158,2	153,4	11,1	0,1
2011	468,4	178,3	155,0	9,9	0,1
2012	457,5	179,0	128,4	7,8	0,1
2013	441,8	183,5	125,9	6,3	0,1
2014	387,0	178,4	99,7	6,0	0,1
2015	350,0	147,3	97,2	6,4	0,1
2016	344,1	166,9	106,7	6,7	0,1
2017	339,5	175,6	114,8	5,9	0,1

Складено за даними: [19].

Відсутність останніми десятиліттями стало-го фінансування транспортної сфери призвело до масштабного зносу основних засобів. Це підтверджує розрахунок коефіцієнту кореляції рангу Спірмена (табл. 3).

Згідно з результатами розрахунків виявлено, що між вартістю основних засобів та капітальними інвестиціями в розвиток транспортного комплексу

існує зворотній кореляційний зв'язок, оскільки значення коефіцієнта кореляції Спірмена становить  $r = -0,8$ , який знаходиться в межах  $-0,5 \leq r \leq -1$ .

Як показує аналіз, ступінь зносу основних засобів на транспортних підприємствах є значно високим порівняно з деякими видами економічної діяльності в Україні, незважаючи на тенденцію його скорочення: за 2010-2016 рр. цей показник знизився на 43,8% (табл. 4).

Таблиця 3

## Дані для розрахунку коефіцієнта рангової кореляції

Вартість основних засобів (x), млн грн	Обсяг капітальних інвестицій (y), млн грн	Ранги		Різниця рангів $d=x-y$	Квадрат різниці рангів, $d^2$
		x	y		
6403272,0	18472,6	2	3	-1	1
9752902,0	15498,2	1	4	-3	9
1418312,0	18704,0	4	2	2	4
1562079,0	25107,8	3	1	2	4

Розраховано авторами.

Таблиця 4

## Ступінь зносу основних засобів за основними видами економічної діяльності, %

Види економічної діяльності	Роки						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
У середньому по Україні	74,9	75,9	76,7	77,3	83,5	60,1	58,1
Промисловість	63,0	56,8	57,3	56,9	60,3	76,9	69,4
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	94,4	96,3	96,5	96,7	97,9	51,7	50,6
Операції з нерухомим майном	44,2	40,7	42,5	40,4	36,2	37,7	45,8
Тимчасове розміщення й організація харчування	43,4	32,4	33,4	34,8	35,9	35,6	41,9
Оптова та роздрібна торгівля	32,1	37,1	42,0	39,5	37,3	44,7	39,3
Фінансова та страхова діяльність	28,7	35,3	45,6	40,2	38,5	41,9	39,1
Сільське, лісове та рибне господарство	40,8	32,6	34,6	35,8	38,8	38,9	37,3
Будівництво	50,1	58,8	55,1	51,9	54,4	53,0	36,0

Складено за даними: [20].

При цьому слід зазначити, що, за розрахунками фахівців, зношеність вантажних вагонів ПАТ «Укрзалізниця» коливається в межах 84-99%, пасажирських – 87, приміських поїздів – 95% [4]. Це означає, що до 2022 р. майже весь вагонний парк має бути списаний або виведений на капітальний ремонт.

У 2016 р. частка сфери транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становила лише 6,7% загального обсягу ВВП. Об-

сяги фінансування транспортного сектору за загальним і спеціальним фондами державного бюджету склали 17,6 млрд грн, або 2,6% фактичних видатків зведеного бюджету України. Незважаючи на скорочення частки підприємств, які одержали збитки, у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності значення цього показника є високим порівняно з основними видами економічної діяльності (табл. 5, 6).

Таблиця 5

## Фінансові результати підприємств до оподаткування за основними видами економічної діяльності

Види економічної діяльності	Частка підприємств, які одержали прибуток, %		Частка підприємств, які одержали збиток, %	
	2010	2017	2010	2017
У середньому по Україні	59,0	70,3	41,0	29,7
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	54,6	59,0	45,4	41,0
Тимчасове розміщення й організація харчування	57,3	61,2	42,7	38,8
Операції з нерухомим майном	49,9	64,1	50,1	35,9
Промисловість	58,7	69,5	41,3	30,5
Будівництво	55,3	72,8	44,7	27,2
Фінансова та страхова діяльність	58,9	73,7	41,1	26,3
Оптова та роздрібна торгівля	62,5	75,8	37,5	24,2
Сільське, лісове та рибне господарство	69,5	90,1	30,5	9,9

Складено за даними: [21].

**Чистий прибуток (збиток) підприємств за основними видами економічної діяльності**

Види економічної діяльності	Частка підприємств, які одержали прибуток, %		Частка підприємств, які одержали збиток, %	
	2010	2017	2010	2017
У середньому по Україні	57,3	69,7	42,7	30,3
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	52,8	58,5	47,2	41,5
Тимчасове розміщення й організація харчування	56,4	60,8	43,6	39,2
Операції з нерухомим майном	48,8	63,9	51,2	36,1
Промисловість	57,0	69,0	43,0	31,0
Фінансова та страхова діяльність	56,8	69,3	43,2	30,7
Будівництво	53,9	72,5	46,1	27,5
Оптова та роздрібна торгівля	60,3	75,2	39,7	24,8
Сільське, лісове та рибне господарство	69,2	89,9	30,8	10,1

Складено за даними: [22].

Встановлено, що частка чистого доходу від реалізації продукції в сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності незначна і становила в 2017 р. 6,7% загального обсягу чистого доходу від реалізації продукції по Україні (у 2010 р. – 5,6%). За 2012-2017 рр. питома вага чистого прибутку в сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності скоротилася на 49,2%, або з 52,7 до 3,5% загального

обсягу чистого прибутку за всіма видами економічної діяльності.

На основі розрахунку коефіцієнта Фехнера визначено наявність і напрямок кореляційного зв'язку між чистим доходом від реалізації продукції та обсягом капітальних інвестицій у розвиток транспортної сфери (табл. 7). Виявлено, що між цими показниками існує помірний зворотній кореляційний зв'язок ( $k = -0,33$ ).

Таблиця 7

**Дані для розрахунку коефіцієнта Фехнера**

Чистий дохід від реалізації продукції (x), млн грн	Обсяг капітальних інвестицій (y), млн грн	Різниця до середньої величини		Збіг (a), незбіг (b) знаків
		для x	для y	
2299037,2	32413,0	-	+	b
2275328,2	18472,6	-	-	a
4181654,0	15498,2	+	-	b
5164124,3	18704,0	+	-	b
6226583,2	25107,8	+	+	a
3864323,4	35702,2	-	+	b
$x_{\text{ср}} = 4001841,7$	$y_{\text{ср}} = 24316,3$			

Розраховано авторами.

Таким чином, відставання в розвитку транспортно-логістичної системи зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції, яка відображається на фінансових результатах. Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становив у 2017 р. лише 6,6%. Тоді як у середньому по Україні цей показник складав у 2017 р. 10,1%; в оптовій і роздрібній торгівлі – 25,9%; в сфері операцій з нерухомим майном – 22,1; тимчасового розміщення й організації харчування – 10,8; промисловості – 8,3% [23].

Як показує аналіз статистичних даних, обсяги експорту транспортних послуг скоротилися за 2010-2017 рр. на 23,5%. Спостерігається тенденція зниження обсягів експорту послуг залізничним транспортом на 60,8%, морським – на 45,4, трубопровідним – на 10,7, повітряним – на 6,4%. Обсяги експорту послуг автомобільним транспортом збільшилися на 8,4%. Частка обсягів експорту послуг трубопровідним транспортом зросла за 2010-2017 рр. на 7,4%, або з 43,8 до 51,2% загальноукраїнського об-

сягу експорту транспортних послуг; повітряним – на 3,4%, або з 15,2 до 18,6%; автомобільним – на 1,4%, або з 3,3 до 4,7%. Питома вага обсягів експорту послуг залізничним транспортом скоротилася за цей період на 9,4%, або з 19,3 до 9,9%; морським – на 4,2%, або з 14,6 до 10,4% загального обсягу експорту транспортних послуг (табл. 8).

Таблиця 8

**Динаміка обсягів експорту транспортних послуг, млн дол. США**

Роки	Загальний обсяг експорту	У тому числі за видами транспорту				
		морський	повітряний	залізничний	автомобільний	трубопровідний
2010	7662,9	1120,5	1166,3	1481,0	252,5	3357,7
2011	8848,1	1104,6	1481,8	1772,9	391,9	3755,0
2012	8287,1	1099,4	1485,1	1574,3	447,3	3247,3
2013	7981,8	1022,3	1299,1	1531,9	438,9	3329,0
2014	6101,9	850,9	1071,3	1098,8	459,6	2207,9
2015	5263,2	735,9	853,6	751,3	249,1	2258,0
2016	5300,5	661,6	882,8	561,1	237,9	2630,7
2017	5861,4	612,1	1091,8	580,9	273,8	2998,2

Складено за даними: [24].

Загальний обсяг імпорту транспортних послуг збільшився за 2010-2017 рр. на 4,1%. Це обумовлено зростанням обсягів імпорту послуг трубопровідним транспортом у 132,8 раза, морським – на 71,9%, автомобільним – на 22,6, повітряним – на 1,1%. Разом з тим обсяги імпорту послуг залізничним транспортом скоротилися на 35,7%. При цьому частка обсягів імпорту послуг морським транспортом збільшилася за 2010-2017 рр. на 7,3% (з 11,1 до 18,4%) загального обсягу імпорту транспортних послуг, трубопровідним – на 6,5% (з 0,1 до 6,6%), автомобільним – на 1,6% (з 9,3 до 10,9%), а залізничним транспортом, навпаки, скоротилася на 15,3% (з 39,8 до 24,5%), повітряним – на 1,1% (з 38,4 до 37,3%) (табл. 9).

Таблиця 9

**Динаміка обсягів імпорту послуг за видами транспорту, млн дол. США**

Роки	Загальний обсяг імпорту	У тому числі за видами транспорту				
		морський	повітряний	залізничний	автомобільний	трубопровідний
2010	1164,9	129,6	447,6	463,3	108,3	0,6
2011	1581,5	137,4	685,9	599,7	141,2	0,5
2012	1713,5	196,4	635,9	641,9	193,6	0,9
2013	1689,8	187,8	628,3	626,3	194,9	3,5
2014	1376,6	243,7	431,0	431,3	189,8	52,6
2015	1153,4	191,7	466,9	287,0	91,8	98,1
2016	989,3	141,2	357,5	259,9	114,9	87,2
2017	1213,1	222,8	452,4	297,7	132,8	79,7

Складено за даними: [24].

На основі розрахунків встановлено, що сальдо експортно-імпортних операцій у транспортній сфері зменшилося за 2010-2017 рр. на 28,5%, або з 6498 до 4648,3 млн дол. США. За цей період скоротилося співвідношення експорту та імпорту транспортних послуг: якщо у 2010 р. цей показник становив 6,58 раза, то у 2016 р. – 4,83 раза.

Аналіз статистичних даних свідчить, що обсяг прямих інвестицій у сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності скоротився за 2011-2016 рр. на 8%, або з 1145,4 до 1054,0 млн дол. США. Частка даної сфери становила в 2016 р. лише 2,8% загального підсумку по економіці України (у 2010 р. – 2,3%) [25, с. 16].

Однак спостерігаються деякі й позитивні тенденції. Так, за даними Державної служби статистики України, загальний обсяг капітальних інвестицій у сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності зріс у порівняних цінах за 2010-2017 рр. на 29,9% у результаті збільшення обсягів капітальних інвестицій у наземний і трубопровідний транспорт на 121,5%, водний – на 48,1, авіаційний – на 19,8% (табл. 10).

При цьому обсяги капітальних інвестицій у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту скоротилися на 21,9%, або з 11705,1 до 9145,5 млн грн. При цьому частка обсягу капітальних інвестицій у сфері транспорту, склад-

ського господарства, поштової та кур'єрської діяльності зменшилася за 2010-2017 рр. на 3,3% (з 10,7 до 7,4%) через зниження питомої ваги капітальних інвестицій у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту на 24,2% (з 60,6 до 36,4%), авіаційний транспорт – на 0,3% (з 3,2 до 2,9%). Частка обсягів капітальних інвестицій у розвиток наземного і трубопровідного транспорту збільшилася за цей період на 24,8%, або з 34,8 до 59,3%.

Таблиця 10

**Динаміка обсягів капітальних інвестицій у сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності**

Роки	Обсяг капітальних інвестицій (у порівняних цінах, млн грн)			
	усього	у тому числі за видами транспорту		
		наземний і трубопровідний	водний	авіаційний
2010	19322,4	6725,5	152,4	614,9
2011	22230,3	7732,1	76,7	706,1
2012	28111,9	9899,5	63,2	714,3
2013	32522,2	11903,1	147,1	761,6
2014	21465,7	6581,8	120,8	825,4
2015	20111,8	4871,1	234,0	389,1
2016	18570,9	8840,8	389,2	612,4
2017	25107,0	14897,0	225,7	736,7

Складено за даними: [26; 27].

З метою поліпшення інвестиційного клімату розроблено та схвалено Транспортну стратегію України на період до 2020 року. Основним напрямом реалізації цієї стратегії визнано поліпшення інвестиційного клімату шляхом створення сприятливих умов для забезпечення привабливості галузі транспорту для залучення інвестицій, зокрема, іноземних, з метою оновлення та модернізації матеріально-технічної бази.

На даний час Міністерством інфраструктури України розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, де одним із пріоритетних напрямів є забезпечення сталого фінансування транспорту.

Для впровадження даного напрямку планується розробка комплексу заходів щодо:

залучення приватних інвестицій у транспортну сферу, у тому числі за проектами державно-приватного партнерства, та коштів міжнародних фінансових організацій (інституцій);

забезпечення цільового фінансування транспортної галузі;

впровадження інноваційних фінансових інструментів і механізмів для залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури (зелених інвестицій, проміжного фінансування, проектного фінансування, включаючи облигації й основні інструменти розподілу ризиків і приросту вартості) з підтримкою держави або міжнародних фінансових інститутів.

**Висновки.** Отже, у результаті дослідження встановлено, що сучасні умови господарювання підприємств у транспортній сфері вимагають реалізації ґрунтовних реформ, які мають полягати в підвищенні ефективності управління транспортними та фінансовими потоками, інноваційно-інвестиційної та логістичної діяльності, впровадженні механізмів електронної комерції в контексті модернізації та розвитку цифрової економіки.

Для вдосконалення управління транспортними потоками доцільно:

впроваджувати системи управління вантажопотоками (Gonrand, Videotrans, СТС, GIS, GPS);

застосовувати автоматизовану обробку документів при оформленні процесу транспортування вантажів;

розробляти пропозиції щодо оптимізації завантаження транспорту та використовувати інтернет-технології для автоматизації транспортних процесів.

Це сприятиме забезпеченню сталого розвитку функціонування транспортно-логістичної системи в Україні на основі залучення інвестиційних ресурсів в основні засоби, розвиток транспортної інфраструктури, підвищення якості надання транспортних послуг і рівня прозорості фінансових потоків у транспортній сфері.

#### Література

1. **Стратегія** сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>. 2. **Петрова І.П., Трушкіна Н.В.** Щодо розвитку транспортної інфраструктури в Україні на засадах публічно-приватного партнерства. *Інфраструктура ринку*. 2017. Вип. 13. С. 63-72. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2017/13\\_2017\\_ukr/13.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2017/13_2017_ukr/13.pdf). 3. **Трушкіна Н.В.** Фінансування транспортної сфери в Україні: проблеми та тенденції. *Взаємодія банків та інших фінансових установ з підприємствами: теорія, методика і практична реальність*: монографія. Дніпро: Пороги, 2018. С. 410-418. 4. **Віхров М.** Потяг у нікуди. Як Укрзалізниця гальмує розвиток країни. *Український тиждень*. 2017. № 46 (522). URL: <http://tyzhden.ua/Politics/203972>. 5. **Харазішвілі Ю.М., Шевченко А.І.** Концепція модернізації сталого розвитку залізничного транспорту з позицій економічної безпеки. *Банківська справа*. 2017. № 2 (143). С. 27-43. 6. **Індекс** ефективності логістики. URL: <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016>. 7. **The Global competitiveness Report 2017-2018**. Geneva: World Economic Forum, 2017. 393 р. 8. **Полякова О.М., Шраменко О.В.** Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 126-134. 9. **Перебийніс В.І., Перебийніс О.В.** Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія.

Полтава: Полтавський ун-т споживчої кооперації України, 2006. 207 с. 10. **Бойко О.В.** Ринок транспортних послуг: основи методології розвитку: монографія. Київ: Кондор, 2014. 494 с. 11. **Іртищева І.О., Мінакова С.М., Христенко О.А.** Структура транспортно-логістичної системи України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. № 4. С. 146-149. 12. **Устенко М.О.** Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2015. № 49. С. 207-210. 13. **Попова Н.В.** Транспортно-логістична система: дефініція та складові. *Бізнес Інформ*. 2016. № 1. С. 169-174. 14. **Іванов С.В., Харазішвілі Ю.М.** Інноваційні фактори розвитку транспортної системи України. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 2. С. 47-55. 15. **Сокколова О.Є.** Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEJ/article/view/182/173>. 16. **Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В.** Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія. Полтава: Полтавський ун-т споживчої кооперації України, 2009. 201 с. 17. **Брагинський В.В.** Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. *Державне управління: теорія і практика*. 2011. № 2. URL: <http://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiiy.pdf>. 18. **Шевченко А.І.** Сталий розвиток залізничного транспорту України з позицій економічної безпеки. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 1. С. 116-124. 19. **Вантажні** перевезення в Україні за 2010-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 20. **Наявність** і стан основних засобів за видами економічної діяльності за 2010-2016 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 21. **Фінансові** результати підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності за 2010-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 22. **Чистий** прибуток (збиток) підприємств за видами економічної діяльності за 2010-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 23. **Рентабельність** операційної діяльності підприємств за видами економічної діяльності за 2010-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 24. **Структура** експорту-імпорту послуг за 2008-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 25. **Транспорт** і зв'язок України – 2016: стат. зб. Київ: Державна служба статистики України, 2017. 175 с. 26. **Капітальні** інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2017 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 27. **Індекси** капітальних інвестицій за видами економічної діяльності за 2010-2017

роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

**Залознава Ю. С., Трушкіна Н. В. Транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку**

Проаналізовано основні показники розвитку транспортно-логістичної системи і на цій основі виявлено проблеми її функціонування, серед яких відсутність коштів на відтворення основних засобів унаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; обмеженість фінансування з державного та місцевих бюджетів; збитковість підприємств транспортного сектору; недостатньо ефективне управління логістичною діяльністю у результаті наявності низьких показників якості та ефективності перевезень вантажів.

Встановлено, що сучасні умови господарювання підприємств у транспортній сфері вимагають реалізації ґрунтовних реформ, які мають полягати в підвищенні ефективності управління транспортними та фінансовими потоками, інноваційно-інвестиційної та логістичної діяльності, впровадженні механізмів електронної комерції в контексті модернізації та розвитку цифрової економіки.

*Ключові слова:* транспортно-логістична система, логістична діяльність, управління транспортними потоками, проблеми, особливості, тенденції, перспективні напрями розвитку.

**Залознава Ю. С., Трушкіна Н. В. Транспортно-логістическая система Украины: проблемы и перспективы развития**

Проанализированы основные показатели развития транспортно-логистической системы и на этой основе выявлены проблемы ее функционирования, среди которых отсутствие денег на воспроизводство основных средств вследствие занижения их стоимости и недостаточного уровня амортизационных отчислений; ограниченность финансирования из государственного и местных бюджетов; убыточность предприятий транспортного сектора; недоста-

точно эффективное управление логистической деятельностью в результате наличия низких показателей качества и эффективности перевозок грузов.

Установлено, что современные условия хозяйствования предприятий в транспортной сфере требуют реализации фундаментальных реформ, которые должны заключаться в повышении эффективности управления транспортными и финансовыми потоками, инновационно-инвестиционной и логистической деятельности, внедрении механизмов электронной коммерции в контексте модернизации и развития цифровой экономики.

*Ключевые слова:* транспортно-логистическая система, логистическая деятельность, управление транспортными потоками, проблемы, особенности, тенденции, перспективные направления развития.

**Zaloznova Yu. S., Trushkina N. V. Transport-logistical system of Ukraine: problems and prospects of development**

The main indicators of the development of the transport and logistics system are analyzed and on this basis the problems of its functioning are revealed, among which lack of funds for the reproduction of fixed assets due to understatement of their value and insufficient level of depreciation; limited funding from state and local budgets; unprofitability of transport sector enterprises; insufficiently effective management of logistics activities due to low quality and efficiency of cargo transportation.

As a result of the study it was established that modern conditions of management of enterprises in the transport sector require the implementation of fundamental reforms that should be to improve the management of transport and financial flows, innovative investment and logistics activities, the introduction of e-commerce mechanisms in the context of modernization and development of the digital economy.

*Keywords:* transport-logistical system, logistical activity, management of transport streams, problems, features, tendencies, perspective directions of development.

Стаття надійшла до редакції 18.06.2018  
Прийнято до друку 11.09.2018