

13. Постанова Кабінету Міністрів України № 200 від 25.06.2015 р. «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-p>.

14. Статут публічного акціонерного товариства “Українська залізниця” (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-p>.

15. План заходів Укрзалізниці на 2015-2016 роки з реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Затверджено Наказом Укрзалізниці від 20.07.2015 № 237-Ц/од. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/info/announcements/reforming/>

16. «Укрзалізниця» стала акціонерним товариством. Що це змінить? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hromadskeradio.org/programs/na-svizhugolovu/ukrzeliznytsya-stala-akcionernym-tovarystvom-shcho-se-zminyt> [Назва з екрана].

17. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

18. Ukrzaliznytsia: Investor presentation. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20-%20Investors%20Presentation%20-%20Final.pdf>.

19. Кравцов, Е. Все объекты ж/д отрасли прошли оценку перед созданием АО "Украинская железница" (часть I). ЗМІ про Укрзалізницю. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/412565/ [Назва з екрану].

20. Фінансові показники: Інформація для інвесторів. Офіційний сайт Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_6m2015_UKR_v15_final.pdf.

21. Глава Держреглації виступила проти необґрунтованого підвищення тарифів на залізничні перевезення. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://24tv.ua/_n657226 [Назва з екрану].

22. Південно-Західна залізниця: Квартальна інформація емітента цінних паперів за 2 квартал 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://swrailway.gov.ua/file/article/126/24.07.2015.htm>.

23. Сич Є. М., Пилипенко О. В., Сташишен М. С. Стратегічний аналіз: Навч.-метод. посіб.– К.: Каравела, 2010. – 304 с.

Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Гудкова В.П.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Назаренко І.Л.

УДК 656.078

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

*Попова Н.В., к.е.н., доцент, зав. кафедри (ХТЕІ КНТЕУ),
Шинкаренко В.Г., д.е.н., професор (ХНАДУ)*

У статті розглядаються тенденції розвитку транспортно-логістичних систем світу в умовах глобалізації та інтеграційних процесів. Висвітлюються програми поліпшення транспортно-логістичних систем, напрямки державної підтримки їх розвитку. Визначаються напрямки розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах євроінтеграції, принципи державної політики в галузі транспорту, а також ефекти, які отримує економіка країни від інноваційного розвитку транспорту та логістики.

Ключові слова: транспортно-логістична система, транспорт, логістика, розвиток, тенденції.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

*Попова Н.В., к.э.н., доцент, зав. кафедрой (ХТЭИ КНТЭУ),
Шинкаренко В.Г., д.э.н., профессор (ХНАДУ)*

В статье рассматриваются тенденции развития транспортно-логистических систем мира в условиях глобализации и интеграционных процессов. Освещаются программы улучшения транспортно-логистических систем, направления государственной поддержки их развития. Определяются направления развития транспортно-логистической системы Украины, принципы государственной политики в области транспорта, а также эффекты, которые получит экономика страны от инновационного развития транспорта и логистики.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, транспорт, логистика, развитие, тенденции.

MODERN DEVELOPMENT TRENDS IN TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEMS

*Popov N. V., Ph.D., Associate Professor, Head. Department (HTEI KNTEU)
Shinkarenko V.G., Doctor of Economics, Professor (HNADU)*

The article is dealt with the development trends in transport-logistics systems in the context of globalization and integration processes. The development features of the USA transport-logistics industry are distinguished, which are based on government support and include three basic programs: economic plan, mobility program and social one, concerning a matter of environmental protection. Developing directions for the European Union transport-logistics system are highlighted, such provide for creation of nine basic transport corridors linking EU-countries and concerned parties. Development options for the transport-logistics system of Ukraine are defined, those taking account of the EU transport corridors evolvement. The principles of state policy toward transport and logistics are discerned, that allows reforming transport and logistics situation, together with effects for the country's economy while implementing innovative development of the transport-logistics system in particular with regard to strengthening Ukrainian foreign trade links, its territory's development, involvement of transit and increase in foreign exchange earnings, optimization of trade flows, intensification of economic ties to EU-countries.

Keywords: transport-logistics system, transport, logistics, development, trends, EU integration.

Постановка проблеми. Транспортно-логістичні системи (ТЛС) є одними з найважливіших складових, які забезпечують економічний розвиток підприємств, регіонів і України в цілому. Вони є тією ланкою, яка зв'язує виробників, торгівлю та споживачів між собою. Від рівня транспортно-логістичного обслуговування залежить рівень задоволення потреб споживачів у якісних товарах та послугах. Особливої уваги заслуговує розвиток транспортно-логістичних систем в умовах інтеграції України у європейську та світову економічну систему. Тому проблеми розвитку ТЛС є актуальними і заслуговують уваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку транспортно-логістичних систем присвячені роботи як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Серед них роботи В. Андерсон, Дж. К. Вілла [1] В.В. Брагінського [2], Д. Бауерсокса [3], А.М. Гаджинського [4], В.Л. Диканя [5], О.М. Дороховського [5], Є.В. Крикавського [7], І.Г. Лебідь та В.В. Крикуна [8], Б.У. Сиздикбаєвої [9], Т. Сирийчика [10], О.Є. Соколової [11] та ін. Дослідження науковців стосуються розвитку різних видів транспорту, управлінської науки, маркетингового підходу та інших актуальних питань, пов'язаних з транспортно-логістичною системою або її складовими.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак, незважаючи на достатньо глибоке вивчення загальних проблем розвитку ТЛС, існує проблема визначення сучасних тенденцій розвитку транспортно-логістичних систем, пов'язаних з глобалізацією, розвитком цифрових технологій, зміною умов сучасного світу, інноваціями у сфері управління та новими потребами суспільства.

Метою статті є визначення основних тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи України в сучасних умовах на основі аналізу світового досвіду.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий економічний розвиток на сучасному етапі характеризується глобальними економічними процесами, зближенням національних економік, сфер політичної і громадської діяльності, оптимізацією розміщення ресурсів і виробництва. Процеси глобалізації впливають і на розвиток транспортно-логістичних систем. Так, на транспорті глобалізація проявляється у вдосконаленні транспортних та логістичних технологій, розвитку інтермодальних перевезень, впровадженні цифрових технологій, які дають можливість відстежувати переміщення вантажів у реальному часі. Взаємодія різних видів транспорту, складів та інших елементів транспортно-логістичної системи доповнюють один одного, працюють на кінцевий результат – задоволення потреб споживачів з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін (стейкхолдерів).

Розвитку транспортно-логістичних систем та їх складових приділяють значну увагу усі країни світу. Так, транспортна система США, яка є найпотужнішою у світі і забезпечує постійну і надійну роботу економіки країни, розвивається за рахунок ефективної державної політики. Головний інструмент здійснення транспортної політики – використання різних програм поліпшення транспортної системи. Останнім часом для формування транспортної системи у США реалізуються три основні програми: програма економічного розвитку; програма мобільності; соціальна програма, яка безпосередньо стосується охорони навколишнього середовища.

Результатами виконання програми економічного розвитку транспорту у США є: незначне підвищення цін на транспортні послуги; збільшення обсягів перевезень; зменшення торговельних обмежень, які пов'язані з

подальшим розвитком транспорту; можливість залучення до діяльності малого бізнесу. Результатами впровадження програми мобільності є: поліпшення стану транспортної системи США у відповідності з сучасними вимогами; зведення до мінімуму витрат часу на переміщення; поліпшення безпеки та надійності транспортних засобів; скорочення транспортних витрат. Результатами виконання програми у соціальній сфері та сфері довкілля є: скорочення негативного впливу транспорту на стан довкілля та екосистему; поліпшення життєдіяльності та суспільних відносин; зменшення забруднюючих факторів, пов'язаних з транспортними джерелами [12].

Як свідчать дані Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії, розвитку транспортної системи Європейського союзу надається велике значення. Так, комісія зазначила, що політика ЄС в галузі транспорту націлена на стимулювання екологічної, безпечної та ефективної мобільності у всій Європі, підтримку внутрішнього товарного ринку і забезпечення права громадян вільно пересуватися по всій території ЄС. Згідно нової стратегії ЄС у галузі інфраструктури, обсяг фінансування транспортного сектора до 2020 року зросте втричі і складе 26 млрд. євро. При цьому фінансування транспортного сектора буде переорієнтовано на чітко позначену нову базову мережу, за допомогою якої буде сформована принципова основа системи перевезень у рамках єдиного європейського ринку. Її впровадженню буде сприяти створення дев'яти основних транспортних коридорів, які з'єднають держави-члени ЄС і зацікавлені сторони, що дозволить забезпечити концентрацію дефіцитних ресурсів і досягнути конкретних результатів [13].

Ці інновації мають важливе значення і для України, так як восьмий коридор (Рейн-Дунай – водні шляхи Дунаю, що з'єднують центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через Південну Німеччину до Відня, Братиславу, Будапешт – Мюнхен – Прага – Кошице – український кордон) та дев'ятий середземноморський коридор (з'єднує Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном і складається з автомобільного та залізничного транспорту) закінчуються на українському кордоні. Для України інтерес також представляє п'ятий коридор, який орієнтований на Східне Середземномор'я і з'єднує морські виходи Північного, Балтійського, Чорного і Середземного морів, що дозволяє оптимізувати

використання пов'язаних з портами морських магістралей.

Розвиток транспортно-логістичних систем світу йде також шляхом інтеграції та створення макрологістичних структур, наприклад таких, як у країнах Бенілюксу (економічний союз Бельгії, Нідерландів і Люксембургу), ЄС, США та Канади, Південно-Східної Азії. Регіональний фактор підсилює тенденцію глобалізації за рахунок таких аспектів, як схожість політичних систем та економічного рівня країн; близькість соціального укладу життя, традицій, історичних коренів; міграція населення; єдині джерела енергії, сировини; єдина транспортна система і дорожня інфраструктура; єдині телекомунікації; відсутність митних і торгових бар'єрів тощо [14].

Як свідчить аналіз інформаційних джерел, світовий ринок вантажної логістики характеризується все більшою інтеграцією і концентрацією, а кілька європейських компаній утвердились на ньому в якості світових лідерів. Зростає значення торгівлі з країнами поза ЄС, у зв'язку з чим ініціативи в галузі подальшої транспортної політики ЄС враховують необхідність зробити більш ефективними транспортні угоди з іншими країнами. Нарешті, наростаючий прогрес у розвитку інформаційно-комунікаційних та цифрових технологій революційним чином змінює способи організації транспортно-логістичної діяльності [15].

Важливим моментом у розвитку ТСЛ є підвищення вимог до безпеки переміщення товарів і людей. Так, у ЄС розробляються проекти активних заходів безпеки (зменшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод завдяки поліпшенню якості доріг і автомобілів, а також новим нормативно-правовим заходам контролю за поведінкою водіїв), пасивних заходів безпеки (зменшення наслідків аварій завдяки інноваційному обладнанню автомобілів, що підвищує безпеку людини у автомобілі під час аварії). Одним із таких заходів є Європейська програма оцінки якості нових автомобілів (Euro NCAP) – незалежний інструмент оцінки всіх нових машин, що пропонує рейтинг нових європейських автомобілів за їх рівнем безпеки.

У сучасних умовах також формується новий вид підприємництва – глобальне логістичне провайдерство. Воно засноване на роботі великих провайдерських компаній, які

співпрацюють з середніми та малими підприємствами, сферою діяльності яких є регіональний, локальний рівень або спеціалізований сервіс.

Розглядаючи сучасні світові тенденції розвитку ТЛС, необхідно визначити, що транспортно-логістична система України розвивається сьогодні в напрямку євроінтеграції та світової ТЛС за рахунок включення України у світові суспільно-економічні процеси. З точки зору євроінтеграції, Україна повинна розвивати транспортно-логістичну систему, як інфраструктурну галузь, випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Демографічні зміни, що відбуваються в Україні та інших країнах світу, ведуть до перерозподілу транспортних потоків, що необхідно враховувати при вирішенні завдань подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України та її окремих регіонів. Так, враховуючи зростаючі товаропотоки у напрямку ЄС – Україна та в інші країни світу (табл. 1), а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, виникає необхідність у науковому обґрунтуванні напрямків розвитку ТЛС та розробці шляхів її інтеграції у європейську та світову транспортно-логістичну систему. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС [2].

Важливим напрямком в розвитку ТЛС України є зниження екологічної небезпеки, що завдається транспортом навколишньому середовищу. Це не тільки поліпшить екологічну ситуацію в регіонах, а сприятиме формуванню позитивного іміджу підприємств транспорту.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 1

Географічна структура експорту – імпорту товарів (млн.дол. США)

| Рік | Усього | Темп росту, % | Країни СНД | Інші країни світу | Європа | Країни Є С (28) | Азія | Афри ка | Амери- ка | Австралія і Океанія |
|----------------|---------|---------------------|---------------|-------------------------|---------|--------------------|---------|------------|--------------|------------------------|
| Експорт | | | | | | | | | | |
| 2010 | 51405,2 | 100,0 | 18740,6 | 32664,6 | 13829,6 | 13085,3 | 13715,4 | 3018,7 | 2000,0 | 28,4 |
| Частка, % | 100,0 | | 36,5 | 63,5 | 26,9 | 25,5 | 26,7 | 5,9 | 3,9 | 0,1 |
| 2011 | 68394,2 | 133,0 | 26177,0 | 42217,2 | 18442,4 | 18021,5 | 17737,8 | 3344,2 | 2552,3 | 29,8 |
| Частка, % | 100,0 | | 38,3 | 61,7 | 27,0 | 26,3 | 25,9 | 4,9 | 3,7 | 0,04 |
| 2012 | 68830,4 | 100,6 | 25318,6 | 43511,8 | 17424,0 | 17123,7 | 17681,1 | 5638,2 | 2607,7 | 50,9 |
| Частка, % | 100,0 | | 36,8 | 63,2 | 25,3 | 24,9 | 25,7 | 8,2 | 3,8 | 0,1 |
| 2013 | 63320,7 | 92,0 | 22077,3 | 41243,4 | 17064,2 | 16758,6 | 16813,0 | 5094,7 | 2163,6 | 40,1 |
| Частка, % | 100,0 | | 34,9 | 65,1 | 26,9 | 26,5 | 26,6 | 8,0 | 3,4 | 0,1 |
| 2014 | 53901,7 | 85,1 | 14882,3 | 39019,4 | 17122,1 | 17002,9 | 15350,9 | 5098,2 | 1372,2 | 23,5 |
| Частка, % | 100,0 | | 27,6 | 72,4 | 31,8 | 31,5 | 28,5 | 9,5 | 2,5 | 0,04 |
| Імпорт | | | | | | | | | | |
| 2010 | 60742,2 | 100,0 | 26697,4 | 34044,8 | 20004,5 | 19151,4 | 10023,3 | 874,4 | 2879,4 | 261,4 |
| Частка, % | 100,0 | | 44,0 | 56,0 | 32,9 | 31,5 | 16,5 | 1,4 | 4,7 | 0,4 |
| 2011 | 82608,2 | 136,0 | 37212,4 | 45395,8 | 27065,9 | 25805,8 | 13279,9 | 940,6 | 3913,9 | 194,0 |
| Частка, % | 100,0 | | 45,0 | 55,0 | 32,8 | 31,2 | 16,1 | 1,1 | 4,7 | 0,2 |
| 2012 | 84717,6 | 102,6 | 34497,2 | 50220,4 | 27569,6 | 26237,2 | 17140,5 | 851,3 | 4446,7 | 195,7 |
| Частка, % | 100,0 | | 40,7 | 59,3 | 32,5 | 31,0 | 20,2 | 1,0 | 5,2 | 0,2 |
| 2013 | 76986,8 | 90,9 | 27941,6 | 49045,2 | 28566,2 | 27046,5 | 15237,3 | 749,8 | 4339,9 | 93,7 |
| Частка, % | 100,0 | | 36,3 | 63,7 | 37,1 | 35,1 | 19,8 | 1,0 | 5,6 | 0,1 |
| 2014 | 54428,7 | 70,7 | 17276,8 | 37151,9 | 22383,0 | 21069,1 | 10848,3 | 679,9 | 3021,5 | 182,2 |
| Частка, % | 100,0 | | 31,7 | 68,3 | 41,1 | 38,7 | 19,9 | 1,2 | 5,6 | 0,3 |

Джерело: складено авторами на основі [16]

Подальший розвиток транспортно-логістичної системи України повинен іти шляхом інновацій, які дадуть можливість пристосуватися до сучасних умов ринку. Це інновації, пов'язані з розвитком інтегрованих структур у вигляді кластерів, які характеризуються гнучкою спеціалізацією, здатністю до інновацій, можливостями ефективного використання матеріальних, фінансових та трудових ресурсів, клієнтоорієнтованістю, а також можливістю врахувати інтереси усіх зацікавлених сторін (стейкхолдерів).

У залежності від умов розвитку, можуть бути створені транспортно-логістичні,

транспортно-торговельно-логістичні, транспортно-виробничо-логістичні кластери тощо. Їх функціонування сприятиме розвитку сучасних логістичних технологій організації товароруку, технологій «just in time» (точно у строк) та «door to door» (від дверей до дверей); організації транспортно-розподільчого процесу через мережу вантажних терміналів, на яких відбувається накопичення і переробка вантажів, сервісне обслуговування товарних потоків і доставка товару кінцевому споживачу.

Транспорт і логістика відіграють також істотну роль у формуванні дохідної частини бюджету країни, в тому числі за рахунок надання

значного обсягу транспортних послуг при виконанні експортних та імпорتنих операцій. Вони сприяють наповненню державного та регіонального бюджетів, тому потребують підтримки з боку держави.

Розвиток транспортно-логістичної системи в сучасних умовах повинен спиратися на такі принципи: сприяти забезпеченню економічного розвитку країни в цілому та її регіонів, що призведе до зростання добробуту населення та конкурентоспроможності країни; спиратися на інноваційні методи організації, управління, маркетингу, які забезпечують виконання її основної мети – задоволення потреб споживачів на основі злагодженої роботи усіх зацікавлених сторін; забезпечувати екологічну якість життя населення; сприяти високим соціальним стандартам життя, підвищенню зайнятості населення. Виконання цих принципів дозволить створити умови для ефективної конкуренції транспортних та логістичних підприємств, розвитку транспортної інфраструктури країни та її інтеграції з транспортно-логістичними системами інших країн.

Міністерство транспорту та зв'язку України у прийнятому документі «Транспортна стратегія до 2020 року» визначило головні цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної системи України на період до 2020 року [17]. Як зазначено у документі, реалізація стратегії дасть можливість підвищити якість, доступність, рівень комфортності та безпеки поїздок громадян, збільшити пропускну спроможність, підвищити швидкість руху транспорту, зменшити енергоємність транспорту у рамках міжнародних транспортних коридорів та оновити рухомий склад.

Транспортна стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський і річковий, авіаційний транспорт та міський пасажирський транспорт загального користування. Вона визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі. Її реалізація створить умови для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення. Одним з основних пунктів транспортної стратегії є поліпшення інвестиційного клімату, а саме створення умов, для залучення приватного, в тому числі, іноземного капіталу. Передбачається

масштабне залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства тощо.

Висновок. Таким чином, у дослідженні на основі аналізу світових тенденцій розвитку транспортно-логістичних систем, аналізу інформаційних джерел визначено, що посилення європейської інтеграції та зміни, що відбуваються у зовнішньому середовищі, потребують перегляду транспортної політики в Україні та її регіонах у бік інноваційних методів розвитку, удосконалення роботи її складових, в тому числі за рахунок створення сучасних форм інтеграції на основі кластерного підходу, впровадження нових методів управління, кадрової політики, маркетингових стратегій тощо. У подальшому потребують більш детального розгляду кластерний підхід як інноваційний інструмент розвитку транспортно-логістичних систем, а також маркетингова підтримка розвитку підприємств, що входять до ТЛС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Anderson B. Transportation and trade across international borders / Bill Anderson, Juan Carlos Villa // *Research in Transportation Business & Management*. – Volume 16, September 2015, P. 1-3.
2. Брагинський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагинський. – Режим доступу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>. – Назва з екрану.
3. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Девид Дж. Клосс. – М. : ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. – 640 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика / А. М. Гаджинский. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. – 432 с.
5. Дикань В. Л. Подходы к управлению инновационным развитием железнодорожного транспорта Украины / В. Л. Дикань, Ю. А. Рыжова // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2014. – Вип. 48. – С. 55-59. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vetp_2014_48_12.pdf. – Загл. с екрана.
6. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський //

Экономика и управление. – 2012. - №5. – С. 60-65.

7. Крикавський Є. В. Сучасна логістика потребує інновацій [Електронний ресурс] / Є. В. Крикавський. – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28173/1/logist.pdf>. – Назва з екрану.

8. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку/ І. Г. Лебідь, В. В. Кутирев // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К. : НТУ, 2012. Вип. 10. С. 192–198.

9. Сыздыкбаева Б. У. Методология формирования и развития интегрированной транспортно-логистической системы Казахстана : автореф. дис. на соискание науч. степени докт. экон. наук : спец. 08. 00. 05 Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности) [Электронный ресурс] / Бакыт Узакбаевна Сыздыкбаева. – Туркестан, 2010. – Режим доступа: <http://dislib.ru/ekonomika/24633-1-metodologiya-formirovaniya-razvitiya-integrirovannoy-transportno-logisticheskoy-sistemi-kazahstana.php>. – Загл. с экрана.

10. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf. – Назва з екрану.

11. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколова. – Режим доступу:

<http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewfile/182/173>. – Назва з екрану.

12. Транспортная система США [Электронный ресурс] / Amerikos.com. – Режим доступа: <http://amerikos.com/usa/transportation-s/>. – Загл. с экрана.

13. Записка секретариата Европейской экономической комиссия об изменениях на транспорте в Европейском союзе [Электронный ресурс] / ООН ; ЭСС ; ЕЭК ; семьдесят шестая сессия, пункт 17. – Женева – 2014. – С. 2–4. – Режим доступа к журналу: <http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/itc/ECE-TRANS-2014-29r.pdf>. – Загл. с экрана.

14. Роль глобализации экономики в развитии логистических систем [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://serpavlion.narod.ru/K4/logistics/Tema_12_Globalnye_logisticheskie_sistemy.htm. – Загл. с экрана.

15. Грузоперевозки в Европе: эффективность и равные условия для всех [Электронный ресурс] / Автотранспортный портал. – Режим доступа: http://transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevozhic_08/perevozhic_99/Opyt_kolleg_quotGruzoperevozki_v_Evrope_effektivnost_i_ravnye_usloviya_dlya_vsehquot. – Загл. с экрана.

16. Статистична інформація [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Загл. с экрана.

17. В Украине разработали транспортную стратегию до 2020 года [Электронный ресурс] / ЛІГАБізнесІнформ. – Режим доступа: <http://news.liga.net/news/economics/463454-v-ukraine-razrabotali-transportnuyu-strategiyu-do-2020-goda.htm>. – Загл. с экрана.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Шраменко О.В.

УДК 338.012

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ – СКЛАДОВА МАТЕРІАЛЬНОГО ВИРОБНИЦТВА ДЕРЖАВИ

Рачинська А.В., аспірант (ДЕТУТ)

Транспортний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки держави, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно – матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Досліджені теоретичні та практичні основи рівня впливу залізничного