

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

12.03 - МКР. 2227 "С" 2023.12.07. 014. ПЗ

СУПРУН ОЛЕКСАНДР ЛЕОНІДОВИЧ

2024 р.

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

Факультет аграрного менеджменту

УДК: 658.78:656.135

ПОГОДЖЕНО
Декан факультету
аграрного менеджменту
Анатолій ОСТАПЧУК

(підпис)

“ _____ ” _____ 20__ р.

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
маркетингу та міжнародної торгівлі
Валерій БОНДАРЕНКО

(підпис)

“ _____ ” _____ 20__ р.

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Тенденції розвитку транспортних перевезень в сучасній логістиці»

Спеціальність

075 «Маркетинг»

Освітня програма

«Маркетинг»

Орієнтація освітньої програми

освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

к.е.н., професор

(підпис)

Олександр ЛУЦІЙ

Керівник магістерської

кваліфікаційної роботи

д.е.н., професор

(підпис)

Валерій БОНДАРЕНКО

Виконав

(підпис)

Олександр СУПРУН

КИЇВ – 2024

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

Факультет аграрного менеджменту

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувача кафедри

маркетингу та міжнародної торгівлі

д.е.н., професор _____ Валерій БОНДАРЕНКО

(підпис)

“ _____ ” _____ 20__ року

З А В Д А Н Н Я

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНЦІ

Супрун Олександр Леонідовичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність 075 «Маркетинг»

Освітня програма Маркетинг

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Тема магістерської кваліфікаційної роботи «Тенденції розвитку транспортних перевезень в сучасній логістиці» затверджена наказом ректора НУБіП України від “07” грудня 2023 р. № 2227 «С».

Термін подання завершеної роботи на кафедру _____
(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: фінансова звітність, матеріали Державної служби статистики України, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів, науково-періодичні видання, статті.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Наукові основи формування, становлення та розвитку транспортного комплексу.
2. Характеристика та особливості функціонування транспортного комплексу.
3. Прогноз та перспективні напрями оптимізації транспортних перевезень в сучасній логістиці.

Дата видачі завдання “ _____ ” _____ 20__ р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи _____ Валерій БОНДАРЕНКО
(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____ Олександр СУПРУН
(підпис)

РЕФЕРАТ

Магістерська кваліфікаційна робота на тему: «Тенденції розвитку транспортних перевезень в сучасній логістиці» викладена на 73 сторінках комп'ютерного тексту і містить 10 рисунків і 6 таблиць. Робота складається з вступу, трьох розділів, висновку та списку використаних джерел. Для написання роботи було використано наукову та періодичну літературу, праці відомих маркетингологів, які увійшли до списку використаних джерел, який складається з 64 джерел.

Транспортна система країни може оптимально функціонувати лише в тісній взаємодії з сферою матеріального виробництва, надаючи транспортні послуги, реалізуючи функції інфраструктурного характеру. Тому актуальною є проблема узгодження темпів розвитку сфери матеріального виробництва з транспортною системою країни та її складовими – транспортними комплексами регіонів.

Мета дослідження є вирішення питання щодо удосконалення розвитку та системної організації транспортних комплексів регіонів із урахуванням особливостей сучасних ринкових відносин, визначення ефективності їх функціонування.

Об'єктом дослідження виступають тенденції розвитку транспортних перевезень в сучасній логістиці.

У магістерській кваліфікаційній роботі використані сучасні загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема, дослідження наукових основ формування та розвитку транспортної системи регіонів та ролі транспортного фактору проводились із застосуванням абстрактно-логічного, монографічного методів.

Основними інформаційними джерелами слугували фінансові звіти про діяльність підприємства, баланс підприємства, книги, періодичні видання, спеціальна література та офіційні сайти.

ЗМІСТ

| | |
|--|----|
| ВСТУП | 6 |
| РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ, СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ | 9 |
| 1.1. Роль і значення транспорту у системі суспільного розвитку | 9 |
| 1.2. Передумови, фактори та принципи формування транспортного комплексу у сучасній логістиці | 18 |
| РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ | 29 |
| 2.1. Транспортна складова регіональної господарської системи в сучасній логістиці | 29 |
| 2.2. Структура транспортної мережі Поділля в логістичній системі регіону | 41 |
| РОЗДІЛ 3. ПРОГНОЗ ТА ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНІЙ ЛОГІСТИЦІ | 50 |
| 3.1. Регуляторно-організаційні важелі впливу на розвиток та управління транспортними перевезеннями | 50 |
| 3.2. Шляхи вдосконалення транспортної діяльності в процесі розвитку господарства регіону | 61 |
| ВИСНОВКИ | 70 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 74 |

ВСТУП

Масштабність та складність трансформаційних процесів в економіці України, необхідність вирішення стратегічних задач подальшого соціально-економічного розвитку країни, що забезпечить зростання матеріальних і духовних благ, потребує подальшого підвищення комплексного розвитку продуктивних сил у всіх сферах економічної діяльності, в тому числі й на транспорті. Транспорт як складна, інтегрована й динамічна система є невід'ємною органічною складовою суспільного виробництва, яка забезпечує широкий обмін продукцією та перевезення пасажирів, формує оптимальні транспортно-економічні зв'язки. Він створює умови для комплексного розвитку економіки регіонів, впливає на спеціалізацію і темпи розвитку виробництва, одночасно сам формуючись під впливом і у прямій залежності від рівня соціально-економічного розвитку регіонів, трансформації їх господарських систем.

В останні роки, незважаючи на те, що транспорт забезпечує збалансований і пропорційний розвиток економіки регіонів і всієї країни, спостерігається тенденція до помітного відставання темпів розвитку його матеріально-технічної бази від інших сфер виробництва господарства країни, що обумовило зниження рівня транспортного обслуговування господарства і населення регіонів України, спричинило виникнення диспропорцій у розвитку самої транспортної системи. До найсуттєвіших з-поміж них належать: незбалансований розвиток окремих видів транспорту як складових транспортної системи; недостатній розвиток основних засобів виробництва; невідповідність структури транспортних засобів потребам у перевезенні вантажів і пасажирів а також військові дії на території України..

Актуальність дослідження. В умовах становлення ринкових відносин все більш важливою стає проблема подальшого розвитку транспортної системи та вдосконалення організації управління в сфері транспортної діяльності, формування та функціонування ринку транспортних послуг. Транспортна

система країни може оптимально функціонувати лише в тісній взаємодії з сферою матеріального виробництва, надаючи транспортні послуги, реалізуючи функції інфраструктурного характеру. Тому актуальною є проблема узгодження темпів розвитку сфери матеріального виробництва з транспортною системою країни та її складовими – транспортними комплексами регіонів. Вивчення і розв’язання цієї надзвичайно актуальної, складної і багатоаспектної проблеми потребує як нових теоретико-методичних підходів, так і розробки практичних рекомендацій по удосконаленню транспортного забезпечення розвитку регіонів країни.

Мета дослідження. Вирішення питання щодо удосконалення розвитку та системної організації транспортних комплексів регіонів із урахуванням особливостей сучасних ринкових відносин, визначення ефективності їх функціонування.

Об’єктом дослідження виступають тенденції розвитку транспортних перевезень в сучасній логістиці.

Це зумовлює необхідність обґрунтування методики та практики раціоналізації транспортної діяльності в регіонах, розробки конкретних заходів по формуванню стратегії розвитку транспортних комплексів на регіональному рівні та управлінських рішень по її реалізації.

Серед завдань, що потребують вирішення є: визначення ролі і значення транспорту в комплексному розвитку господарства регіонів; обґрунтування принципів системної організації та управління транспортною системою країни та транспортними комплексами регіонів; поглиблення методичних підходів до оцінки ефективності розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в регіонах; розкриття сутності і змісту основних понять стосовно транспортної тематики, визначення їх тотожності та відмінних рис; проведення транспортно-економічного районування для вирішення проблем комплексного розвитку регіону; виявлення тенденцій структурно-динамічних зрушень в транспортному комплексі регіону; поглиблення методологічних підходів до моделювання організаційно-економічного розвитку

транспортного потенціалу регіону; визначення потреб регіональної соціально-економічної системи в комплексному транспортному обслуговуванні; обґрунтування напрямів стратегічного розвитку та управління транспортним комплексом в контексті державної регіональної політики.

У магістерській кваліфікаційній роботі використані сучасні загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема, дослідження наукових основ формування та розвитку транспортної системи регіонів та ролі транспортного фактору проводились із застосуванням абстрактно-логічного, монографічного методів. Для визначення напрямків розвитку транспортного комплексу як основи підвищення рівня комплексного розвитку регіону були застосовані економіко-статистичний метод, індексний, групування, класифікацій. Методи економіко-математичного моделювання використовувались при прогнозуванні перспективних параметрів транспортного забезпечення комплексного розвитку регіонів. Сукупність всіх цих методів та прийомів порівняння, групування, узагальнень склали методологічну основу монографічного дослідження.

Одержані результати можуть бути використані органами законодавчої та виконавчої влади в процесі реформування та управління транспортною діяльністю як на регіональному, так і на загальнодержавному рівнях.

РОЗДІЛ 1

НАУКОВІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ, СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Роль і значення транспорту у системі суспільного розвитку

Розвиток будь-якого суспільного виробництва, що відбувається в певному середовищі з наявним рівнем формування продуктивних сил, спонукає до потреби в територіальній організації та взаємодії господарських об'єктів в просторі, що виражається в переміщенні вантажів і людей між різними господарськими об'єктами і регіонами. Таке переміщення забезпечується в результаті формування та розвитку складної транспортної системи.

Транспортом як одним з базових видів діяльності національної економіки країни створюються умови для успішного збалансованого і пропорційного розвитку економіки регіонів і всієї країни. Серед ряду чинників, які визначають ефективність процесу комплексного регіонального розвитку, особливо важлива роль належить транспортній системі, транспортному забезпеченню функціонування господарств регіонів та системі їх транспортно-економічних зв'язків. Енциклопедичні словники трактують категорію транспорт (від лат. *transporto* – переносу, переміщую) як одну з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби комплексного господарства та населення в усіх видах перевезень.[53 с.413]

У науковій літературі транспорт характеризують як потужний фактор: розміщення продуктивних сил [31, 32, 33, 34], регіонального розвитку [36], прискорення економічного і соціального розвитку країни і її регіонів [35], економічного зростання країн перехідної економіки [33]; як фактор, який організовує економічний простір, забезпечує подальшу реалізацію переваг територіального поділу праці [64], як фактор просторової концентрації виробництва [62], як фактор економічної інтеграції [27], тощо.

Система функціонування різних видів транспорту, а також підприємств інфраструктури транспорту (що забезпечують життєдіяльність підприємств, установ і організацій, які займаються підготовкою кадрів для транспорту, проведенням спеціальних науково-дослідних та проектних робіт) різних форм власності в економіці регіону становить собою транспортний комплекс регіону.

Транспортний комплекс відіграє суттєву роль у забезпеченні функціонування та подальшого розвитку господарського комплексу як країни в цілому, так і її регіонів зокрема. Проте його значимість не слід обмежувати лише сферою економічної діяльності певної території. Вважаємо за необхідне виділити соціальне, культурне, оборонне значення транспортного комплексу для розвитку і розміщення продуктивних сил країни та її регіонів.

Соціальна роль транспорту полягає в забезпеченні потреб населення у перевезеннях. Культурне значення транспорту проявляється в задоволенні культурних, етичних, естетичних потреб та потреби у спілкуванні людей.

Оборонна значимість транспорту - це насамперед забезпечення транспортом в перевезенні вантажів та пасажирів, що задіяні в оборонній сфері.

Можна стверджувати, що транспорт є необхідною умовою розвитку господарського комплексу країни, так як забезпечує постійний та суттєвий ріст мобільності населення, оптимізує рух товарів, сприяє росту продуктивності праці, залученню інвестицій і, тим самим, визначає перспективи розвитку кожного регіону; безпосередньо та опосередковано впливає на темпи економічного розвитку країни

Основними функціями транспорту є:

- своєчасне і повне задоволення потреб національного господарства та населення країни та її регіонів в перевезеннях вантажів та пасажирів;
- оптимізація собівартості перевезень шляхом забезпечення більш високої ефективності роботи;

- скорочення терміну перевезень з метою більш ефективного використання засобів виробництва як власних, так і інших галузей господарства країни та її регіонів;

- дотримання регулярності відправлень і доставки вантажів та пасажирів незалежно від умов та факторів, що впливають на процес перевезення;

- підвищення якості перевезення вантажів і пасажирів;

- забезпечення безпеки перевезення;

- зниження навантаження на навколишнє природне середовище.

Транспорт є засобом забезпечення територіальних зв'язків, чинником, що визначає ефективність розвитку і розміщення продуктивних сил в різних регіонах країни. Транспорт в розвинених країнах все більше перетворюється в органічну складову частину складної виробничо-транспортної системи, що охоплює всю економіку, суттєво підвищуючи її ефективність.

Транспорт – це ланка, яка поєднує виробництво і споживання, тому йому належить важлива роль у прискоренні процесу відтворення. Він є матеріальною основою додаткового виробничого процесу, що відбувається у сфері обігу, витрати якого входять у загальну вартість товару. У сфері обігу, коли готова продукція із сфери виробництва надходить у сферу споживання, здійснюється переважна кількість перевезень (причому сировина, напівфабрикати, паливо теж вважається готовою продукцією, бо виробничий процес вже закінчено на тому виробництві, де її видобули або виробили). Такі перевезення є продовженням виробничого процесу у сфері обігу і називаються економічними, оскільки виникли внаслідок процесу економічного поділу праці.

В умовах загострення конкуренції на ринках товарів і послуг окрім мінімізації витрат більшого значення набуває мінімізація часу доставки товарів споживачу. З огляду на зазначене роль транспорту в сучасній економіці зростає.

Транспорт, розвиваючись під впливом виробництва, в свою чергу впливає на розміщення, спеціалізацію і кооперування останнього. Транспорт

має інфраструктурний характер, оскільки є загальною умовою матеріального виробництва. Він здатний активно впливати на процес розширеного виробництва, шляхом збільшення чи зменшення маси готової продукції, палива і сировини, що знаходяться в процесі обігу. В цьому відношенні впливу транспорту на матеріальне виробництво аналогічне впливу географічного середовища, корисних копалин, трудових та інших природних

В міжнародних економічних відносинах роль транспорту визначається ще й тим, що на відміну від окремих експортно-орієнтованих сировинних галузей економіки, зокрема, що мають обмежені ресурси, транспорт здатний відновлювати свій експортний потенціал.

Транспорт здійснює істотний вплив на економіку в цілому, постачання, виробництво і збут, зокрема, торгівлю. Світовий досвід свідчить, що від рівня розвитку транспорту залежить рівень розвитку економіки країни. На ринку послуг транспорт, з одного боку, є частиною інфраструктури ринку, а з іншого – він сам як суб'єкт ринку продає свої послуги по перевезенню. Різні види транспорту можуть по-різному виконувати ці послуги, утворюючи тим самим транспортний ринок, що визначається, як система економічних, технологічних та інших зв'язків між транспортом і його користувачами та між видами транспорту і транспортними підприємствами. Основною формою зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другою - взаємодія і конкуренція

В розподілі праці транспорт виконує роль регулятора постачання виробництва і збуту, адже від функціонування транспорту залежать обсяги і ефективність виробничо-комерційної діяльності підприємства

Транспортний комплекс, як узгоджена взаємодія всіх видів транспорту на певній території, забезпечує інтенсивний обмін між регіонами, слугує одним із важливих чинників територіального поділу праці та є важливою складовою матеріального виробництва будь-якої країни.

Регіональний транспорт можна розглядати як макроструктуру, яка складається з транспорту населених пунктів, підприємств – складових частин економіки регіону.

Важливою є необхідність конкретизації категоріального поняття "транспортний потенціал", "транспортна система", "транспортний комплекс" та розгляд розвитку транспорту в двох аспектах, на двох рівнях – державному і місцевому.

Визначення економічного поняття “комплексу” відображено в працях Ю. Пашенка, на думку якого це сукупність виробничих сил, що приймають участь у розширеному виробництві на території даного економічного регіону і знаходяться у тісному взаємозв’язку між собою [43].

На нашу думку, транспортний потенціал держави представляє взаємопов’язані кількісно-якісні властивості та ресурсні можливості транспортної системи, які направлені і слугують розвиткові всіх видів транспорту, підвищенню ефективного функціонування та якісного транспортного обслуговування країни із врахуванням інтересів держави та суб’єктів господарювання в сфері транспорту.

Транспортна система – це низка взаємовідносин, що поєднує функціонування всіх видів транспорту, важлива складова частина національної економіки, що ґрунтується на збереженні економічної, соціальної та геополітичної цілісності країни з метою забезпечення безперервного динамічного функціонування всіх складових територіально – виробничого комплексу.

Транспортний комплекс – це широковимірне поєднання взаємопов’язаних видів транспорту та підприємств його інфраструктури, які беруть участь у господарській діяльності регіону, задовольняючи потреби суспільного господарства й населення в перевезеннях, створюючи умови для самостійності регіонів, поєднуючи регіональні та державні економічні інтереси.

Таким чином, завдання розвитку транспортної системи слід розглядати на державному рівні, забезпечуючи інтереси всієї держави, а на місцевому

рівні –інтереси регіонів, окремих міст, районів областей тощо, з врахуванням того, що державні та регіональні інтереси в розвитку транспорту можуть збігатися або дещо відрізнятись. (рис.1.1)

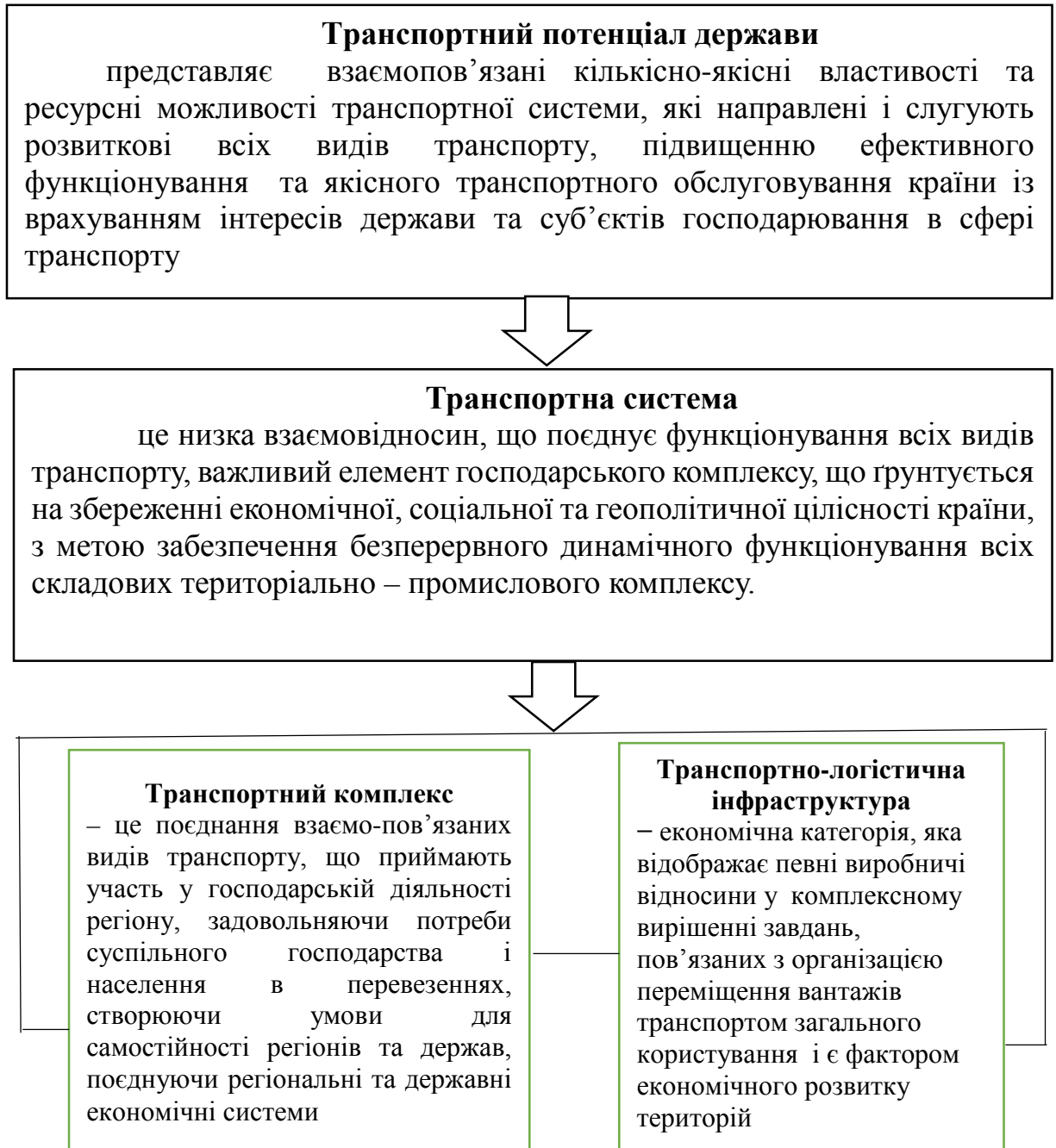


Рисунок 1.1. Узагальнена схема складових транспортного потенціалу країни

Суттєва роль в подальшому розвитку України належить транспортному забезпеченню, спроможності транспортної системи

максимально задовольняти потреби господарського комплексу у перевезеннях, що визначається ступенем розгалуженості та активністю експлуатації транспортних шляхів.

Пропорційність у розвитку виробництва і транспорту - це відповідність пропускних і провізних спроможностей всіх видів транспорту держави, його потреби в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Транспортна система поняття комплексне, інтегроване, може визначитись на основі різних критеріїв. Загальновідомо, що з точки зору організаційно-господарської побудови транспортна система поділяється на залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний, трубопровідний, промисловий, міський та інші.

По обсягу перевезень вона поділяється на підсистеми перевезень вантажів і пасажирів. На основі наявності відповідних технологічних рішень в організації і здійсненні перевезень вони групуються в контейнерні, пакетні, інтермодальні та інші підсистеми. Щодо територіальної ознаки, то транспортні системи є міжрегіональні, регіональні, міські, вузлові та ін. Масштабність, складність та багатогранність транспортних систем, які одночасно є економічними, технічними, технологічними, організаційними та територіальними утвореннями, ускладнює проблему їх дослідження.

Транспорт як галузь економіки являє собою систему організації суспільного виробництва, засновану на єдності його елементів, включаючи підприємства, організації, фірми та певні виробничі комплекси, такі як залізничний транспорт, автомобільний транспорт та інше.

Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю операцій, що виконуються, та подібністю технологічних циклів, у своїй сукупності вони утворюють важливу галузь економіки — транспорт, який є самостійною галуззю господарства, але який може нормально функціонувати та розвиватися тільки за умови взаємодії з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва.

Сукупність транспортних виробничих комплексів з урахуванням юридичних і економічних чинників складають єдину, цілісну транспортну систему, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. У цьому понятті міститься цілий комплекс відповідних елементів і транспортних ланок, які в сукупності становлять єдину транспортну систему України, призначену, згідно зі ст. 21 Закону України "Про транспорт":

- 1) задовольняти вимоги суспільного виробництва та національної безпеки;
- 2) мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів для транспортування;
- 3) забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Ця система дуже складна і нараховує певну кількість підсистем, які є організаційною основою значної кількості підприємств, установ і організацій, що діють безпосередньо в галузі транспорту. Так, наприклад, якщо розглядати автомобільний транспорт та його склад, то згідно зі ст. 30 Закону України "Про транспорт", до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації і соціально-побутові установи, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Відповідно до Закону України "Про транспорт" (статті 21-37), до транспортної системи України входять:

- 1) транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- 2) промисловий залізничний транспорт;
- 3) відомчий транспорт;
- 4) трубопровідний транспорт;
- 5) шляхи сполучення загального користування.

Кожний із зазначених видів транспорту, своєю чергою, має свою структуру, свою внутрішню побудову, яка складається з цілого ряду матеріальних елементів, серед яких:

1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів; підприємства трубопровідного транспорту; підприємства промислового залізничного та відомчого транспорту;

2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення, трамвайні та тролейбусні лінії, канатні дороги;

3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ і організацій);

4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми;

4) землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження, берегоукріплюючі споруди, снігозахисні споруди, придорожні лісосмуги тощо;

5) промислові, будівельні підприємства; підприємства промислового залізничного транспорту; судноремонтні, суднобудівні-судноремонтні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації; ремонтно-експлуатаційні депо; заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин; підприємства зв'язку, споруди локомотивного, вагонного, колійного, вантажного, пасажирського енергетичного господарства і сигналізації; системи управління повітряним рухом, навігаційного господарства; водопостачання, каналізації; гідротехнічні споруди тощо;

б) науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні

заклади, технічні школи; заклади підготовки та перепідготовки кадрів, підвищення їх кваліфікації; кваліфікаційно-експертні заклади;

7) підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери (заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, дитячі дошкільні заклади);

8) постачальницькі й торговельні підприємства;

9) інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують діяльність і розвиток транспорту.

Отже, сукупність внутрішньо узгоджених взаємопов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру і складає єдину цілісну транспортну систему.

1.2. Передумови, фактори та принципи формування транспортного комплексу у сучасній логістиці

Трансформаційні процеси в Україні потребують корінних і радикальних змін у всіх сферах господарювання, формування раціональних економічних зв'язків, підвищення рівня комплексного розвитку господарства регіонів країни. Важливу роль у розвитку і розміщенні продуктивних сил регіонів, відновленні міжрегіональних і міждержавних зв'язків належить транспорту, який продовжує процес виробництва продукції в сфері обігу, забезпечує доставку вантажу і пасажирів до місць призначення, виступає одним із важливих компонентів територіальної організації суспільного виробництва і являє собою продовження цього процесу. Транспортна мережа при сучасних обсягах виробництва забезпечує економічне поєднання всіх складових територіально – виробничого комплексу.[48]

Впливаючи на інтенсивність процесу формування промислових центрів, транспортом водночас певною мірою визначається їх розміщення, соціальна й економічна важливість продуктів транспорту.

Серед ряду передумов, які визначають ефективність процесу комплексного розвитку, чільне місце займає транспортне забезпечення функціонування господарства регіонів та система їх транспортно-економічних зв'язків.

Розвиток транспорту залежить від системи ендо- і екзогенних факторів, пріоритет яких змінюється в залежності від його завдань в період формування ринком умов господарювання та становлення ринків транспортних послуг. Слід зазначити, що ендогенні чинники визначають по-елементну структуру транспорту та механізму його господарювання і включають суб'єкти транспортної системи та їх повноваження, тип і характер взаємодії цих суб'єктів, форму правового та організаційно-фінансового забезпечення, склад і характер методів становлення та функціонування транспортно-економічних зв'язків. Екзогенні фактори обумовлюють цільову спрямованість та конкретизують форму функціонування транспортних послуг і до основних з них можна віднести рівень розвитку економічної сфери та об'єкт управління; тип макроекономічної системи, що обумовлений співвідношенням механізмів координації діяльності суб'єктів господарювання; фазу господарського циклу функціонування економіки на відповідному рівні та за визначений період.

Основним фактором розвитку ринку транспортних послуг є геополітичне становище України. Геостратегічне розташування України між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для товарних і пасажирських перевезень. Але щоб скористатися з цього ресурсу, Україні потрібно мати добре розвинені регіональні транспортні комплекси, високий рівень розвитку транспортної мережі, високу якість транспортних послуг, а також проводити відповідну державну політику.

Сприяючи ефективним структурним зрушенням у розміщенні

виробництва і населення, розширенню кооперування промислового та сільськогосподарського виробництва у регіональних господарських системах транспортний комплекс має багатоаспектний вплив на розвиток регіонів. Наявність розвиненої розгалуженої транспортної мережі спричинила процес територіального розподілу праці при тісному обміні товарів між регіонами. Інноваційно-інвестиційні зрушення в розвитку транспорту як виду діяльності, покращення його матеріальної бази відображаються на зростанні доходності в галузі, тим самим знижуються господарські витрати на перевезення продукції від виробника до споживача. Саме завдячуючи транспорту, здійснюється територіальне розширення зон виробництва та споживання продукції за участю інших віддалених регіонів.

Забезпечуючи господарський комплекс у перевезеннях різними видами транспорту, які тісно взаємодіють між собою транспорт представляє собою складну систему поєднання елементів лінійної структури, що пов'язані між собою транспортною роботою.

Основними факторами, що впливають на розвиток транспорту є (рис.1.2) – геополітичне положення країни та її ринків, наявність природних ресурсів та трудового потенціалу, обсяги і структура виробництва, обсяги зовнішньої торгівлі, рівень економічного розвитку, особливості територіальної структури господарства і її просторова організація та інші .

Значимим у розвитку економіки країни постає розв'язання проблемних питань оптимального розміщення продуктивних сил та раціоналізації економічних зв'язків.

У розміщенні виробництва основна увага приділяється наявності в певному регіоні природних ресурсів, а також транспорту. Концентрація природних ресурсів, зазвичай здійснюється на обмежених територіях, їх ранжування зумовлюється геологічними особливостями регіонів.

З метою забезпечення єдності використання сировини і трудового потенціалу, для більш ефективного функціонування галузей промисловості певної території логічно створювати нові шляхи сполучення , враховуючи при

цьому умови та особливість території [64,с.39]. Від стабільності та дієвості транспортної системи тісно залежить розвиток внутрішньої й зовнішньої торгівлі регіонів країни.

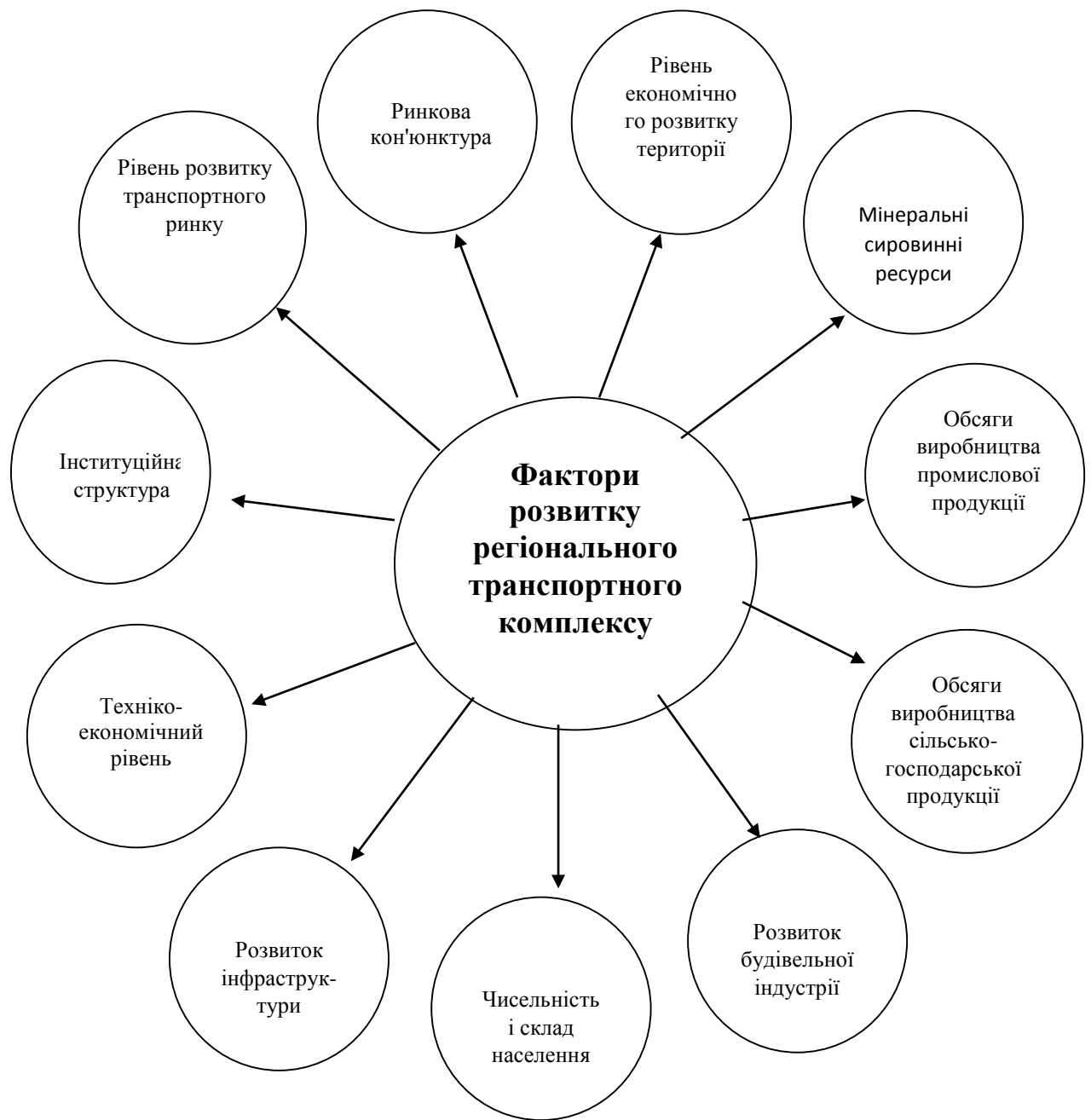


Рисунок 1.2. Основні фактори розвитку регіонального транспортного комплексу

Особлива увага нині приділяється вирішенню питань транспортного забезпечення важкодоступних районів, які ще не входять в зону тяжіння

транспорту, їхнім можливостям комбінованих перевезень. Транспортні маршрути прокладаються з урахуванням доцільності і логічності кожного виду транспорту, які повинні гармонійно доповнювати і продовжувати один одного на конкретних важких ділянках: до уваги повинні братися техніко-економічні показники різних видів транспорту, собівартість перевезень кожної одиниці вантажу, а також найефективніше поєднання між собою видів транспорту з мінімальними витратами на перевезення.

Транспортний комплекс є важливим фактором у забезпеченні функціонування видів діяльності матеріального виробництва, ним створюються умови для успішної ефективної діяльності регіонів, формування ринків транспортних послуг, розвиток яких залежить від рівня попиту суб'єктів господарювання і населення на його послуги.[23, с.92]. Стабільність у функціонуванні транспортних послуг забезпечується за рахунок розподілу загального обсягу перевезень між окремими видами транспорту в залежності від сфери найвигіднішого використання кожного з них. [25,с.14]. Саме ці завдання вирішує транспортна логістика. Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку.

Транспорт у системі логістики відіграє двояку роль[29,с.192] : по-перше, він присутній як складова частина або компонент у основних функціональних областях логістики (закупівельній, виробничій, розподільчій); по-друге, транспорт є однією із галузей економіки, у якій також розвивається підприємницька діяльність: транспорт пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію – транспортні послуги, за які отримує доходи і має прибуток.

Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Основними з цих завдань є: вибір виду та типу транспортного засобу, оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень, визначення раціональних маршрутов доставки, забезпечення технологічної єдності і

транспортно-складського процесу, координація транспортного і виробничого процесу.

При виборі виду транспорту враховують наступні фактори: терміни доставки; вартість послуг, періодичність відправлень вантажу; дотримання графіка доставки; спроможність перевезти різні вантажі; здатність доставити вантаж у будь-яку точку території (табл.1.1). При розміщенні виробництва враховують ступінь впливу роботи транспорту, що проявляється у дальності перевезень вантажу та співвідношенням об'єму палива, матеріальних активів, з однієї сторони, і обсягів готової продукції – з іншої.

Розвиток і створення нових транспортних шляхів в першу чергу враховує географію майбутніх магістралей відповідно до вантажопотоків та обсягів перевезень, як основи діяльності територіальних утворень. Регіональний територіально – виробничий комплекс забезпечує відповідні умови для формування і розвитку його транспортної системи.

Таблиця 1.1

Оцінка* видів транспорту за факторами їх впливу

| Вид транспорту | Фактори впливу вибору виду транспорту | | | | | |
|----------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|----------------------|
| | Термін доставки | Періодичність відправлень | Дотримання графіка доставки вантажу | Перевезення різних вантажів | Доставка вантажу в будь-яку точку території | Вартість перевезення |
| Залізничний | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 1 |
| Автомобільний | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| Водний | 4 | 5 | 4 | 1 | 4 | 2 |
| Повітряний | 1 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 |
| Трубопровідний | 5 | 1 | 1 | 5 | 5 | 2 |

* Одиниці відповідає найкраще значення

Формування магістрального транспорту обумовлено спеціалізацією виробничого комплексу регіону та зовнішніми транспортно-економічними зв'язками і залежить від обсягів зовнішніх вантажопотоків. Внутрішньорайонний транспорт забезпечує потреби регіону у внутрішніх

транспортно – економічних зв'язках, що виникають у процесі виробничої діяльності району, він впливає на функціонування і комплексний розвиток всіх видів діяльності певного регіону

При варіантах вибору розміщення центрів виробництва і споживання слід враховувати транзитні витрати, яким належить вагомий відсоток у собівартості продукції. Розмір витрат на перевезення є важливим показником у виборі того чи іншого виду транспорту, а також при розвитку і створенні нових транспортних шляхів, що пов'язують виробничий комплекс з сировинною базою і споживачами.

З метою уникнення нераціональних перевезень продукції проводиться раціоналізація виробництва, яка сприяє оптимізації територіальної організації промисловості і сільського господарства. В залежності від локалізації транспортних витрат відбувається розміщення виробництва до сировини або до споживачів. Даний процес відбувається виходячи з економічної доцільності, при цьому перевага надається центру концентрації робочої сили і районам споживання готової продукції.

Найбільшим попитом у наш час користуються автомобільний і залізничний транспорти, що засвідчується обсягами перевезень. Техніко–економічні показники кожного виду транспорту характеризують перш за все різний рівень можливостей експлуатації складових транспортної сфери діяльності. Дослідження показали щорічне зростання до 3% попиту на послуги залізничного транспорту та на автотранспорт – до 7%. Важлива роль у виборі транспорту належить потребам споживачів, які переходять у транспортні переваги видів сполучення. Проте на попит користувачів транспорту відчутно впливає недосконалість тарифної політики транспорту, постійний ріст цін на перевезення, а також необхідність оновлення його рухомого складу .

За умов ринкових відносин транспортні важелі відіграють одну з основних ролей у розв'язанні питання своєчасної і доброякісної доставки і перевезення сировинних матеріалів і готової продукції, забезпеченні населення у перевезеннях.

Роль транспорту істотно змінюється з розвитком логістичних систем. У сучасних умовах критерій транспортного обслуговування визначається не інтересами окремого відправника (одержувача), а оптимальним співвідношенням витрат і прибутку в зазначеному циклі виробництва і споживання. Базуючись на дослідженнях [9, 19], були визначені основні чинники переваг транспорту (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Групування транспортних переваг з позиції споживача , (%)

| Складові транспортного чинника | Ранжирування складових з позиції клієнтури |
|--|--|
| Швидкість руху і своєчасність доставки | 100,0 |
| Транспортні витрати | 78,6 |
| Доставка без перевантаження | 65,5 |
| Дотримання графіка руху | 61,1 |
| Збереженість вантажів | 59,4 |
| Регулярність транспортування | 32,1 |
| Рівень обслуговування клієнтури | 31,8 |
| Оптимальна величина відправлень | 28,5 |
| Дальність перевезень | 14,6 |
| Незалежність від погодних умов | 10,4 |
| Юридична забезпеченість оформлення проїзних документів | 6,2 |
| Швидке оформлення документів на митниці | 1,5 |
| Інші чинники | 0,9 |

Розраховано на основі джерел: [9]

Аналіз таблиці дає можливість виявити розподіл пріоритетів, визначити переваги запропонованих чинників для споживчого ринку транспортних послуг. Такий розподіл переваг можна вважати узагальненими для всіх виробничих галузей , навіть за умов певних специфічних відмінностей, пов'язаних зі спеціалізацією виробництва.

При виборі виду транспорту в галузях важкої промисловості визначальним чинником є рівень транспортних витрат, для підприємств обробної промисловості таким критерієм є своєчасність, надійність і швидкість доставки вантажу, а для суб'єктів господарювання харчової промисловості і торгівельного бізнесу – дотримання графіку руху поїздів і своєчасність доставки вантажів.

Групування транспортних чинників доцільно застосовувати для вибору транспортних засобів у регіонах із значними територіальними відмінностями. Аналіз потреб споживачів у кожному окремому регіоні спонукає розробляти нові й більш вигідні транспортні шляхи, а в разі недоцільності використання одного виду сполучення, залучати до процесу інші види транспорту, тим самим формуючи розвиток комбінованих перевезень. Такий підхід до досліджуваних нам явищ сприятиме забезпеченню своєчасної доставки вантажу до споживача, суттєвої економії витрат при транспортуванні, можливість контролю і збереження вантажів на всьому шляху транспортування.

Становлення, формування та функціонування транспортного комплексу регіону потребує використання комплексу принципів загальноекономічного характеру та обґрунтування спеціальних принципів (рис.1.3), доповнюючи існуючу їх систему. Враховуючи особливості та специфіку транспортного комплексу регіону основними серед них є: принцип комплексності, системності, збалансованості і пропорційності, ефективності і оптимальності, пріоритетності, адаптивності, соціальної орієнтації, сталості.

Принцип комплексності відображає найбільш раціональну та економічно ефективну пропорційність розвитку складових транспортного комплексу.



Рисунок 1.3. Схема принципів формування та функціонування транспортної системи

Принцип системності відображає взаємопов'язаність, взаємобумовленість та найбільш вигідне поєднання функціонування основних складових транспортного комплексу.

Принцип збалансованості і пропорційності виражає єдність і залежність складових, дотримання регіональних, функціональних пропорцій, взаємну відповідність елементів з врахуванням збалансованої рівноваги.

Принцип ефективності і оптимальності як побудова і вибір альтернативних варіантів досягнення поставлених цілей, оптимальність в розташуванні складових транспортного комплексу.

Принцип адаптивності відображає пристосування до сучасних реалій розвитку, до ринкових умов господарювання, зовнішнього і внутрішнього середовища.

Принцип соціальної орієнтації як спрямованість всієї діяльності транспортного комплексу на підвищення рівня життєдіяльності населення.

Принцип сталості як напрям забезпечення стабільного розвитку збереження умов відтворення в транспортному комплексі.

Принцип пріоритетності – виокремлення першочерговості в розвитку комплексу, забезпечення етапності і планомірності.

Серед інших принципів слід відзначити: принцип територіальної цілісності, стимулювання, субсидіарності, варіантності та ін., а також специфічні принципи функціонування транспортного комплексу: узгодженості, ієрархічності, функціональної інтеграції, єдності управління та ін. Дотримання вказаних принципів забезпечить дієвість та активність транспортного комплексу в єдиному економічному просторі держави.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

2.1. Транспортна складова регіональної господарської системи в сучасній логістиці

Єдина транспортна система України, яку складають транспорт і транспортна інфраструктура, сприяє і забезпечує нормальне функціонування всіх галузей суспільного виробництва, соціальний і економічний розвиток та зміцнення обороноздатності держави, міжнародне співробітництво України.

Сучасні зміни в економіці нашої країни, їх стратегічна спрямованість на соціальний розвиток та інтеграцію у світову господарську систему все більше загострюють проблеми формування раціонального і високоефективного господарського комплексу країни та її регіонів. Пріоритетним в даній сфері є розробка і реалізація активної регіональної політики, яка має за мету забезпечення комплексного розвитку регіональних господарських систем.

Регіональні господарські системи являють собою територіально-виробничі комплекси відповідної спеціалізації, які сформувались на основі внутрішньо регіональних і міжрегіональних виробничих, організаційних, економічних і технологічних зв'язків та визначають склад і структуру господарського комплексу країни. Регіональні системи є різного таксономічного рангу – загальнодержавна, на рівні економічного району, області, адміністративного району. Вони вирізняються як масштабом, так і спеціалізацією, функціональним призначенням в залежності від наявності природно-ресурсного потенціалу, характеру виробничої діяльності, інфраструктури та інших ознак. Вони є структурними інтегрованими утвореннями, що включають певну кількість виробничих формувань з внутрішніми і зовнішніми зв'язками, є регіонально диференційованими з певною трансформаційною динамікою.

Регіональний розріз концентрації виробничої діяльності, зосередження населення, розподілу валового внутрішнього продукту по просторовим системам економічних районів країни, у формуванні яких транспортний фактор відіграє важливу роль, представлені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Концентрації виробничої діяльності

| Територіальна структура господарських систем країни, у % до загальної кількості | | | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|---------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|
| Економічні райони і регіони | Територія | Населення | ВРП* | Продукція промисловості** | Продукція сільського господарств | Інвестиції в основний капітал | Експорт | Імпорт |
| Україна | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Донецький район | 8,8 | 14,8 | 17,3 | 29,7 | 7,9 | 31 | 31 | 7,8 |
| Донецька | 4,4 | 9,8 | 12,8 | 20,7 | 5 | 21,5 | 21,5 | 5,8 |
| Луганська | 4,4 | 5,1 | 4,5 | 9 | 3 | 9,5 | 9,5 | 2 |
| Карпатський район | 9,3 | 13,2 | 8,2 | 5,4 | 10,4 | 4,6 | 4,6 | 6,3 |
| Закарпатська | 2,1 | 2,7 | 1,5 | 0,9 | 2,1 | 1,8 | 1,8 | 2,2 |
| Івано-Франківська | 2,3 | 3 | 1,9 | 1,5 | 2,3 | 1,1 | 1,1 | 0,9 |
| Львівська | 3,6 | 5,5 | 3,9 | 2,6 | 4,1 | 1,5 | 1,5 | 3 |
| Чернівецька | 1,3 | 2 | 0,9 | 0,4 | 1,9 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Південний район | 18,8 | 15,2 | 11,9 | 8,2 | 15,7 | 7,6 | 7,6 | 7,6 |
| АР Крим | 4,5 | 5,1 | 3,6 | 1,9 | 4,1 | 1,1 | 1,1 | 0,6 |
| Миколаївська | 4,1 | 2,6 | 2 | 1,9 | 3,3 | 2,5 | 2,5 | 1 |
| Одеська | 5,5 | 5,2 | 4,6 | 3,7 | 4,5 | 3,5 | 3,6 | 5,6 |
| Херсонська | 4,7 | 2,4 | 1,7 | 0,8 | 3,8 | 0,6 | 0,6 | 0,4 |
| Подільський район | 10,1 | 8,9 | 4,5 | 3,3 | 12,9 | 1,6 | 1,6 | 1,5 |
| Вінницька | 4,4 | 3,6 | 2,1 | 1,4 | 6,1 | 0,7 | 0,7 | 0,5 |
| Тернопільська | 2,3 | 2,4 | 1,1 | 0,6 | 2,9 | 0,2 | 0,2 | 0,4 |
| Хмельницька | 3,4 | 2,9 | 1,3 | 1,3 | 3,9 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| Поліський район | 16,9 | 10 | 6,1 | 4,8 | 12,3 | 2,8 | 2,8 | 3 |
| Волинська | 3,3 | 2,2 | 1,4 | 1,1 | 2,8 | 0,7 | 0,7 | 1,5 |
| Житомирська | 5 | 2,8 | 1,5 | 1,1 | 3,1 | 0,8 | 0,8 | 0,5 |
| Рівенська | 3,3 | 2,5 | 1,6 | 1,2 | 2,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| Чернігівська | 5,3 | 2,4 | 1,6 | 1,3 | 3,6 | 0,6 | 0,6 | 0,4 |
| Придніпровськ. район | 13,9 | 13,5 | 15,9 | 26,6 | 14,3 | 28,3 | 28,3 | 14,6 |
| Дніпропетровська | 5,3 | 7,3 | 9,9 | 17,4 | 6,4 | 19,7 | 19,7 | 10,1 |
| Запорізька | 4,5 | 3,9 | 4,6 | 8,3 | 3,9 | 8 | 8 | 4,2 |
| Кіровоградська | 4,1 | 2,2 | 1,4 | 0,9 | 4 | 0,6 | 0,6 | 0,3 |
| Східний район | 13,9 | 11,9 | 11,7 | 11,8 | 14 | 7,5 | 7,5 | 5 |
| Полтавська | 4,8 | 3,3 | 3,9 | 5,2 | 5,5 | 3,8 | 3,8 | 1,5 |
| Сумська | 3,9 | 2,6 | 1,7 | 1,6 | 3,1 | 1,4 | 1,4 | 0,6 |
| Харківська | 5,2 | 6 | 6,1 | 5 | 5,4 | 2,3 | 2,3 | 2,9 |
| Центральний район | 8,3 | 12,6 | 24,4 | 10 | 12,5 | 15,6 | 15,6 | 47,4 |
| Київська (вкл. м. Київ). | 4,8 | 9,7 | 22,5 | 7,5 | 6,5 | 14,3 | 14,7 | 46,2 |
| Черкаська | 3,5 | 2,8 | 1,9 | 2,5 | 6 | 1,3 | 1,3 | 1,2 |

*Розраховано по даним 2021 р.

** Продукція промисловості реалізована

Серед ряду чинників, які визначають ефективність процесу комплексного розвитку, очільне місце займає транспорт, який забезпечує функціонування господарств регіонів та формує систему їх транспортно-економічних зв'язків. Тому на сьогодні зростає актуальність дослідження проблем транспортного забезпечення комплексного розвитку господарства регіонів.

Комплексному розвитку господарства регіонів присвячена значна кількість наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених, проте окремі складові цього процесу і фактори, які його обумовлюють, зокрема, транспорт, як важливий чинник, що забезпечує зв'язки між різними ланками національного господарського комплексу, потребує подальшого дослідження.

На основі існуючих теоретичних та практичних розробок можна узагальнити, що комплексний розвиток регіонів - це такий розвиток, при якому протиріччя, що існують і виникають у групах регіональних взаємозв'язків (між галузями регіонального виробництва, між виробництвом, з одного боку, і трудовими ресурсами, невиробничою сферою, природними ресурсами, територією - з іншого), планомірно і повністю вирішуються з метою підвищення ефективності суспільної праці [29,с.93]. Він має за мету досягнення оптимальної структури господарства за наявними природними і економічними умовами, що склались в регіоні, формування економічно ефективного та оптимального виробництва, що в цілому забезпечує сталий розвиток регіонів. При цьому формування господарського комплексу регіону повинно базуватись на його раціональній спеціалізації в загальнодержавному поділі праці, що в значній мірі визначається транспортом, який забезпечує формування необхідної для цього системи транспортно-економічних зв'язків.

Транспорт створює умови для планомірного розвитку всього суспільного виробництва, концентрації, кооперування і комбінування підприємств, поглиблення територіального поділу праці, а також поєднує в єдину систему галузі суспільного виробництва.

Територіальний поділ праці здійснюється шляхом розвитку в регіонах галузей матеріального виробництва відповідно до наявних природних, економічних і соціальних умов. Безпосереднім його вираженням є міжрайонні і внутрішньорайонні транспортно-економічні зв'язки, головними факторами формування яких є територіальне розміщення виробництва і споживання продукції, структурні зміни в суспільному виробництві, удосконалювання матеріально-технічного постачання, розвиток зовнішньоторговельних зв'язків.

Дослідження проблем формування та удосконалювання транспортно-економічних зв'язків господарського комплексу країни визначають важливість транспортного фактора в комплексному розвитку господарства її регіонів. Недооцінка ролі транспортного фактору при розміщенні виробництва приводить до помилок у плануванні розвитку потужностей транспорту на найважливіших напрямках, викликаючи непродуктивні витрати матеріальних, фінансових і трудових ресурсів.

Сучасний етап забезпечення та вдосконалення комплексного розвитку господарства регіонів України викликає необхідність удосконалення організації і розвитку транспорту держави як міжгалузевого комплексу, що об'єднує всі види транспортних перевезень(рис. 2.1).

Україна володіє розвиненою транспортною мережею, до складу якої входять залізничні колії, автомобільні дороги з твердим покриттям, внутрішні водні шляхи, морські та річкові порти, аеропорти. Переважна більшість автомобільних доріг (67 %) — дороги IV та V категорій. Із загальної кількості сіл (2,8 тис. територіальних одиниць) тільки 2 % не мають під'їздів з твердим покриттям.

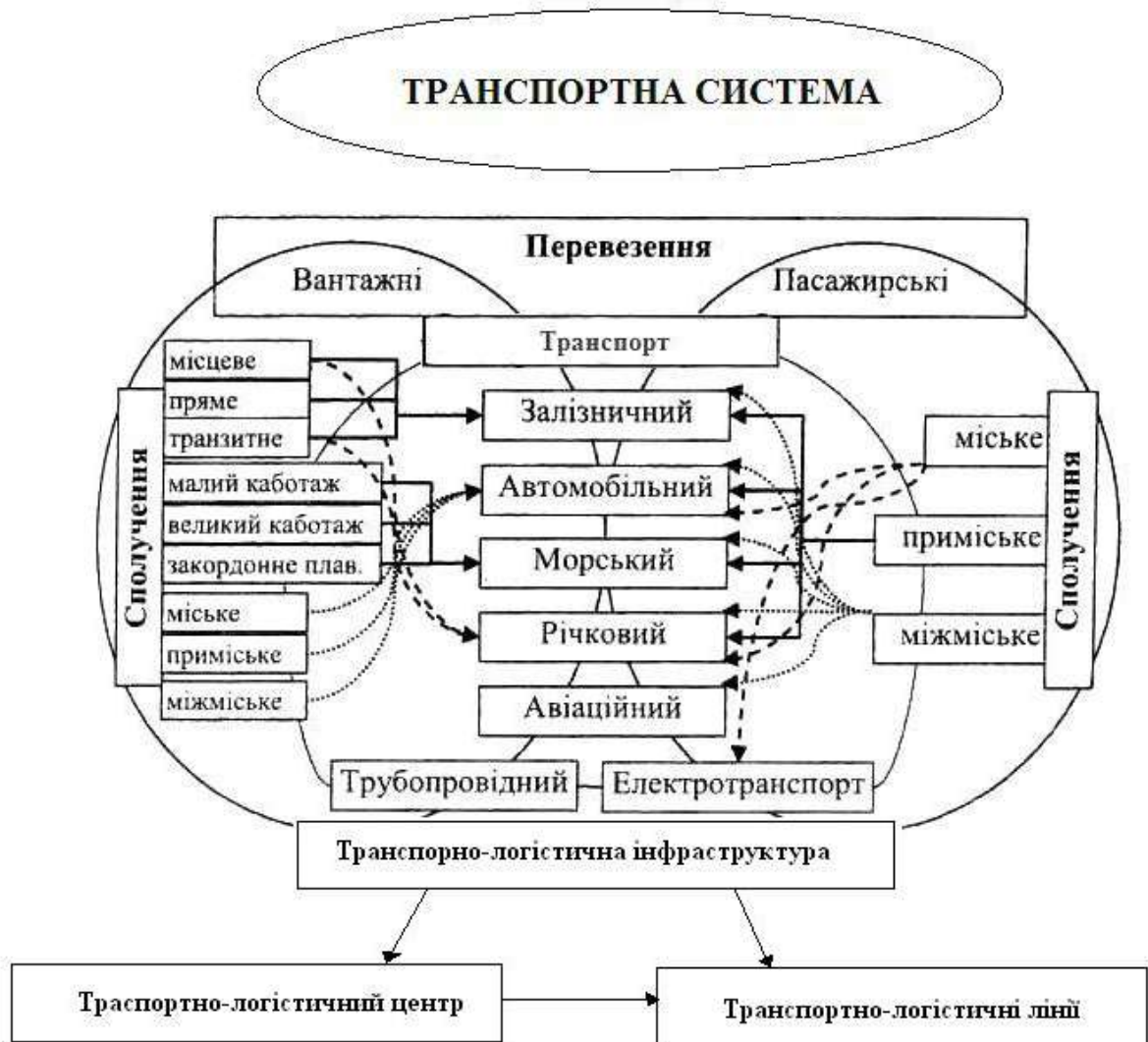


Рисунок 2.1. Структура транспортної системи країни

Донедавна за обсягами вантажних перевезень залізницею Україна посідала 4 місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищував відповідний показник розвинених європейських країн.

Як уже відмічалось, транспортна система України один із найважливіших секторів соціально-економічної діяльності країни, який забезпечує потреби суспільного виробництва і населення у перевезеннях,

цілісність економічного простору держави, відіграє вагомую роль у розвитку зовнішньоторговельних зв'язків з іншими країнами, зміцненні обороноздатності країни. Про це свідчить висока питома вага галузі "Транспорт і зв'язок" у структурі ВВП України.

Як одна з важливих видів діяльності національної економіки України, транспорт створює умови для успішного комплексного і пропорційного розвитку економіки регіонів та країни в цілому.

Транспортна діяльність сьогодні розвивається зниженими темпами, потенційні можливості транспорту загального користування (без урахування трубопровідного) використовуються лише наполовину, а технологічні потужності національної транспортної інфраструктури для транзитних перевезень — на 70-75 %.

Рівнем та особливостями економічного розвитку господарського комплексу регіону та всієї країни зумовлюється характер розвитку транспортної системи, його структура. Одна з основних конкурентних переваг національної економіки України знаходиться в площині реалізації її транзитного потенціалу. Територією України проходять чотири Критських міжнародних транспортних коридори (Пан-європейський №3, Пан-європейський №5, Пан-європейський №7 Дунайський (водний), Пан-європейський №9), а також коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море), коридор Європа-Кавказ-Азія (TRASECA). Цей факт свідчить про те, що наша країна володіє найбільшим показником транзитності в Європі. Наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, що становить понад 22 тис. км залізничних колій (виходять на кордони і взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн, тут функціонує 40 міжнародних залізничних переходів), близько 170 тис. км автомобільних доріг. До початку повномасштабного вторгнення росії в Україну було 30 аеропортів, де діяло 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів (МТП) загальною технологічною потужністю понад 170 млн т, 4 рибні порти, 13 приватних портових пунктів та причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів у широтних

та меридіональних напрямках. Щодоби перевозилось близько 4,8 млн т вантажів та понад 19 млн пасажирів [61].

Зазначене вказує на наявність необхідних передумов для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу.

Необхідною умовою цього процесу є формування та забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичної системи держави, основу якої складають транспортно-логістичні підприємства.

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури.

Характерною особливістю даного процесу в територіальному аспекті вважається, в основному, лінійний тип розміщення, але прослідковується й пунктове розташування об'єктів транспорту. Тому територіальна структура транспорту поєднує в собі як лінійні шляхи сполучення, так і пунктові: пункти й вузли. Поряд з інтегрованими транспортними пунктами, які формуються внаслідок взаємодії різних видів транспорту, виділяються й деякі спеціалізовані, що становлять ядра перетину або злиття не менше трьох напрямів, до складу яких входить одна чи кілька, наприклад, залізничних станцій.

Якщо простими, елементарними територіальними структурами виробництва, зокрема галузевими й комплексними промисловими центрами, агропромисловими зонами з невисокою потужністю виробничого потенціалу зумовлюється утворення дрібних за вантажооборотом транспортних центрів і вузлів, то великі промислові вузли сприяють формуванню інтегральних транспортних вузлів, часто багатопрофільного характеру.

У територіальній структурі господарства в окремих спеціалізованих регіонах з конкретним характером виробництва деякі види вантажів у вантажообігу становлять понад 50% загального обсягу. В них формуються спеціалізовані транспортні вузли, основною функцією яких є відправлення

вантажів – кам'яного вугілля, будматеріалів, продовольчої продукції. Поряд з промисловими центрами і вузлами транспорту вузли складають опорну сітку територіальної організації господарства регіону [61,64].

Особливої актуальності набуває транскордонне співробітництво, тобто створення вільних економічних зон у транспортних вузлах, з яких поєднуються національні інтереси з міжнародними проектами [96]. Діалектичними процесами розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюється увага до транспортної інфраструктури в економічних дослідженнях. Водночас провідними сучасними світовими тенденціями на транспорті вважається перехід на логістичні технології роботи, поява в концептуальній і практичній площинах міжнародних транспортних коридорів (МТК) для перевезення вантажів і пасажирів, які проходять через ряд країн, регіонів, континентів.

Для забезпечення комунікаційних зв'язків транспортно-логістичним центрам (ТЛЦ) належить виняткова місія, бо вони забезпечують зв'язок між віддаленими один від одного економічними районами, підтримують інтегроване управління матеріальними потоками, через що стають не лише складовою частиною державної транспортної системи, але й відіграють провідну роль у формуванні транспортної інфраструктури, в раціоналізації всієї системи вантажного й пасажирського руху.

Першочерговим завданням є формування регіональної транспортно-логістичної інфраструктури, її поступова інтеграція з національною та міжнародною транспортно-логістичними системами перевезень вантажів, що сприятиме входженню України у світове товариство в якості рівноправного партнера.

Основними системоутворюючими компонентами територіальної структури транспортно-логістичних систем є такі вузлові та лінійні об'єкти: транспортні вузли магістральної інфраструктури; транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) або мультимодальні термінальні комплекси (до складу яких входять оптові бази і товарні склади, контейнерні та вантажопереробні

термінали залізничного, автомобільного, морського, річкового й повітряного транспорту); до того ж ТЛЦ можуть утворюватись на базі транспортних вузлів, вільних економічних зон; міжнародні транспортні коридори; магістральні, регіональні й локальні шляхи сполучення.

Поняття транспортно-логістичний центр тотожне поняттю багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс; у деяких наукових публікаціях вони іменуються вантажними розподільчими центрами (ВРЦ), мультимодальними логістичними центрами, логістичними товаророзподільчими центрами, платформами. Впровадження нових прогресивних логістичних транспортних технологій ґрунтується на досвіді функціонування широкої мережі європейських транспортно-складських центрів системи “Євро-платформс” (Неаполь, Ліворно, Марсель, Барселона, Мадрид, Севілья, Бургас, Вікторія, Бордо, Турин, Парма, Бергамо, Страсбург, Париж, Бремен, Манчестер, Глазго та ін.). Названі центри на найсучаснішому рівні виконують всі необхідні основні операції з переробки і транспортування вантажів з наданням усіх видів послуг [50, 52].

Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг, включаючи банківське, інформаційне, консалтингове й аналітичне обслуговування, повний комплекс забезпечення доставки вантажів клієнту за сучасними технологіями.

ТЛЦ, які розташовуються на основних каналах товароруку вздовж МТК, з одного боку, є місцем концентрації вантажопотоків та їх розподілу, а іншого – виконують важливі функції транспортно-логістичного сервісу. Міжнародні та регіональні ТЛЦ представляють собою функціональні елементи транспортно-логістичної системи макrorівня, і є однією з ланок між постачальниками та споживачами (рис. 2.2).

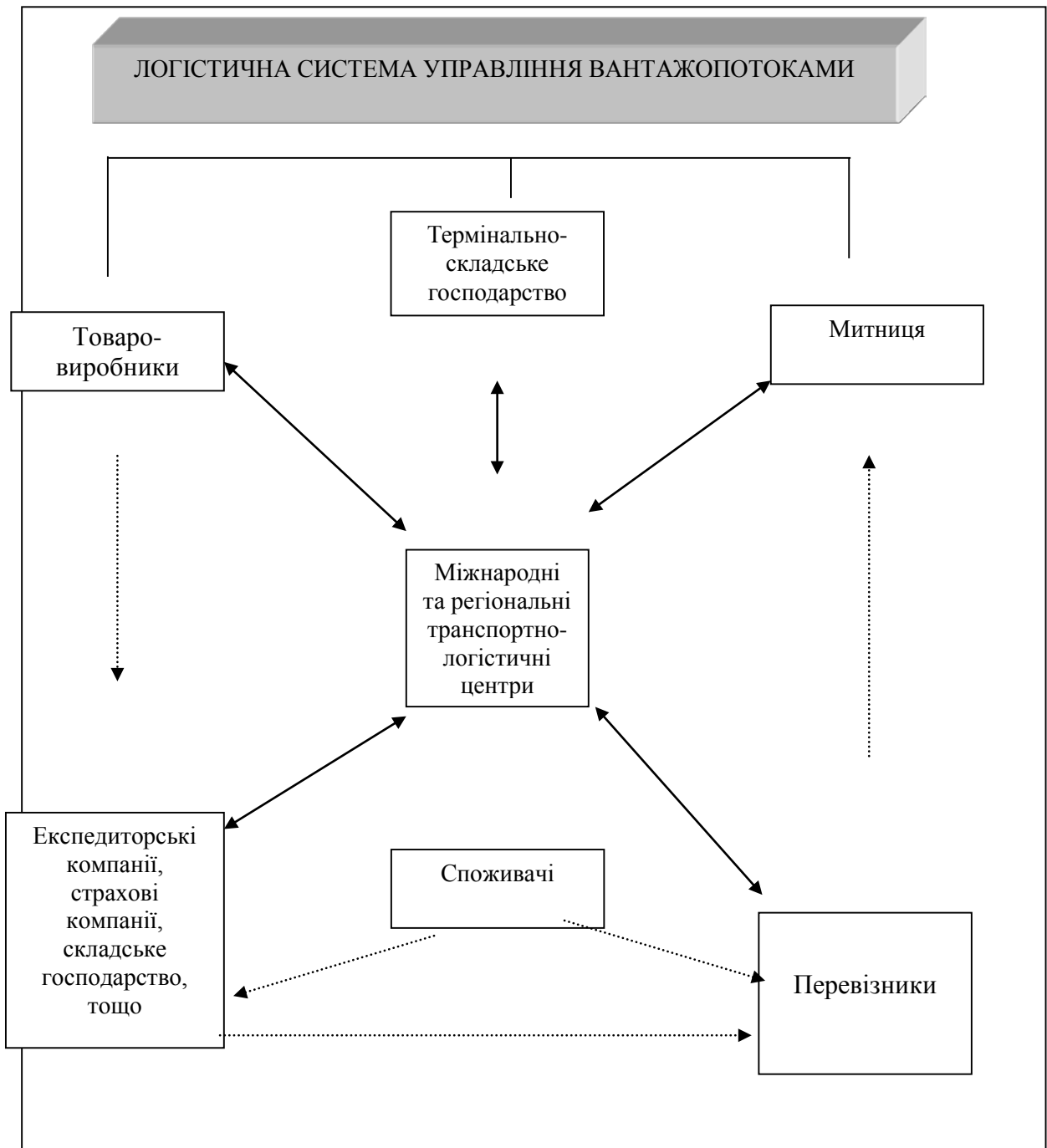


Рисунок 2.2 Транспортно-логістичний центр в логістичній системі управління вантажопотоками

Вони також є поєднаними пунктами, де вантажопотоки концентруються та розділяються. Переваги ТЛЦ полягають у доступності їх

для клієнтів та наданні широкого спектру транспортно-експедиційних та сервісних послуг при доставці вантажу, а також в організації ефективної системи перевезень вантажів на великі відстані, які виконуються по інтермодальним технологіям.

Головна задача ТЛЦ – розширення асортименту транспортно-логістичних послуг та зниження їх вартості в результаті концентрації, при цьому сукупний кінцевий результат більш важливий, ніж сума його складових, що робить доцільним створення спільних підприємств на корпоративній основі.

Створення ТЛЦ – це прогресивний напрямок розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, вони є логістичними транспортними вузловими пунктами, які здійснюють зв'язок між віддаленими один від одного економічними районами та підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. Вони повинні не тільки бути складовою частиною державної (регіональної) транспортної системи, але й грати провідну роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажо- та товароруку.

При переході до нових умов господарювання *метою* транспорту стає не забезпечення економічного благополуччя окремих транспортних галузей, а гарантована державним законодавством реалізація однієї з важливих потреб людини й суспільства – потребі у продовженні процесу споживання через переміщення будь-яких об'єктів за схемою “від дверей до дверей” й “точно в строк”.

Окремо кожен вид транспорту в особливості на магістральних маршрутах не може забезпечити повного циклу перевезення за вказаною схемою. У відповідності з даною технологічною схемою транспорт виступає як єдина система, яка незалежно від транспортних комунікацій й типу рухомого складу, повинна забезпечити задоволення попиту споживача (від окремого індивідуума до крупного промислового або аграрного підприємства) на переміщення об'єкту транспортування на умовах, які визначає споживач.

Множинність клієнтів і транспортних підприємств різної форми власності створює складну ієрархію зв'язків та відносин, яку можна назвати єдиною транспортно-логістичною системою. При наявному її різноманітті та складності функціонально її структура реально складатиметься з наступних складових:

- органи управління єдиною транспортною системою;
- споживачі транспортних послуг;
- виробники транспортної продукції (включає транспортну промисловість по виробництву транспортної техніки, будівництво та утримання шляхів сполучення, підготовку виробничого персоналу тощо);
- транспортні підприємства, які здійснюють експлуатацію транспорту та організацію перевезень (планування транспортного процесу, координацію дій його учасників, облік, контроль, диспетчеризацію перевезень та інші логістичні функції, включаючи експедиційні послуги), а також транспортні банки, транспортні біржі.

Існуючий стан ринку інформаційних технологій показав, що причини, які обумовили відставання темпів створення електронної інфраструктури, а також єдиного стандарту електронного документообігу, мають об'єктивний характер та містяться не тільки у відсутності фінансування, але й у відсутності на вітчизняному ринку транспортних послуг потужних фірм-операторів, які здатні своїми розробками охопити всі рівні електронної інфраструктури від каналів зв'язку до прикладних систем, включаючи телекомунікації та інші електронні технології. Такі функції повинні взяти на себе транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), функціонування яких підвищить ефективність транспортної системи країни.

2.2. Структура транспортної мережі Поділля в логістичній системі регіону

Подільський економічний район має зручне економіко-географічне положення, що визначається його розташуванням в центральній частині країни, сусідством з відносно промислово розвиненими Центральним та Карпатським, Поліським і Причорноморським економічними районами і Республікою Молдовою. Площа – 60,9 тис.км², склад – Вінницька, Тернопільська і Хмельницька області.

По його території проходять важливі залізничні магістралі та безрейкові шляхи сполучення. Це сприяє встановленню тісних економічних зв'язків з головними містами Правобережної частини України – Києвом, Одесою, великими центрами західних областей – Львовом, Івано-Франківськом, Чернівцями та промислового Придніпров'я–Дніпропетровськом і Запоріжжям.

За територією економічний район посідає п'яте місце серед економічних районів України (10,1% від території держави), що створює можливості і потребує його комплексного економічного й соціального розвитку. Протяжність території з півночі на південь 240 км, із заходу на схід -370 км. Розташований район у центральній частині Правобережної України, на Подільській і Придніпровській височинах у лісостеповій зоні республіки з родючими ґрунтами та достатнім зволоженням, що сприяє розвитку агропромислового комплексу. Таке положення позитивно позначається на територіальній організації виробництва. Близькість району до державного кордону України з Білоруссю, Молдовою, Румунією, Польщею, Угорщиною, Словаччиною дає змогу розвивати на його території галузі виробництва, продукція яких експортується або може експортуватися у ці країни .

Економічний район включає 64 адміністративно-територіальних райони, які мають свої особливості для комплексного економічного й соціального розвитку, зумовлені як природними, так і соціально-економічними чинниками.

На території економічного району розташоване 46 міст, 73 містечка і біля 1,8 тис. сільських рад.

Місце Подільського економічного району в економіці України визначається насамперед виробництвом товарів народного споживання, продукції сільського господарства, харчової, будівельних матеріалів, легкої, деревообробної, целюлозно-паперової та деяких інших галузей промисловості.

У Подільському економічному районі досить густа мережа залізничних та автомобільних шляхів сполучення. Експлуатаційна протяжність залізниць загального користування становить 2536 км, основні лінії: Київ – Одеса (через Козятин і Жмеринку); Київ – Львів; Вапнярка – Знам'янка; Козятин – Бердичів; Вінниця – Гайворон; Київ – Шепетівка – Тернопіль – Чернівці та ін.. Основні залізничні вузли – Тернопіль, Жмеринка, Козятин, Вапнярка, Вінниця, Чортків, Гречане, Шепетівка. Автошляхів з твердим покриттям 174 тис. км, основні з них: Луцьк – Тернопіль – Чернівці; Львів – Тернопіль – Хмельницький – Київ. Судноплавство здійснюється по Дністру й Південному Бугу. Через територію економічного району проходять газопроводи «Союз», Уренгой-Помари-Ужгород та ін..

Основне завдання транспортного комплексу регіону – забезпечити суб'єкти господарювання якісними транспортними послугами. Основними обмеженнями сталого розвитку регіону, що стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, є:

- недостатнє оновлення основних засобів виробництва усіх видів транспорту й дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- недостатня ефективність використання геополітичного положення держави та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- незадовільне фінансове становище підприємств, обтяжене платіжною кризою, невирішеність питання повної компенсації підприємствам втрати доходів, зумовленої існуючою практикою державного регулювання тарифів і виконанням пільгових перевезень пасажирів;

- відсутність належного бюджетного фінансування витрат галузі в тих випадках, коли таке фінансування передбачено законодавством;

- значні невиробничі витрати на утримання об'єктів власної соціальної сфери;

- вкрай малі обсяги інвестицій у техніко-технологічну модернізацію та розвиток галузі;

- недосконалість організаційної структури та системи управління;

- недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності галузі, повільне вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права;

- відсутність державної підтримки в оновленні рухомого складу транспорту.

Характер та особливості функціонування транспортного комплексу регіону розглянемо і охарактеризуємо на прикладі Вінницької області, складовій частині Подільського економічного району, базуючись на даних 2020-2023 років.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки Вінницької області. Одним із напрямків розвитку транспортного комплексу області на протязі ряду років залишається забезпечення оновлення рухомого складу, засобів виробництва з метою досягнення їх конкурентоспроможності як на зовнішньому так і на внутрішньому ринках (табл. 2.2).

Через важке фінансове становище у підприємств не вистачає власних коштів на придбання і введення в дію нових основних засобів. Тому на балансі підприємств накопичуються застарілі (морально і фізично) основні засоби, зокрема рухомий склад, який конструктивно не відповідає сучасним вимогам. Основні засоби підприємств цього виду економічної діяльності

характеризуються високим ступенем зносу, який склав 90,3%. Коефіцієнт оновлення основних засобів за останні роки був рівні 1,1%, що нижче ніж в середньому по країні.

Таблиця 2.2

Показники роботи транспортної системи Подільського економічного району*

| Регіони | Показники | | | | | | |
|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------|---|--|---------------------------------|
| | Перевезення вантажів, млн.т | Вантажооборот, млн. т-км | Перевезення пасажирів, млн. чол. | Пасажирооборот, млн. пас-км | Щільність залізничних колій, км на 1000 км ² | Щільність автоомобільних доріг, км на 1000 км ² | Чисельність зайнятих, тис. чол. |
| 2021 рік | | | | | | | |
| Україна | 1805 | 473600 | 8200 | 135800 | 36 | 273 | 733 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| Подільський регіон | 62 | 2836 | 435 | 3377 | 40 | 349 | 45 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| <i>Вінницька обл.</i> | 27 | 1035 | 169 | 1389 | 42 | 338 | 23 |
| <i>Тернопільська обл.</i> | 10 | 552 | 97 | 834 | 41 | 364 | 10 |
| <i>Хмельницька обл.</i> | 25 | 1249 | 169 | 1154 | 36 | 344 | 12 |
| 2022 рік | | | | | | | |
| Україна | 1765 | 418700 | 6845 | 130000 | 36 | 274 | 732 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| Подільський регіон | 61 | 4613 | 491 | 3692 | 40 | 349 | 44 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| <i>Вінницька обл.</i> | 30 | 1533 | 238 | 1669 | 41 | 338 | 24 |
| <i>Тернопільська обл.</i> | 10 | 1035 | 81 | 938 | 41 | 362 | 9 |
| <i>Хмельницька обл.</i> | 21 | 2045 | 172 | 1085 | 36 | 345 | 11 |
| 2023 рік | | | | | | | |
| Україна | 1853 | 412600 | 6813 | 132300 | 36 | 275 | 729 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| Подільський регіон | 74 | 5346 | 468 | 3509 | 39 | 348 | 43 |
| в т.ч.: | | | | | | | |
| <i>Вінницька обл.</i> | 35 | 1849 | 253 | 1519 | 41 | 338 | 23 |
| <i>Тернопільська обл.</i> | 16 | 1251 | 63 | 894 | 41 | 361 | 9 |
| <i>Хмельницька обл.</i> | 23 | 2246 | 152 | 1096 | 36 | 346 | 11 |

*Джерело: Транспорт і зв'язок України, 2023. Статистичний збірник. К.: Держ. ком. статист. України, 2023. 282 с.

В сучасних умовах, коли централізоване фінансування надзвичайно обмежене, розвиток підприємств може здійснюватися за рахунок власних коштів, або за рахунок інвесторів. Так, за 2023 р. інвестиції в основний капітал

(капітальні вкладення) підприємств виду економічної діяльності “Діяльність транспорту та зв’язку” склали 426,7 млн.грн., або 9% від загального обсягу інвестицій в економіку області.

Як і в попередні роки, найбільшу частку капіталовкладень було спрямовано у розвиток наземного транспорту (60,2%) [55].

За 2023р. підприємствами області, що здійснюють свою діяльність у сфері транспорту та зв’язку, отримано 706,3 млн.грн. чистого доходу від реалізації продукції (робіт, послуг), що майже на третину (на 30,9%) більше в порівнянні з минулим роком. Серед підприємств транспорту із прибутком 2023р. закінчили 54,5% підприємств (що на 4,0 в.п. менше в порівнянні з 2022р.), фінансовим результатом від звичайної діяльності до оподаткування яких є прибуток у сумі 37,9 млн.грн. Водночас, 45,5% підприємств залишаються збитковими, сума допущених ними збитків склала 37,0 млн.грн. У порівнянні з 2022р. прибуток прибуткових підприємств збільшився в 1,8 раза, а збиток збиткових – зріс майже на половину (на 47,7%).

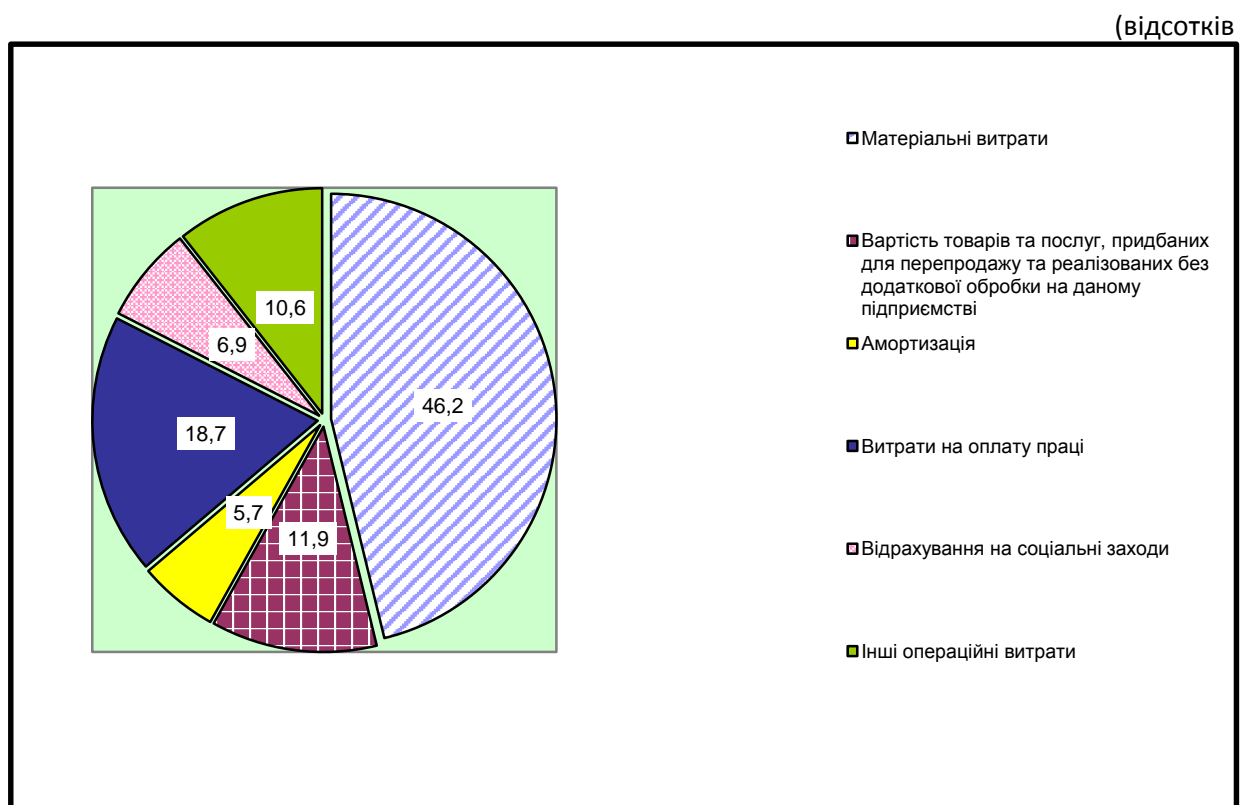


Рисунок 2.3. Структура витрат операційної діяльності підприємств транспорту Вінницької області у 2023 р.

Зросла рентабельність операційної діяльності, яка характеризується відношенням прибутку від операційної діяльності до витрат операційної діяльності, та свідчить про ефективність діяльності підприємств. За 2023р. рентабельність операційної діяльності підприємств транспорту та зв'язку склала 1,7%, що на 1,4 в.п. вище рівня минулого року.

Головне завдання транспортного комплексу області – це забезпечення в повному обсязі потреб всіх видів виробництва і населення в перевезенні вантажів та пасажирів. Важливу роль у внутрішніх і зовнішніх перевезеннях області відіграє залізничний і автомобільний транспорт.

У 2023р. транспортом Вінницької області здійснено перевезення вантажів в обсязі 39,9 млн.т, у т.ч. 6,0 млн.т відправлено залізничним транспортом та 33,9 млн.т – автомобільним. Збільшення проти 2023р. складає 0,7% (табл. 2.3).

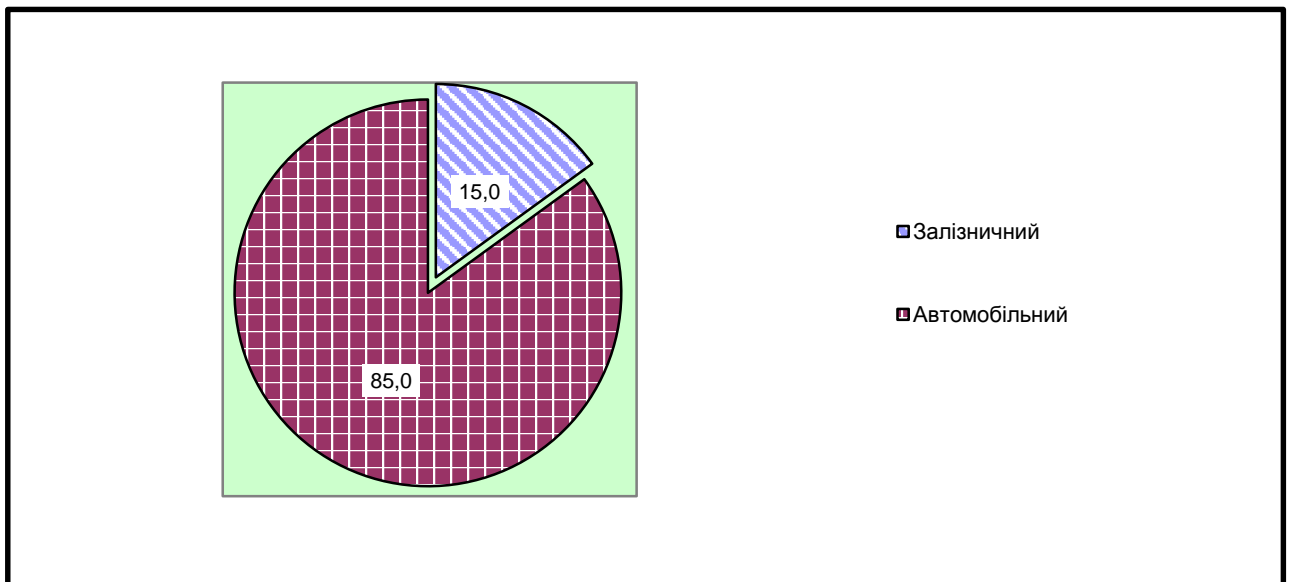


Рисунок 2.4. Структура вантажних перевезень у Вінницькому регіоні за 2023 рік, %

Відправлення вантажів залізничним транспортом порівняно з 2022р. зросли на 2,2%. Збільшилося відправлення основних номенклатурних

груп вантажів: цементу (у 10,0 раза), хлібних вантажів (у 2,1 рази), нафти та нафтопродуктів (в 1,8 раза). У той же час відбулось зменшення по відправленню вугілля (у 2,0 раза), хімічних та мінеральних добрив (на 24,1%), лісових вантажів (на 20,2%), будівельних матеріалів (на 5,4%). Слід зазначити, що у структурі відправлення окремих видів вантажів залізничним транспортом майже три чверті (або 69,1%) належить будівельним матеріалам, 16,4% – хлібним вантажам, 2,8% – лісовим.

Автомобільним транспортом (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) перевезено 33,9 млн.т вантажів, що більше, ніж за 2022р. на 0,4%, та виконано вантажооборот в обсязі 1666,4 млн.ткм, який зріс на 6,3%.

Найбільша питома вага в загальному обсязі перевезених вантажів по області належить м.Вінниці – 22,1%. А такі райони, як Бершадський, Калинівський, Козятинський, Крижопільський та Тиврівський забезпечили майже третину (30,2%) вантажних автоперевезень.

Таблиця 2.3

Перевезення (відправлення) вантажів за видами транспорту у
Вінницькому регіоні (тисяч тонн)

| Види транспорту | 2018 рік | 2019рік | 2020рік | 2021рік | 2022рік | 2023рік |
|-----------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Транспорт | 30565,5 | 31830,7 | 31083,2 | 35103,1 | 39583,7 | 39850,2 |
| Наземний | 30565,0 | 31830,7 | 31083,2 | 35103,1 | 39583,7 | 39850,2 |
| залізничний | 2231,8 | 4094,6 | 4190,7 | 4796,6 | 5838,4 | 5964,8 |
| автомобільний | 28333,2 | 27736,1 | 26892,5 | 30306,5 | 33745,3 | 33885,4 |
| Водний | 0,5 | – | – | – | – | – |
| річковий | 0,5 | – | – | – | – | – |
| Авіаційний | – | – | – | – | – | – |

Джерело: [49, с. 23]

Автомобільним транспортом (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) перевезено 33,7 млн.т вантажів, що

більше, ніж за 2018р. на 11,3%, та виконано вантажооборот в обсязі 1567,8 млн. ткм, який зріс майже на третину, тобто на 31,9%. (табл.. 2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом по містах та районах Вінницького регіону (тисяч тонн)

| Райони | Роки | | | | |
|--------------------------|---------|---------|---------|--------|--------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <i>Вінницька область</i> | 28333,2 | 26892,5 | 30306,5 | 33745 | 33885 |
| м.Вінниця | 4505,1 | 4404,4 | 5416,5 | 7788,5 | 7488,8 |
| м.Жмеринка | 280,4 | 209,1 | 173,7 | 216,9 | 206,2 |
| м.Козятин | 422,2 | 332,1 | 283,3 | 318,6 | 279,6 |
| м.Ладижин | 695,8 | 780,4 | 896,5 | 874,8 | 912,9 |
| м.Могилів-Подільський | 197,5 | 188,4 | 167,5 | 149,1 | 161,9 |
| м.Хмільник | 306,7 | 267,1 | 273,1 | 246,5 | 247,6 |
| <i>Райони:</i> | | | | | |
| Барський | 646,7 | 490,3 | 396,3 | 343,6 | 288,3 |
| Бершадський | 1967,1 | 1345,4 | 1684,1 | 1445,9 | 1591,3 |
| Вінницький | 734,0 | 815,4 | 1284,3 | 1496,7 | 1256,8 |
| Гайсинський | 943,3 | 753,9 | 839,3 | 1740,5 | 1221,2 |
| Жмеринський | 847,3 | 736,6 | 1092,9 | 1146,0 | 1480,4 |
| Іллінецький | 941,5 | 539,6 | 586,8 | 762,5 | 705,4 |
| Калинівський | 1338,0 | 2101,1 | 2180,2 | 2465,8 | 2494,3 |
| Козятинський | 2180,5 | 2178,0 | 2177,7 | 2088,4 | 1931,1 |
| Крижопільський | 536,1 | 1233,3 | 1646,9 | 1734,1 | 1828,6 |
| Липовецький | 870,1 | 640,3 | 663,4 | 721,5 | 750,9 |
| Літинський | 443,9 | 185,7 | 166,2 | 212,2 | 221,7 |
| Могилів- Подільський | 248,2 | 119,7 | 95,3 | 102,2 | 125,4 |
| Мурованокуриловецький | 207,8 | 214,2 | 237,8 | 210,5 | 448,7 |
| Немирівський | 1150,5 | 623,9 | 1074,9 | 1405,9 | 1490,9 |
| Оратівський | 382,2 | 257,1 | 255,3 | 257,5 | 294,5 |
| Піщанський | 237,4 | 186,3 | 194,5 | 138,3 | 226,1 |
| Погребищенський | 880,1 | 895,7 | 958,4 | 1015,4 | 799,8 |
| Теплицький | 704,9 | 541,2 | 464,6 | 456,8 | 489,4 |
| Тиврівський | 1046,5 | 1848,3 | 2179,3 | 2402,8 | 2404,1 |
| Томашпільський | 873,2 | 1023,4 | 742,1 | 545,0 | 794,8 |
| Тростянецький | 1216,1 | 945,4 | 1017,6 | 793,1 | 703,0 |
| Тульчинський | 1096,1 | 567,8 | 575,4 | 580,0 | 578,2 |
| Хмільницький | 540,2 | 417,3 | 493,1 | 591,0 | 846,2 |
| Чернівецький | 284,8 | 163,4 | 200,0 | 254,9 | 274,0 |
| Чечельницький | 235,6 | 284,3 | 246,5 | 248,6 | 167,6 |
| Шаргородський | 814,8 | 610,0 | 623,2 | 585,3 | 664,3 |
| Ямпільський | 558,6 | 522,4 | 499,0 | 406,4 | 511,4 |
| Джерело : [41; 54] | | | | | |

Найбільша питома вага в загальному обсязі перевезених вантажів автотранспортом по області належить м.Вінниці – 23,1%, а третина припадає на Гайсинський, Калинівський, Козятинський, Крижопільський та Тиврівський райони.

За 2023р. послугами пасажирського транспорту (з урахуванням перевезень міським електротранспортом) скористалися 244,9 млн. пасажирів, що на 7,4% менше, ніж у 2022р.

Залізничним транспортом у 2023р. відправлено 16,5 млн. пасажирів, що на 1,8% менше, ніж у попередньому році.

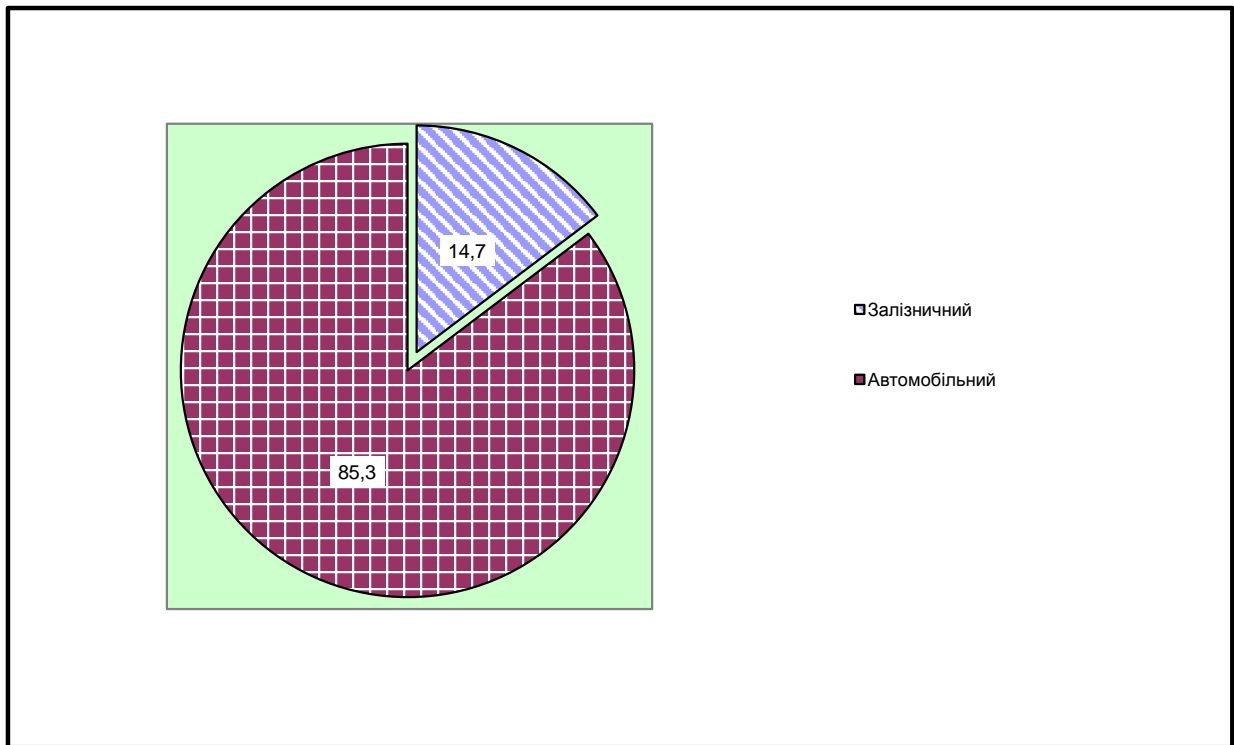


Рисунок 2.5. Питома вага окремих видів транспорту у загальному перевезенні (відправленні) вантажів Вінницького регіону у 2023 році, %

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 111,8 млн. пасажирів, що на 1,9% більше попереднього року.

РОЗДІЛ 3

ПРОГНОЗ ТА ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНІЙ ЛОГІСТИЦІ

3.1. Регуляторно-організаційні важелі впливу на розвиток та управління транспортними перевезеннями

В умовах широкомасштабних структурних змін, що відбуваються в Україні, виникає необхідність створення організаційних структур управління на транспорті на рівні регіонів і країни в цілому.

Управління на транспорті на рівні регіонів - це управління його розвитком і функціонуванням. Специфіка регіонального управління призводить до того, що воно відрізняється від усіх інших видів управління на адміністративній території й виражається інтегрованою функцією галузевого, державного, місцевого (самоврядування) і міжгалузевого управління.

Управління регіональним транспортним комплексом опирається на розуміння того, що:

- а) транспорт регіону має складну розгалужену структуру;
- б) складені елементи регіональної транспортної системи вимагають для свого управління розробки специфічного механізму управління;
- в) ці механізми повинні бути взаємно несуперечливі.

Основні форми прямого впливу на розвиток транспортного комплексу регіону включають:

- розробку планів і прогнозів;
- бюджетне фінансування економічних і соціальних цільових програм, інвестиційних проектів;
- розміщення на підприємствах регіону замовлень для загальнорегіональних потреб;
- надання субвенцій для окремих підприємств, що працюють у складних соціально-економічних умовах;

- здійснення націоналізації або приватизації підприємств.

У системі методів управління соціально-економічним розвитком регіону важливе значення має вибір оптимального поєднання адміністративних і економічних методів.

Адміністративні методи управління економікою та транспортним комплексом регіону базуються на властивих регіональній системі відносинах влади й підпорядкування. Регіональні органи, наділені владою, здійснюють адміністративну діяльність, завдання якої полягає в координації напрямків діяльності господарюючих суб'єктів регіону. Адміністративні методи дозволяють забезпечити реалізацію загально регіональних інтересів (інтересів регіональної системи як єдиного цілого), перевагу цих інтересів над інтересами окремих суб'єктів регіональної економіки.

Адміністративні методи управління здійснюються у формі:

- прямих адміністративних розпоряджень, постанов, що мають обов'язковий характер, адресованих суб'єктам регіональної економіки, що впливають на конкретно сформовану ситуацію;
- установлення правил, що регулюють діяльність функціонуючих у регіоні підприємств і організацій різних форм власності (нормативне регулювання);
- розробки рекомендацій, а також впливу, здійснюваного за допомогою контролю (наприклад фінансово-бюджетного) і нагляду (наприклад нагляду за дотриманням державних стандартів).

В основі адміністративних методів лежить дотримання обов'язковості виконання приписів, а також можливість застосування примусу відносно окремих підприємств, що порушують установлені правила.

Економічну сутність поняття механізму управління регіональним транспортним розвитком визначають цільова спрямованість, рівень економічної діяльності та специфіка об'єкту управління, принципи функціонування. За цими критеріями передбачають можливість виділення визначених економічних відносин в автономну систему (рівень економічної

діяльності та специфіка об'єкту управління), яка здатна забезпечувати власне відтворення (принципи функціонування) і розвиток (цільова спрямованість).

На форму прояву механізму управління регіональним транспортним комплексом впливають чинники як ендогенного, так і екзогенного характеру. Перші визначають поелементну структуру даного механізму і включають суб'єкти управління та їх повноваження, тип й характер взаємодії цих суб'єктів, форму правового та організаційно-фінансового забезпечення, склад і характер інструментів (методів) управління. Екзогенні фактори обумовлюють цільову спрямованість та конкретизують форму функціонування механізму управління. До основних з них можна віднести: рівень економічної сфери та об'єкт управління; тип макроекономічної системи, що обумовлений співвідношенням механізмів координації діяльності суб'єктів господарювання; фазу господарського циклу функціонування економіки на відповідному рівні та за визначений період.

Для України, де проходить реформування економічних відносин, проблема управління регіональним розвитком, зокрема вдосконалення системної організації регіонального транспортного комплексу в регіонах постає в гострій формі та потребує серйозної уваги.

Подальший розвиток транспорту на ринку послуг повинен забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та оборону України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України, функції та інтереси держави. Разом з тим для безпосереднього розвитку та управління галузями економіки, соціально-культурної сфери та адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність. Виконавча і розпорядча діяльність органів виконавчої влади має свої характерні риси:

- по-перше, ця діяльність має загальнодержавний характер і охоплює

найбільш важливі сторони життя суспільства;

- по-друге, ця діяльність спрямована на виконання законів України, інших нормативних актів, а також міжнародних правових актів;
- по-третє, ця діяльність носить організаційний зміст, за допомогою якого здійснюється безперервний, постійний і цілеспрямований вплив на волю громадських колективів з метою регулювання і координації їх спільної праці;
- по-четверте, ця діяльність носить юридично-владний розпорядчий характер.

Нормальне і безпечне функціонування транспортної системи можливе лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки.

Законодавством України визначені мета і завдання державного управління в галузі транспорту на принципах, закріплених Конституцією України і досить повно висвітлених в юридичній літературі.

Управління в галузі транспорту має забезпечувати створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту (ст. 3 Закону України "Про транспорт").

Ще конкретніше визначені цілі й завдання державного регулювання в галузевих нормативних актах. Стаття 4 Закону України "Про залізничний транспорт" установлює, що з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту. Крім того, управління процесом перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього

процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями провадяться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарського суб'єкта.

В Законі України "Про автомобільний транспорт" (ст.6) закріплюється, що основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

Саме цей вид транспортної галузі є одним з найважливіших національної економіки. Практично не має жодного підприємства промисловості, будівництва, сільського господарства, зв'язку та інших галузей економіки де б не використовувався автомобільний транспорт.

Автомобільний транспорт — це сукупність транспортних засобів, з допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами, а також виконання спеціальних виробничих функцій. До складу автомобільного транспорту входять:

1) автомобільний транспорт загального користування як підгалузь галузі транспорту, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють перевізники, автостанції, автовокзали, виконавці ремонту та технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали(авто-порти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти;

2) автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ і організацій, що використовуються тільки для власних потреб;

3) автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб [39].

Вантажний автомобільний транспорт виконує перевезення вантажу і вантажобагажу. Може використовуватися у технологічному процесі

виробництва. До нього належать усі вантажні автомобілі вантажопідйомністю 1,5 т й більше.

Автомобільний транспорт — наймобільніший з усіх існуючих видів транспорту. З його допомогою здійснюється повсякденний транспортний зв'язок між підприємствами, закладами та організаціями, між ними і підприємствами інших видів транспорту. Однією з особливостей автотранспорту є його можливість здійснювати доставку вантажів від складу відправника до складу отримувача.

Основні його функції: забезпечення нормального функціонування виробництва та обігу продукції промисловості та сільського господарства; забезпечення потреб будівництва; задоволення потреб населення в автоперевезеннях; забезпечення оборонних потреб держави.

Здійснюючи перевезення та виконуючи інші, пов'язані з перевезенням види транспортної діяльності, автотранспортні підприємства зобов'язані:

- а) повністю задовольняти потреби населення та національного господарства в перевезеннях;
- б) виконувати плани перевезень вантажів і пасажирів;
- в) забезпечувати збереження вантажів, що перевозяться;
- г) забезпечувати високу культуру обслуговування пасажирів і замовників перевезень;
- д) своєчасно доставляти вантажі у місця призначення;
- ж) вести свою діяльність ефективно й економічно.

У практичній діяльності автотранспорту бере участь велика кількість автотранспортних підприємств і організацій, в яких задіяний багаточисельний колектив. Ясна річ, що належним чином організувати діяльність з перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, забезпечити високий рівень обслуговування пасажирів, їх безпеку при перевезеннях, збереження вантажів і багажу, раціонально використовувати рухомий склад і зменшувати транспортні витрати можливо лише за умови чіткого

врегулювання прав і обов'язків усіх сторін транспортного процесу. Це досягається встановленням державою спеціальних правил поведінки, на основі яких здійснюється транспортна діяльність.

Важливими є організаційні структури управління, які представлені тією основою, котра чітко вимагає ієрархії, співвідношення централізації і децентралізації, виконання тих чи інших функцій у системі виробництва в сукупності взаємопов'язаних організаційних одиниць (елементів, ланок). Функціонуюча організаційна структура є система управління окремим підприємством або їх групою, тобто упорядкована сукупність елементів, які знаходяться у визначених (а не випадкових) взаємозв'язках, встановлених відносинах. Формування організаційної структури управління відбувається в умовах реального соціально-економічного простору, переходить в історичній послідовності із однієї форми в іншу.

Варто зауважити, що характер організаційних структур управління на транспорті істотно залежить від форми власності перевізників. Важливими чинниками є також характер і обсяги перевезень, фінансові можливості власників транспорту, їхня конкурентоспроможність.

Різноманітність організаційних структур визначається рівнем його централізації, особливостями вибору виду транспорту. Чітко виражену структуру управління на різних рівнях має залізничний транспорт.

На сучасному етапі економічного розвитку багатьох країн характерним є зростання ролі транспорту. Загальною рисою, яка характерна тою чи іншою мірою для багатьох країн, є тенденція до створення єдиних органів управління транспортними системами, основу якої становлять такі фактори: концентрація матеріального виробництва в повному обсязі та зростаючі в період світової кризи труднощі в розвитку транспорту. Це призводить до того, що немало держав світу повинні все більше переймати на себе контроль за розвитком і використанням транспортних засобів.

До інструментів управління транспортом належить певна система стабілізаторів, регуляторів і соціальних компенсаторів.

Стабілізаторами слугують наступні реалії: єдині правила (стандарти) перевезень вантажів і пасажирів; єдині вимоги до конструкції та експлуатації транспортних засобів; єдині правила безпеки перевезень і дисципліна праці у сфері транспорту; єдині стандарти екологічної безпеки транспортного виробництва; єдині основи транспортного права.

Регуляторами управління транспортом виступають:

- перспективні державні програми розвитку й покращення роботи транспортних систем, у тому числі кожного з видів транспорту;
- субсидії з державного бюджету для реалізації пріоритетних цілей держави у середовищі транспорту;
- державні замовлення на перевезення вантажів і пасажирів;
- антимонопольне обмеження цін на найважливіші перевезення на окремі послуги;
- податки на прибуток та пільги з оподаткування підприємств транспорту;
- ліцензування у сфері перевезень і транспортних послуг.

Елементами соціальних компенсаторів вважаються: розміри доплат робітникам транспорту, пов'язаних з особливостями їхньої трудової діяльності; обмеження мінімального заробітку; державна система соціального страхування й пенсійного забезпечення; розміри прямих компенсацій робітникам, пов'язаних з інфляцією; державні заходи по розв'язанню проблеми зайнятості; прямі субсидії з держбюджету для поліпшення житлових умов, медичного та культурно-побутового обслуговування робітників транспорту.

Зважаючи на викладені умови в роботі розроблено та запропоновано суттєві зміни до організаційної структури управління на регіональному рівні (рис 3.1). Найважливіші з них тісно пов'язані між собою, доповнюють одна одну й реалізується державними органами у формах конкретної економічної політики.



Рис.3.1. Організаційна структура управління транспортним комплексом в регіоні

Державне регулювання розвитком транспортної системи країни та регіональним транспортним комплексом, як це засвідчується світовим досвідом, є ефективним лише в разі, коли система його методів використовується комплексно і її складники не мають суперечностей. Перспективні державні програми розвитку й удосконалення роботи транспорту не повинні мати директивного характеру, повинні створюватися на основі глибокого вивчення й прогнозування державними органами сукупного попиту на транспортні послуги. Адже важливим важелем держави є не розподіл завдань суб'єктам господарювання на транспорті, а цільова організація їхнього економічного та соціального розвитку на перспективу. Таким програмуванням розв'язуються не лише проблеми кількісних зв'язків і прямого впливу на виробників транспортних послуг, але й забезпечується

інформування їх про зміни суспільних потребах та і про стимулювання зацікавленості у задоволенні виробничих потреб.

Державне замовлення повинно стосуватися лише для тих перевезень, відправником яких є безпосередньо уряд чи будь-який суб'єкт господарювання за його дорученням. Це поширюється і на військові перевезення, доставку вантажів особливої важливості та ін. З переходом на довільні відносини підприємств транспорту з підприємствами всіх форм власності у промисловості, будівництві, сільському господарстві на рівні уряду доцільно формувати і реалізовувати не річний план-замовлення, а річний план-прогноз, яким окреслюються орієнтири на підготовку потужностей і ресурсів, що й дозволяє домогтися загального позитивного настрою транспортних компаній на безумовне задоволення всіх потреб у перевезеннях за умов конкуренції.

Проблеми управління в транспорті тісно переплітаються з питаннями планування, економіки і прогнозування розвитку транспорту. В плануванні і прогнозуванні світової транспортної системи, як і інших галузей економіки, намітилася тенденція до розробки стратегічних прогнозів розвитку шляхів сполучення і їхніх ланок, програм реконструкції річкових портів, аеропортів, модернізації рухомого складу тощо. Вищесказане свідчить, що питанням управління транспортом необхідно приділяти неослабну увагу для досягнення успіхів у вирішенні задач координації перевезень різними видами транспорту на основі використання досягнень науки і техніки.

Стратегічна спрямованість економіки нашої країни на соціальний розвиток та інтеграція у світову господарську систему загострюють ряд проблем з формування раціонального і високоефективного господарського комплексу країни та її регіонів. Серед ряду чинників, які визначають ефективність процесу комплексного розвитку, вагоме місце займає транспортне забезпечення функціонування господарства регіонів та системи їх транспортно-економічних зв'язків.

Провідними сучасними світовими тенденціями на транспорті є перехід на логістичні технології роботи та виникнення як в концептуальній, так і практичній площині міжнародних транспортних коридорів (МТК) для перевезення вантажів і пасажирів, які проходять через декілька країн, регіонів, континентів.

Важливу роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажо- та пасажироруху відіграють транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), які можуть розвиватися в межах транспортних коридорів, магістралей, прикордонних вузлів, вільних економічних зон. Поняття транспортно-логістичний центр співставили з поняттям багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс, або вантажний розподільчий центр (ВРЦ), мультимодальний логістичний центр, логістичний товаророзподільчий центр, тощо. ТЛЦ, координуючи використання різних видів транспорту, виконуючи вантажо-розвантажувальні роботи, забезпечуючи короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, вантажопереробку, надаючи повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг, повинні в подальшому набути широкого розвитку.

Для вирішення питання подальшого розвитку та розміщення транспортного комплексу регіонів слід виробити стратегію управління для реалізації основних завдань, які необхідно вирішувати. Серед них основними є наступні: поліпшення інвестиційного проекту; визначення на законодавчому рівні єдиних вимог до транспортних засобів, що повинні допускатись для надання послуг пасажирського перевезення; зниження рівня аварійності на дорогах шляхом підвищення державних вимог до перевізників, здійснення контролю за дотриманням ними норм та стандартів чинних нормативно-правових документів та законодавства.

3.2. Шляхи вдосконалення транспортної діяльності в процесі розвитку господарства регіону

Дослідження регіональних проблем соціально-економічного розвитку на базі створення раціональної системи транспортно-економічних зв'язків, оцінка функціонування галузі на сучасному етапі розвитку господарства набуває особливого значення.

Розвиток регіонального транспортного комплексу стає можливим за умови становлення й розширення територіального поділу праці, бо комерційна стабільність та стійкість транспорту залежить від постійного обміну товарами і послугами між територіями, стосовно яких і формуються доходи від перевезень і робота галузі.

Надаючи можливості доступу до нових територій регіонів, транспорт формує нові умови співпраці господарюючих суб'єктів, розширює межі спілкування населення різних регіонів країни, виконує роль стимулюючого фактора в процесі розширення виробництва, забезпеченні взаємозв'язку між жителями усіх регіонів країни. Дослідження ефективних напрямів роботи транспорту спрямовані на визначення й дотримання просторових економічних зв'язків, які виступають зв'язуючою ланкою серед інших комплексів територіальної структури. Для визначення рівня розвитку регіону цілком доречно використовувати низку тих показників, якими визначаються основні риси і відмінності регіонів. Ефективність функціонування транспорту прослідковується за темпами розвитку і рівнем економічної збалансованості всіх його ланок, а стабільний розвиток можливий при умові раціонального розподілу загального обсягу перевезень між окремими видами транспорту залежно від сфери найвигіднішого використання кожного з них.

Зростання процесів глобалізації і посилення регіоналізації в Україні спричинили до необхідності розробки методологічних основ економічної науки, зокрема питання активізації транспортної діяльності у господарському комплексі регіону з врахуванням особливості територіальної організації і

спеціалізацію господарських систем, специфіку становлення та функціонування ринкових утворень. У цьому процесі особлива увага належить методам і способам дослідження економічних явищ, спираючись на які можна виявити сутність і зміст структурних змін у галузі, а також аналізу функціонального взаємозв'язку і кількісної залежності транспорту від діяльності виробничої інфраструктури [64 с.36].

Дослідження процесів розміщення й розвитку господарського комплексу регіону, його транспортної мережі стає можливим за допомогою галузевого, міжгалузевого і системно – структурного методів дослідження, які дозволяють проаналізувати підходи і методи вивчення соціально – економічних процесів і принципів розміщення продуктивних сил регіону. Ефективним поєднанням різних методик такого аналізу забезпечується висока ефективність оцінки проблем, які вивчаються [51].

Галузевий підхід до наукового осмислення регіонального розвитку території ґрунтується на дослідженні численних чинників, якими визначається територіальна організація виробництва. Міжгалузевий аналіз розвитку й розміщення сукупних галузей поки що менш розвинений, ніж галузевий підхід до такого дослідження. Все-таки він дозволяє проаналізувати особливі залежності територіальної організації галузі від розвитку і розміщення інших галузей, пов'язаних з нею. Таким способом повніше враховується вплив науково – технічного прогресу на розвиток виробництва, що, на наш погляд, не може не вважатися позитивним явищем. Для точності і переконливості результатів значну увагу належить приділити аналізу використання пасивно діючих або неповно задіяних транспортних ділянок.

Вважаємо, що аналіз виробництва й транспортної діяльності регіону доцільно здійснювати із застосуванням методу системно – структурного аналізу, методологія якого передбачає комплексний підхід до аналізу економічних явищ і до створення тих умов, якими визначається їхній розвиток. Відсутність належного комплексного підходу, розвитку методів і способів структурного аналізу призводить до неефективності запроваджених

економічних реформ. Ще й дотепер теоретичне обґрунтування методів структурного аналізу транспортної системи регіону опрацьовано неповністю, що зумовлює доцільність подальшого дослідження.

Алгоритм діяльності транспорту регіону за даним методом відбувається поетапно. На першому етапі дослідження визначають економіко – географічні особливості регіону, надається повна характеристика природних умов і ресурсів регіону, визначається рівень економічного розвитку і структура матеріального виробництва. На другому етапі здійснюється аналіз структури транспортної системи, транспортне забезпечення виробничого комплексу регіону, розподіл вантажних перевезень між різними видами транспорту, їхня динаміка й поєднання, проводиться аналіз доцільності взаємодії транспортних складових у регіонах, які вивчаються. Третій етап супроводжується дослідженням особливостей кожного виду транспорту регіону в територіальному і функціональному аспектах, аналізуються обсяги транспортних перевезень.

Системно – структурний підхід тісно пов'язаний з дослідженням продуктивних сил регіону, з аналізом виробничо – територіальних зв'язків. У процесі розгляду ролі транспорту у економічних відносинах постає питання побудови механізму формування транспортно – економічних зв'язків господарської системи за ринкових умов з виявленням раціональних зон збуту готової продукції з метою пошуку нових, більш доцільних шляхів сполучення, реформування моделі раціонального використання окремих видів транспорту для їхньої реалізації.

Відносну забезпеченість території й населення транспортними шляхами можна визначити з допомогою коефіцієнта Енгеля [28, с.69]:

$$K = L / \sqrt{PS}, \quad (1.4)$$

де : L – приведена довжина транспортних шляхів,

P – чисельність населення,

S – господарські освоєна територія.

Забезпечення раціональності й рівномірності перевезень - одне з основних завдань діяльності транспорту. Для районування раціональних перевезень продукції промислового комплексу регіону, А.Є. Пробст запропонував формулу для визначення ефективності спеціалізації за розрахунком радіуса перевезень продукції:

$$r = [P_2 + LT - P_1] / 2T, \quad (1.6)$$

де: r – граничний раціональний радіус перевезень,

L – відстань між пунктами виробництва і споживання цього виду продукції,

P_1 - собівартість виробництва у спеціалізованому районі,

P_2 – собівартість виробництва продукції у районі споживання,

T – собівартість перевезень одиниці продукції на відстань 1 км.

Розрахунки за формулою (1.6) доцільно проводити через визначення найбільш раціонального радіуса перевезень продукції від виробника до споживача, у виборі найбільш оптимального варіанту доставки вантажу з найменшими експлуатаційними витратами, що вважається основним завданням у створенні нових шляхів сполучення або маршрутів [27, с.124].

Територіальна диференціація регіонів країни за рівнем забезпеченості шляхами сполучення визначається за ознакою щільності транспортної мережі. Така щільність окреслюється відношенням експлуатаційної довжини мережі до площі території регіону [95]:

$$d_s = 1000 L_e / S \quad (1.7)$$

де: d_s – коефіцієнт забезпеченості регіону видами транспорту,

L_e - довжина мережі на території регіону,

S – площа регіону.

Забезпеченість регіону транспортними шляхами доцільно визначати з допомогою використання показника засобів виробництва транспорту:

$$K_t = \Phi / \sqrt[3]{PSQ}, \quad (1.8)$$

де: Φ – засоби виробництва транспорту,

S – площа економічно активної території регіону

Q – валова продукція виробничих підприємств, яку вироблено на певній території [24].

Для проведення аналізу діяльності кожної сфери виробництва пропонується система техніко – економічних показників її розміщення, яка включає в себе витрати основних видів сировини, палива, теплової і електричної енергії та води; вихід виробничих відходів (на одиницю продукції) і їх характеристика; трудові витрати на одиницю продукції; питомі витрати засобів виробництва.

Необхідність оптимізації транспортної сфери та аналіз потреб дедалі набуває все більшого значення в плануванні роботи транспортної галузі, особливо в плануванні обсягів вантажних перевезень. Головне завдання експлуатаційної роботи залізниці полягає, без сумніву, у виконанні плану перевезень з мінімальними витратами засобів і максимально можливою швидкістю руху потягів і забезпеченням безпечності такого руху .

Ефективність експлуатаційної роботи досягається високим рівнем наданих послуг для задоволення потреб господарської структури і населення, а також раціональним використанням рухомого складу на основі розрахунку пропускної і провізної спроможності залізничних шляхів. Унаслідок якнайповнішого визначення потрібної пропускної спроможності шляхів і обсягу капітальних вкладень формуються вантажні потоки за напрямленнями залізниць. Із загального обсягу перевезень доцільно виділити найбільш масові вантажі, які розподіляються по групах: кам'яне вугілля, нафтопродукти, кольорова руда, мінеральні добрива, цемент, лісові, будівельні , хлібні вантажі, брухт чорних металів тощо [47].

Оцінка функціонування транспорту включає застосування певного набору якісних і кількісних показників, на основі аналізу яких визначається подальший план експлуатаційної діяльності транспортних засобів. До основних кількісних показників належать:

- обсяг перевезень (відправлень), який визначається кількістю перевезеного вантажу по залізниці у місцевому сполученні, його ввозу, вивозу

і транзиту. Обсяг перевезень вантажів вимірюється кількістю перевезених тонн вантажу і кількістю тонно – кілометрів нетто;

- вантажообіг – основний показник роботи діяльності транспорту за вантажними перевезеннями; цей показник визначається добутком кількості перевезеного вантажу на відстань перевезень.

Вантажообіг можна розрахувати за формулою:

$$\Sigma PL = P_1 L_1 + P_2 L_2 + \dots + P_n L_n, \text{ ткм} \quad (1.11),$$

де: ΣPL – вантажообіг, ткм;

P_1, P_2, P_n - кількість перевезеного вантажу, т.;

L_1, L_2, L_n - відстань перевезень, км.

Вантажообіг і обсяг перевезень вантажів залежать від багатьох факторів.

У першу чергу – це розміри виробництва промислової і сільськогосподарської продукції, розміщення продуктивних сил, спеціалізація виробництва по областях та регіонах країни, розподіл перевезень за видами транспорту, якість планування постачання, збуту і перевезень. Як правило, найбільше впливають на обсяги перевезень розміри виробництва продукції: зі зростанням виробництва продукції зростає кількість вантажу, який перевозиться; цим забезпечується пропорційна залежність між названими величинами;

- вантажонапруженість, якою характеризується інтенсивність використання у перевізному процесі транспортних шляхів визначають діленням виконаного вантажообігу на експлуатаційну довжину шляху[46]:

$$E = \Sigma PL / L_e, \text{ ткм/км}; \quad (1.12)$$

- середня дальність перевезень, яка вказує на відстань, котру проходить вантаж від місця навантаження до місця вивантаження і визначається діленням сумарного вантажообігу на загальний обсяг перевезень вантажу:

$$L_{cp} = \Sigma PL / \Sigma P, \text{ км}; \quad (1.13)$$

Дальність перевезення вантажів є одним із важливих показників роботи транспорту, який впливає на розмір вантажообігу, термін доставки вантажу і на показники використання рухомого складу. Скороченням дальності перевезень досягається зменшення витрат суспільного господарства на

транспортування, зниження потреби у рухомому складі і провізній спроможності транспорту.

Успішність функціонування промислового комплексу чи окремого виробництва залежить від можливостей діяльності транспорту в забезпеченні його всіма праце-ресурсами. Базуючись на системі показників, що характеризують роботу транспортної системи та результативність її окремих складових, можна в узагальненому виді визначити ефективність функціонування цієї складної структури:

$$SW = Ke \left(\sum_{i=1}^n W1 + W2 + W3 + \dots + Wn \right) \quad (1.15)$$

де: Ke – загальний коефіцієнт емерджентності галузі

$W1$ – величина прибутку на залізничному транспорті;

$W2$ – величина прибутку на автомобільному транспорті;

$W3$ – величина прибутку на річковому транспорті;

Wn величина прибутку на авіаційному транспорті;

Вивчення вантажних та пасажирських перевезень сприяє досконалому плануванню підвищення ефективності роботи всієї транспортної галузі, що є вкрай важливим у визначенні потреб у технічних транспортних засобах і капітальних вкладень у будівництво нових залізничних і автомобільних магістралей, морських портів і аеродромів. Ця проблема актуальна за нинішніх умов господарювання.

Впровадження ринкового механізму господарювання змінює вимоги і обумовлює пошук нових підходів до забезпечення ефективною роботи транспортного комплексу та ринку транспортних послуг.

Модель транспортного комплексу регіону включає: транспортні шляхи (комунікації), вантажні термінали, склади, порти, вантажні станції, вокзали, автостанції, депо, станції сервісного обслуговування, заправні станції. Загальна модель наведена на рис.3.2.

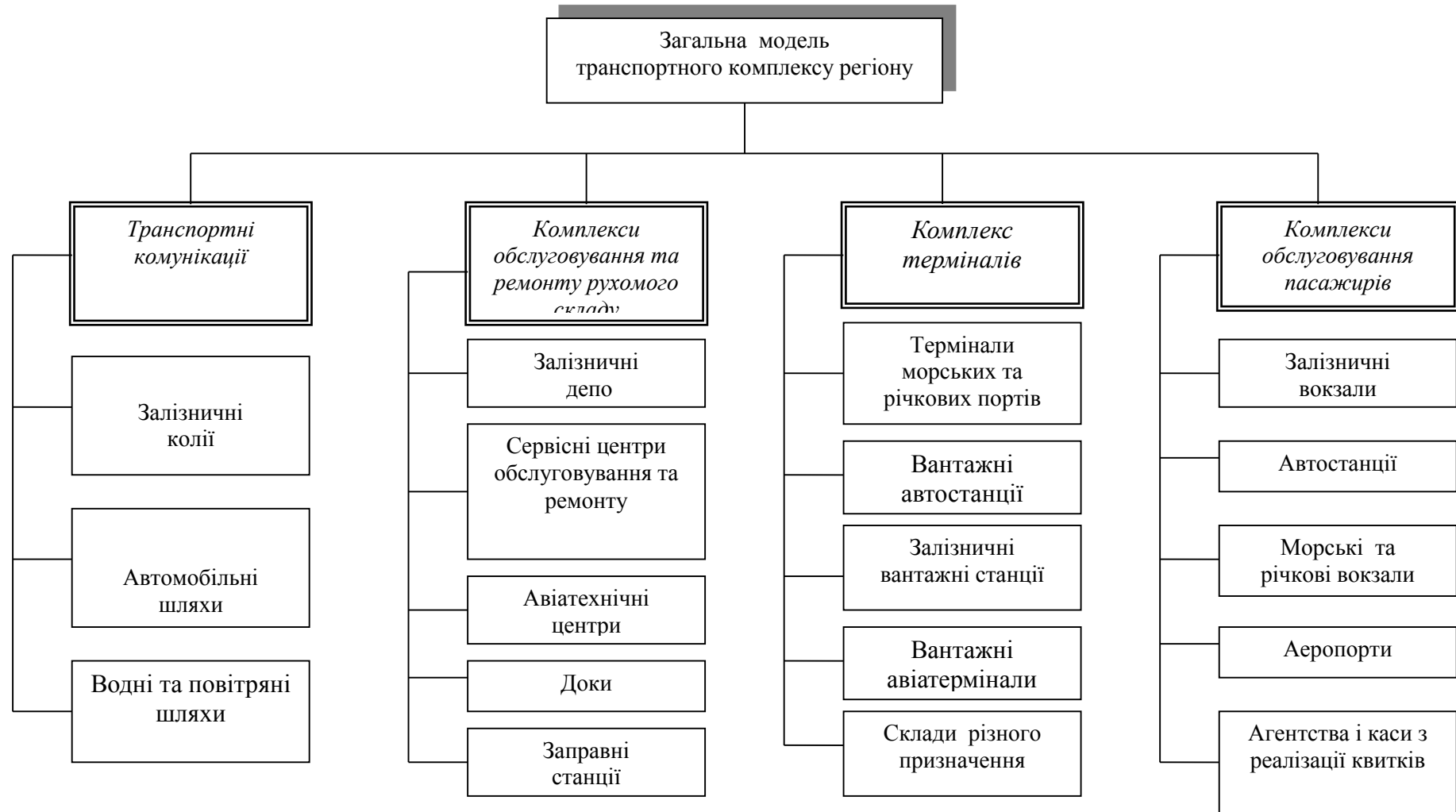


Рисунок 3.2. Загальна модель транспортного комплексу регіону

Подальший розвиток транспортного комплексу потребує розробки, обґрунтування та впровадження комплексної програми по підвищенню ефективності функціонування транспортної галузі. Основу такої програми повинні скласти: аналіз територіальної організації господарства регіонів з виявленням особливостей виробничого їх профілю, місця в територіальному поділі праці та наявних транспортно-економічних зв'язків; визначення міжрегіональних, зовнішньоторговельних і внутрірегіональних транспортно-економічних зв'язків, вантажних і пасажирських потоків; техніко-економічні обґрунтування заходів щодо розвитку і удосконалювання транспортної мережі регіонів в масштабах, що забезпечують освоєння очікуваного приросту перевезень вантажів і пасажирів; обґрунтування необхідних витрат на розвиток транспортної мережі регіону і їхньої економічної ефективності.

ВИСНОВКИ

Україна, маючи потужний економічний потенціал, можливості для стабілізації і активізації господарської діяльності, не досягла ще бажаних результатів економічного зростання. Недостатнє використання економічного потенціалу обумовлено невирішеністю регіональних проблем розвитку економіки, проблем комплексного розвитку господарств регіональних систем продуктивних сил, що не забезпечило ефективного соціально-економічного розвитку. Комплексний розвиток регіонів залежить від багатьох факторів, кожен з яких набуває пріоритетного характеру в залежності від мети, задач, функцій, історичного періоду — сировинний, паливно-енергетичний, споживчий, трудовресурсний, водний, екологічний, науково-технічний, транспортний та ін. Але транспортний фактор, який характеризується особливістю і масштабністю свого впливу на комплексний розвиток регіональних господарських систем, завжди був, є і буде одним з найважливіших. Використання його у практиці господарювання сприяє підвищенню рівня комплексного розвитку регіонів, раціональному функціонуванню усіх їх структурних складових, створенню нормальної життєдіяльності населення. Тому в розвитку і розміщенні продуктивних сил регіонів, в створенні оптимальної мережі економічних зв'язків транспорту належить виключно важлива роль

Дослідження щодо удосконалення розвитку і організації транспортного комплексу регіону і оптимізації системи транспортно-економічних зв'язків з метою підвищення комплексного розвитку господарства країни і її регіонів дало можливість сформулювати наступні принципові положення, висновки та пропозиції щодо основних напрямків, методів та інструментів розвитку транспортної системи України, її складових регіональних транспортних комплексів.

У магістерській кваліфікаційній роботі визначено особливості транспортного комплексу регіону з розкриттям його сутнісних ознак і

значення в господарській системі регіону. Розширено і уточнено понятійний апарат стосовно транспортної діяльності. Охарактеризовано стан розвитку транспортної системи країни та її регіональних комплексів на сучасному етапі ринкових відносин, що дало можливість побудувати більш чітку і логічно послідовну схему взаємопов'язаних етапів використання транспортного потенціалу регіону з виділенням та обґрунтуванням найбільш суттєвих факторів, що впливають на рівень розвитку та функціонування транспортного комплексу регіону, його системну організацію.

Розвиток транспортного комплексу регіону, його структура, особливості функціонування залежать від рівня його системної функціонально-територіальної організації, ступеня розвитку матеріального виробництва, а також регулювання та управління як на галузевому так і регіональному рівнях.

Функціонування транспортної системи країни та транспортних комплексів регіонів базується на системі принципів загальноекономічного характеру доповнена такими принципами специфічного характеру, як узгодженості, ієрархічності, функціональної інтеграції, єдності управління та ін.. Дотримання вказаних принципів забезпечує дієвість та активність транспортного комплексу в єдиному економічному просторі держави.

Узагальнено методичні підходи до оцінки ефективності транспортної діяльності в регіональних господарських системах.

Ефективність функціонування транспортного комплексу на регіональному рівні залежить від форм та методів управління, використання ринкових важелів регуляторного впливу на суб'єкти господарювання, а також впливу з визначенням видів та ступеню такого впливу. Співвідношення ринкових та державних важелів впливу визначаються державними пріоритетами галузевого розвитку в цілому, з урахуванням принципів місцевого самоврядування.

Важливу роль в забезпеченні ефективної транспортної діяльності належить транспортно-економічному районуванню території країни, на основі чого обґрунтовано перспективні стратегічні напрями транспортної роботи по

виокремленим групам регіонів країни Запропоновані стратегії визначають оптимальні сценарії сталого розвитку регіонів, їх реалізація сприятиме ефективному використанню транспортного потенціалу, відтворенню та стабілізації економіки.

Наданий комплекс організаційно-економічних заходів забезпечення ефективної роботи транспорту, впровадження яких дозволяє цілеспрямовано та ефективно регулювати та управляти розвитком транспортного комплексу на рівні регіону. Підвищення технічного рівня транспорту потребує відповідної державної підтримки для фінансування актуальних галузевих наукових досліджень і розробок. Створення єдиної системи інформаційних комунікацій на транспорті, що буде інтегрована у світову інформаційну мережу, потребує здійснення комплексного розвитку бази інформатизації та впровадження інформаційних технологій.

Формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

З метою надати регіональному транспортному комплексу можливості для сталого розвитку і забезпечення поступового переходу до європейської та світової транспортної системи в рамках інвестиційної політики необхідно впровадження комплексу заходів: підтримка державою інвестиційних проектів, що мають міжгалузевий чи міжрегіональний характер або проявляються в соціальній сфері; впровадження механізму підтримки інвестування в галузі регіонального транспорту за рахунок кредитної емісії; створення інноваційних центрів, які б об'єднували транспортну систему як замовника, що визначає технічні умови, з машинобудуванням як виробником; сприяння нормалізації фінансового становища транспортних підприємств; впровадження реструктуризації діяльності транспортних компаній (оновлення послуг та технологій, зміна ринків); розробка інвестиційних проектів,

направлених на модернізацію транспортної мережі та транспортної інфраструктури, впровадження інформаційних технологій; найширше застосування лізингу як джерела фінансування; поліпшення використання амортизаційного фонду як важливого внутрішнього джерела капіталовкладень; сприяння залученню іноземних інвестицій у транспортну сферу регіону.

Перспективи розвитку потребують обґрунтування концептуальних підходів до формування стратегії розвитку транспортного комплексу регіону з визначенням напрямів реформування, реструктуризації, модернізації, розширення і нового будівництва, що дозволить підприємствам різних форм власності визначити необхідні інвестиційні вкладення для їх функціонування та розвитку на перспективу. Підтверджено, що критеріями рівня державного регулювання на транспорті повинні стати ефективність і якість транспортного обслуговування споживачів при порівнянні різних форм власності на транспорті, забезпечення стимулюючої ролі транспорту в розвитку економіки і соціального життя суспільства.

Реалізація стратегічних напрямів розвитку транспортної системи країни та регіональних транспортних потоків, які обґрунтовані в роботі, сприятиме забезпеченню ефективної роботи транспорту, створенню нормальних умов життєдіяльності населення та зростання його добробуту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Амоша О. Інноваційний шлях розвитку України: проблеми та рішення. *Економіст*. 2019. №6. С. 28-32.
- 2.Башнянин Г.І. Економічні системи: проблеми структуризації і типологізації. Л.: Коопосвіта, 2019. 220 с.
- 3.Бленк Д. Оцінка конкурентоспроможності України в умовах політичних змін (Всесвітній економічний форум). *Дзеркало тижня*. 2018. №25 (553). С. 9–11.
- 4.Бондаренко В. М., Бондаренко О. В. Напрями удосконалення підходів до проведення адміністративно-територіальної реформи в рамках зміцнення місцевих бюджетів. *Економіка та держава*. 2020. № 7. С. 50–54.
- 5.Бондаренко В. М., Бондаренко О. В. Ефективне використання сільськогосподарських земель як фактор забезпечення сталого розвитку сільських територій. *Агросвіт*. 2020. № 13-14. С. 12–17.
- 6.Бондаренко В.М.. Роль лізингу в системі адміністративного поділу сільських територій. Збірник наукових праць ЧДТУ. Черкаси. 2020. № 58. С. 60-67.
- 7.Valerii Bondarenko, Sofija Trapaidze, Oleg Luchyn. FEATURES OF MARKETING APPROACH IN FORMING INVESTMENT CLIMATE OF REGION. *Economics, Finance and Management Review*, (3), 58–64.
- 8.Бондаренко В., Коновал В. Роль логістичних систем в управлінні підприємницькою діяльністю. *SCIENTIFIC LETTERS OF INTERNATIONAL ACADEMIC SOCIETY OF MICHAL BALUDANSKY»: Научные записки Международного академического общества Михаила Балудянского*. 2020. № 7. Том 3. С. 20-26.
- 9.Бондаренко В.М., Бондаренко О.В. Особливості маркетингового підходу у формуванні інвестиційного клімату регіону. Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету ім. Дмитра Моторного . Мелітополь. 2021. №2(44). С.124-129.

10. Бондаренко В., Гонтарук Я.. Аналіз стану та перспектив розвитку АПК України. Проблеми і перспективи економіки та управління. Чернігів. 2021. №2(26). С.86-98.
11. Бондаренко В.М., Гонтарук Я.В. Формування моделей маркетингу взаємодії сільськогосподарських підприємств з виробництва біопалива. *Економіка та суспільство*. 2022. № 37.
12. Бондаренко В.М., Покинйчереда В.В. Криптовалюта: економічна сутність та підходи до облікового відображення. *Ефективна економіка*. 2022. № 9.
13. Hontaruk Y., Bondarenko V. Formation of marketing models of agricultural enterprises focused on the production of biofuels Marketing research of agricultural enterprises: theoretical and practical aspects. Monograph. Primedia eLaunch, Boston, USA. 2022. P. 185–217.
14. Bondarenko V., Pokynchereda V., Kytaichuk T. Corporate social responsibility of business: accounting and economic aspects of the concept. Monograph. Innovative Resources of Modern science, Sherman Oaks California, USA. 2022. P. 104-112.
15. Валерій Бондаренко, Олександр Луцій. Механізм забезпечення інноваційної діяльності підприємств аграрного сектору на засадах маркетингу. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2022. №4(32). С.144-155.
16. Bondarenko Valerii. Marketing of regional development investments in the context of international diversification . Marketing activities of enterprises of the agro-industrial sector in the conditions of war. Monograph. Primedia eLaunch, Boston, USA. 2023. P. 8–34.
17. Bondarenko Valerii. Promising areas for the development of social infrastructure in the agricultural sector. Strategic directions of marketing activities of agricultural organizations. Monograph. Primedia eLaunch, Boston, USA. 2023. P. 185–217.
18. Bondarenko V., Vyshnivska B. State regulation of innovative development of the region's agriculture. / Monograph: THE EU COHESION

POLICY AND HEALTHY NATIONAL DEVELOPMENT: MANAGEMENT AND PROMOTION IN UKRAINE. *Видана в рамках реалізації проекту Ж.Моне "Healthy Economy and Policy: European Values for Ukraine".* С.. 79-88.

19. Валерій Бондаренко. Використання принципів маркетингового менеджменту в умовах війни. *Економіка та суспільство*. 2023. № 56.

20. Бондаренко Валерій. МАРКЕТИНГОВО - ЛОГІСТИЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ СТРУКТУР. *MODELING THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC SYSTEMS*, 2023. № 3. С. 52–58.

21. Бондаренко Валерій Михайлович, Омеляненко Олександр Васильович, ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГУ В ДІЯЛЬНІСТЬ АГРОПІДПРИЄМСТВ. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2023. Volume 8. № 3.

22. Bondarenko V., Vyshnivska B. Promotional Marketing As A Method Of Increasing Sales // *Three Seas Economic Journal*. 2023. Т. 4. №2. С. 21-28.

23. Василенко В.О. Антикризове управління підприємством. В.О. Василенко. К.: ЦУЛ, 2023. 504 с.

24. Гончаров М.Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті. К.: Логос, 2022. 423 с.

25. Зайончик Л.Г. Проблеми підвищення ефективності експортного потенціалу послуг автомобільного транспорту. К., 2021. 145 с.

26. Зозуляк В.П. Показники залізничного транспорту країн світу (Аналітичний огляд і прогноз динаміки). *Залізничний транспорт України*. 2021. № 1. С. 16-21.

27. Зоріна В.Н. Формування та калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) в галузях народного господарства. К.: Центр учбової літератури. 2021. 308 с.

28. Єдін О. Транспортна політика в Україні. *Економіка України*. 2020. №1. С. 24–34.

29. Єпіфанов А.О.Регіональна економіка: навч. Пос К.: Наукова думка, 2019. 343 с.

30. Інноваційні фактори економічного зростання. Інститут економічного прогнозування НАН України / Під ред. Бажала Ю.М. К.: Наукова думка. 2019. 52с.
31. Клиновий Д.В. Розміщення продуктивних сил та регіональна економіка України. К.: Центр навчальної літератури. 2018. 728с.
32. Корецький Ю.М. Основні шляхи активізації регіональної інноваційної політики. *Стратегія економічного розвитку України*. 2022. №1(8). С.323-331.
33. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: Монографія. К.: НАУ, 2022. 248 с.
34. Ложачевська О.М. Характеристика транспортної галузі України. *Економіст*. 2022. №10. С. 42-45.
35. Мельник С.А. Управління регіональною економікою: навч.-метод. Посібник. К.: КНЕУ. 2021. 152 с.
36. Миронова Т.Л. Управління розвитком регіону: Навчальний посібник. К.: Центр навчальної літератури. 2023. 328 с.
37. Мінченко М.В. Планування та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів. Суми: Університетська книга. 2024. 442 с.
38. Наука та інноваційна діяльність в Україні: Статистичний збірник. К.: Держкомстат. 2044. 367 с.
39. Неживенко А.П. Соціально-економічні проблеми розвитку автомобільного транспорту загального користування в регіоні. *Продуктивні сили і регіональна економіка: Зб.наук.пр.*: у 2ч. РВПС України НАН України. – К.: РВПС України НАН України, 2019. Ч.2. С.239-242
40. Неживенко А.П. Проблеми інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі Подільського регіону. *Регіональна бізнес економіка та управління*. 2022. №11. С. 106-111
41. Неживенко А.П. Стратегічні напрямки ефективного функціонування та розвитку транспортно-підприємницького комплексу у

Вінницькій області. *Вісн. Криворізького економ. ін-ту КНЕУ*. 2019. №3 (19). С.55-59

42. Організаційно-економічний механізм розвитку регіону: трансформаційні процеси та їх інституційне забезпечення. за ред. А.Ф. Мельник. Тернопіль: Економічна думка, 2023. 608 с.

43. Пащенко Ю. Регіональний аспект розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.. 2023. № 2. С. 124-132.

44. Поповкин В.А.Регіонально-цілістний підхід в економіці. К.:Наукова думка. 2023. 218 с.

45. Порти України. Перевезення вантажів: навч. пос. К.: Основа, 2023.– 264 с.

46. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії. К.: Вища школа, 2019. 231 с.

47. Прейгер Д. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України: аналітична записка [Електронний ресурс]. 2021. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>

48. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посіб. Львів: Нац. університет «Львівська політехніка», «Інтелект-Захід». 2023. 456 с.

49. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. за ред. Є. П. Качана К.: Юридична книга, 2021. 704с.

50. Савченко В.Ф. Дослідження економічного розвитку держави і регіону. К.: Вид-во Науковий світ. 2021. 255 с.

51. Седов В.Г. Підходи до оцінки ефективності автоматизованих систем управління автотранспортних підприємств. *Перевізник*. 2019. 5. С.5-9

52. Сич Є.М. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. К.: Логос, 2021. 256 с.

53. Статистика ринків /ДАСОА Держкомстату України; наук. ред. Н.О. Парфенцевої. К.: ДП "Інформаційно-аналітичне агентство". 2019. 863 с

54. Статистичний бюлетень. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2023 рік [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
55. Статистичний щорічник України за 2023 рік. К.: Державна служба статистики України, 2024. 534 с.
56. Статистичний щорічник Вінниччини за 2022 рік. В.:Головне управління статистики у Вінницькій області, 2023. 653 с.
57. Статистичний щорічник Вінниччини за 2023 рік. В.:Головне управління статистики у Вінницькій області. 2024. 607 с.
58. Суховірський Б.І. Регіональна стратегія економічного розвитку України. К.: КНЕУ, 2020. 154 с.
59. Тевелєв О.М. Сталий розвиток регіону: стратегічні напрями та механізми. К., 2022. 128 с.
60. Транспорт Вінницької області за 2022 рік. Статистичний збірник В. :Головне управління статистики у Вінницькій області. 2023. 84 с.
61. Транспорт і зв'язок України 2023. Статистичний збірник. К.: Державна служба статистики України, 2024. 222 с.
62. Транспортна інфраструктура регіонів України. *Транспорт України*. 2000. №2. С.35-46.
63. Україна у цифрах у 2023 році. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
64. Чеснакова Л.С. Планування кредитної політики вантажних АТП : матеріали І Науково-практичної конференції *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління*], (Київ, 4-6 грудня 2023р.) К.: КУЕТТ. 2023. С. 161–162.