

Іванов С. В.

доктор економічних наук, професор

ТОВ «АБК Дніпро»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1205-3797>

Разумова Г. В.

доктор економічних наук, доцент,

професор кафедри аналітичної економіки та менеджменту

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4432-4050>

Ivanov Sergii

Doctor of Economic Sciences, Professor,

General Director

LLC «Alcohol and non-alcoholic plant «Dnepr»

Razumova Hanna

Doctor of Economic Sciences,

Professor of the Department of Analytical Economics and Management

Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ЗІ СВІТОВОЮ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ НА ПРИКЛАДІ ПРИДНІПРОВСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ

Анотація. В роботі досліджено стан транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району. Сформовано підхід до розвитку транспортного сектору країни та рекомендацій щодо транспортно-логістичної інтеграції України зі світовою транспортною системою. Визначено, що на мезорівні або рівні економічного району, перспективним є створення транспортно-логістичних кластерів як однієї з головних умов стимулювання соціально-економічного розвитку країни, регіонів та окремих підприємств. Доведено, що Придніпровський економічний район володіє достатньою транспортно-логістичною інфраструктурою, яка може бути підґрунтям для створення на її базі регіонального транспортно-логістичного кластера. Формування такого транспортно-логістичного кластера може бути основою та зразком для створення подібних кластерів в інших економічних районах України.

Ключові слова: транспортна система, інтеграція, транспортно-логістичний кластер, економічний район, регіон.

Постановка проблеми. Транспортно-логістична система будь-якої країни повинна розвиватися швидкими темпами з метою прискорення її соціально-економічного розвитку та посилення ролі країни у процесі міжнародного поділу праці. За таких умов найбільш ефективним напрямом розвитку транспортного сектору України повинно стати формування транспортно-логістичної системи країни, що забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу та сприятиме підвищенню конкурентоспроможності транспортно-логістичних послуг на міжнародних ринках.

Зважаючи на зростаючі темпи товаропотоків та стан розвитку національної транспортно-логістичної системи, постає необхідність формування механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції та розбудови ефективної транспортно-логістичної системи України, що сприятиме поширенню зовнішньоторговельних зв'язків та соціально-економічному розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню формування концептуальних засад, науково-практичних підходів та рекомендацій щодо розвитку транспортно-логістичних систем присвячено численні наукові праці провідних учених: С. Гриценко, Є. Крикавський, В. Лифар, В. Ляшенко, В. Перебийніс, О. Перебийніс, Н. Потапова, Н. Трушкіна, Ю. Харазішвілі та інші. Однак у результаті проведеного дослідження встановлено, що недостатньо уваги приділено питанню щодо формуванню ефективного

механізму транспортно-логістичної інтеграції України зі світовою транспортною системою.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є аналіз стану транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району та формування на її прикладі рекомендацій щодо транспортно-логістичної інтеграції України зі світовою транспортною системою.

Виклад основного матеріалу. Створення сучасної транспортно-логістичної системи є одним з ключових пріоритетів Стратегії національної безпеки України, що введена в дію Указом Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020 [1]. Як зазначається у стратегії: основним із завдань є модернізація транспортної інфраструктури – дороги, трубопроводи, аеропорти, залізниці, морські і річкові порти тощо. Це планується зробити у тому числі через механізми державно-приватного партнерства, а також через проведення прозорої приватизації, що спрямована на залучення інвестицій як внутрішніх, так і зовнішніх – іноземних) в модернізацію і розвиток підприємств галузі та через стимулювання зростання продуктивності праці в економіці.

Транспортний комплекс країни в цілому та областей і районів, зокрема, потребує впровадження інноваційних підходів, форм і способів у його функціонування, адже це сфера, розвиток якої є важливою передумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності країни. Формування ефективної транспортно-логістичної системи передбачає цілеспрямовану координацію всіх її

учасників з метою підвищення конкурентоспроможності їх діяльності та послуг, що надаються.

За таких умов пріоритетним завданням розвитку транспортно-логістичних систем в економічних районах України є покращення якості й підвищення доступності транспортно-логістичних послуг з урахуванням внутрішніх та міжрегіональних зв'язків. Такі дії держави, що реалізуються через формування відповідної законодавчої бази та правил реалізації перевезень і зовнішньої торгівлі з врахуванням національних інтересів, є вигідними, перш за все, для держави. Так, формування ефективної системи управління транспортними процесами має такі позитивні наслідки:

- сприяє впорядкування адміністративних процедур і правил щодо логістичних процесів;
- стимулює розвиток зовнішньої торгівлі та транзитних перевезень;
- створює стимули для активізації інноваційні процесів у транспортному комплексі країни тощо.

Проаналізуємо розвиток транспортного комплексу Придніпровського економічного району. Спершу проаналізуємо ситуацію у Дніпропетровській області. Так, високий рівень економічного потенціалу області, густа заселеність території призвели до формування розвинутої транспортної мережі через існування різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, авіаційного, трубопровідного, річкового, електротранспорту, метрополітену). Територію Дніпропетровської області перетинають 2 європейських маршрути E50 (Париж – Прага – Ужгород – Вінниця – Дніпро) та E105 (Кіркінес (Норвегія) – Харків – Новомосковськ – Сімферополь), а також 3 національні автомагістралі (Дніпро – Миколаїв – Одеса, Дніпро – Київ, Кропивницький – Кривий Ріг – Нікополь – Запоріжжя). Дніпропетровська область має розвинуту мережу залізничних колій, розвинуту інфраструктуру електров'язку, діють 3 річкових порти, створені магістральні та супутникові канали телекомунікаційного зв'язку, використовуються послуги дротового мовлення, комп'ютерного та мобільного зв'язку [2]. Динаміка перевезень вантажів за період 2017–2020 років представлено у таблиці 1.

Таблиця 1

**Динаміка перевезень вантажів
Дніпропетровської області**

	Усього, млн тонн	Залізничний транспорт, млн тонн	Автомобільний транспорт, млн тонн
2017	102,1	84,0	17,5
2018	102,1	83,5	18,1
2019	108,7	82,9	25,2
2020	106,9	85,6	20,9

Джерело: [2]

Україна включена в Транс'європейську опорну транспортну мережу (TEN-T) і є важливим учасником розвитку стратегічного транспортного коридору Європа – Азія. Що стосується Запорізької області, то через неї проходить транспортний маршрут Бухарест – Одеса – Миколаїв – Маріуполь. Перешкоди у розвитку транспортної системи та розбудові транспортних коридорів чинять військові дії (починаючи з 2014 року). Така ситуація негативно впливає також на розвиток транспортно-логістичної системи та транспортної інфраструктури всієї Запорізької області. Запорізька область, як і Дніпропетровська, має розвинену диверсифіковану транспортну систему, що

містить мережу автомобільних та залізничних шляхів, а також об'єкти морського, річкового, авіаційного та електротранспорту. Експлуатаційна протяжність головних колій у межах Запорізької дирекції залізничних перевезень складає 5 % від загальної довжини залізничних колій України, а це 988 км. Щільність залізничних колій загального користування в регіоні є вищою у порівнянні з середньоукраїнським значенням цього показника і становить 36 км/тис. км² проти 34 км/тис. км. До проблем транспортно-логістичної системи області відносяться [3]:

- необхідність реконструкції існуючих та будівництво нових мостів через річку Дніпро;
- незадовільний стан мережі автомобільних доріг загального користування в регіоні;
- високий рівень зносу та збереження низької технологічності системи пасажирського транспорту;
- скорочення рухомого складу тролейбусних машин;
- низький рівень дотримання інклюзивних норм.

Динаміка вантажних перевезень Запорізької області автомобільним і залізничним транспортом за 2014–2018 роки представлено на рисунку 1.

Програмою соціально-економічного та культурного розвитку Дніпропетровської та Запорізької області на 2022 рік передбачено певний ряд заходів щодо створення сучасної транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району, зокрема з метою забезпечення потреб економічного розвитку господарського комплексу району й його населення в перевезеннях вантажів та модернізації системи публічного управління соціально-економічним розвитком областей. Проте, зважаючи на військовий стан, реалізація запланованих заходів напевно буде відтермінована.

Очікуванні результати від реалізації програм соціально-економічного та культурного розвитку в Придніпровському економічному районі наведено у таблиці 2.

Формування та розвитку ефективної транспортно-логістичної системи країни потребує здійснення аналізу основних макроекономічних показників, до яких можна віднести ВВП, структуру експорту та імпорту товарів тощо, а також важливо враховувати статистичні дані щодо діяльності транспортного сектору країни.

Як визначається науковцями, структура вітчизняної транспортно-логістичної системи повинна містити п'яти рівнів логістичної взаємодії [5; 6]:

- перший рівень – об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури та їх взаємодія;
- другий рівень – транспортно-логістичні центри різних рівнів (місцеве, регіональне та міжнародне призначення);
- третій рівень – регіональні транспортно-логістичні системи;
- четвертий рівень – транспортно-логістичні кластери;
- п'ятий рівень – інтегрована транспортно-логістична система країни.

Інтегральні технології є важливим аспектом формування транспортно-логістичної системи країни, адже вони дозволяють як задовольнити вимоги споживачів, так і створюють умови для організаторів перевезень для використання переваг всіх видів транспорту, а також надає можливість запропонувати споживачам транспортно-логістичних послуг обслуговування на високому рівні за прийнятної їх вартості.

За таких умов оптимальним напрямом розвитку вітчизняної транспортної галузі є створення багатофункціональної та багатопрофільної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни, що забезпечує інтеграцію вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи.

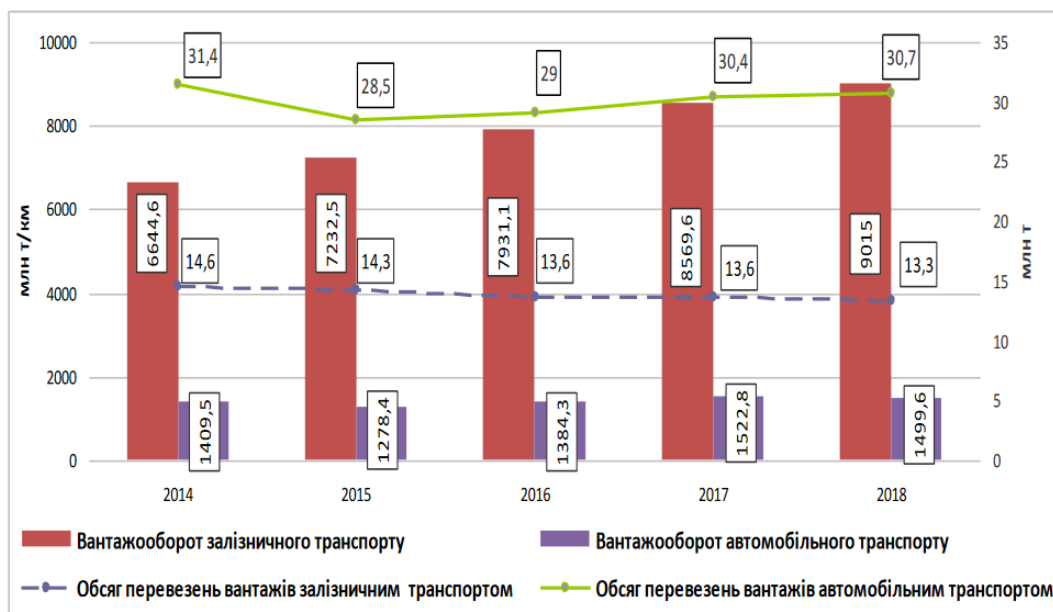


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень Запорізької області автомобільним і залізничним транспортом за 2014–2018 роки

Джерело: [3]

М. Устенко справедливо зазначає, що через поступову інтеграцію вітчизняного транспортного комплексу до загальноєвропейської та світової транспортної системи можна як отримати додаткові надходження до бюджету, так і створити стимули для активізації інвестиційної діяльності. Крім того, це дозволить створити умови для залучення іноземного капіталу, стимулюватиме процес вдосконалення транспортно-логістичних технологій та транспортної інфраструктури України в цілому, а також сприятиме економічному розвитку регіонів [6].

Підхід до розвитку транспортного сектору країни повинен бути системним, адже необхідно передбачати розвиток транспортної системи України в цілому – на макро-, мезо- та мікрорівні. Враховуючи мету дослідження, доцільно зазначити, що на мезорівні або рівні економічного району, перспективним є створення транспортно-логістичних кластерів. Існують різні види кластерів – виробничі, інноваційно-технологічні, туристичні й транспортно-логістичні. Деякі вчені виокремлюють такі типи кластерів: про-

мислові, виробничі, галузеві, регіональні. Світовий досвід доводить, що створення кластерів є однією з головних умов стимулювання соціально-економічного розвитку країни, регіонів та окремих підприємств.

Формування транспортно-логістичного кластера в регіоні має на меті досягнення кооперації, об'єднання всіх учасників на довгострокових засадах. Це включає розробку та реалізацію спільних програм, побудову цілісної структури кластера тощо. За таких умов і при високому рівні взаємодії всіх учасників можливе досягнення високих темпів розвитку транспортної галузі, підвищення її конкурентоспроможності та прискорення соціально-економічного розвитку регіону. До того ж, це створить умови для транспортно-логістичної інтеграції України зі світовою транспортною системою.

Транспортно-логістичні кластери містять комплекс інфраструктури і підприємств, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів. До того ж, такий кластер може включати й організації з обслуговування

Таблиця 2

Очікувані результати від реалізації програм соціально-економічного та культурного розвитку в Придніпровському економічному районі

Програма	Очікувані результати (критерії досягнення)
Програма соціально-економічного та культурного розвитку Дніпропетровської області на 2022 рік	<ul style="list-style-type: none"> – зростання обсягів вантажних та пасажирських перевезень; – забезпечення якісного доступу до сучасних електронних сервісів та послуг; – проведення оцінювання рівня цифрового розвитку населених пунктів області; – організація навчання фахівців органів влади (виконавчої та місцевого самоврядування) з метою набуття цифрових навичок та компетенцій; – розвиток системи електронного документообігу; – забезпечення функціонування регіональних інформаційних систем; – забезпечення доступу до інформаційних ресурсів, у тому числі до інформаційної мережі місцевих органів виконавчої влади.
Програма соціально-економічного та культурного розвитку Запорізької області на 2022 рік	<ul style="list-style-type: none"> – завершення будівництва автотранспортної магістралі через річку Дніпро у місті Запоріжжя; – введення в експлуатацію до 600 км автомобільних доріг загального користування (побудова нових, реконструкція та ремонт); – забезпечення сталого розвитку транспортної системи області; – збільшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень на 5 % тощо.

Джерело: складено автором на основі [2; 4]

об'єктів портової інфраструктури, транспортні компанії, логістичні комплекси тощо. Створення такого типу кластеру у Придніпровському економічному районі стимулюватиме розвиток транспортно-логістичної системи, адже цей район:

- має вигідне географічне положення;
- є перехрестям залізничних та автомобільних доріг, які сполучають північ і південь та захід і схід країни;
- має майже види транспорту;
- має розвинуту транспортну інфраструктуру [7; 8].

Висновки. Активізація участі України в процесах єврологістики повинна бути спрямована на збільшення транзиту через територію країни, адже важливим чинником підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі України є транзитний потенціал. Це потребує створення

логістичних комплексів на території країни за міжнародними стандартами, організацію системи національних транспортних коридорів відповідного рівня та залучення для цього внутрішніх та зовнішніх (міжнародних) джерел фінансування. За таких умов важливим є впровадження заходів для захисту національних інтересів України у системі міжнародних транспортних коридорів.

Придніпровський економічний район володіє достатньою транспортно-логістичною інфраструктурою, яка може бути підґрунтям для створення на її базі регіонального транспортно-логістичного кластера. Формування такого транспортно-логістичного кластера може бути основою та зразком для створення подібних кластерів в інших економічних районах України.

Список використаних джерел:

1. Про Стратегію національної безпеки України : Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text> (дата звернення: 26.04.2022).
2. Про Програму соціально-економічного та культурного розвитку Дніпропетровської області на 2022 рік : Рішення Дніпропетровської обласної ради від 03 грудня 2021 року № 148-9/VIII. URL: <https://oblrada.dp.gov.ua/category/region/sots-ekonom/> (дата звернення: 26.04.2022).
3. Стратегія регіонального розвитку Запорізької області на період до 2027 року : Рішення Запорізької обласної ради від 12 грудня 2019 року № 134. URL: https://www.zoda.gov.ua/files/WP_Article_File/original/000130/130216.pdf (дата звернення: 26.04.2022).
4. Про Програму соціально-економічного та культурного розвитку Запорізької області на 2022 рік : Рішення Запорізької обласної ради від 16 грудня 2021 року № 42. URL: https://www.zoda.gov.ua/files/WP_Article_File/original/000178/178839.pdf (дата звернення: 25.04.2022).
5. Іртишева І. О., Мінакова С. М., Христенко О. А. Структура транспортно-логістичної системи України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. № 4. С. 146–149.
6. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 50. С. 207–210. DOI: 10.18664/338.47:338.45.v0i50.52987
7. Іванов С. В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 1(51). С. 15–22.
8. Іванов С. В. Нова модель розвитку регіонів України в умовах глобалізації світової транспортної системи : монографія. Дніпро : Вид-во Герда, 2018. 262 с.
9. Потапова Н. М., Онищенко В. В. Дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки*. 2015. Вип. 30. С. 342–348.
10. Інноваційне Придніпров'я: гра на випередження : колективна монографія / О.І. Амоша та ін. ; за заг. ред. В.І. Ляшенка (заг. ред.). НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, Дніпро, 2021. 286 с.
11. Vakulych M., Lizut R. Basic Components of the Investment Climate Formation of the Ukrainian Economy in Modern Conditions of Globalization Transformations. *Philosophy, economics and law review*. 2021. Vol. 1. P. 56–65. DOI: 10.31733/2786-491X-2021-56-65

References:

1. National Security and Defense Council of Ukraine (2020). Pro Stratehiiu natsionalnoi bezpeky Ukrainy [On the National Security Strategy of Ukraine]: Decision of September 14, 2020 № 392/2020. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text> (accessed 26 April 2022). (in Ukrainian)
2. Dnipropetrovsk Regional Council (2021). Pro Prohamu sotsialno-ekonomichnoho ta kulturnoho rozvytku Dnipropetrovskoi oblasti na 2022 rik [On the Program of socio-economic and cultural development of the Dnipropetrovsk region for 2022]. Decision of December 3, 2021 № 148-9/VIII. Available at: <https://oblrada.dp.gov.ua/category/region/sots-ekonom/> (accessed 26 April 2022). (in Ukrainian)
3. Zaporizhzhia Regional Council (2019). Stratehiiu rehionalnoho rozvytku Zaporizkoi oblasti na period do 2027 roku [Strategy of regional development of Zaporizhzhia region for the period up to 2027]. Decision of December 12, 2019 № 134. Available at: https://www.zoda.gov.ua/files/WP_Article_File/original/000130/130216.pdf (accessed 26 April 2022). (in Ukrainian)
4. Zaporizhzhia Regional Council (2021). Pro Prohamu sotsialno-ekonomichnoho ta kulturnoho rozvytku Zaporizkoi oblasti na 2022 rik [About the Program of social and economic and cultural development of the Zaporozhye region for 2022]. Decision of December 16, 2021 № 42. Available at: https://www.zoda.gov.ua/files/WP_Article_File/original/000178/178839.pdf (accessed 25 April 2022). (in Ukrainian)
5. Irtyshcheva I. O., Minakova S. M., Khrystenko O. A. (2015). Struktura transportno-lohistrychnoi systemy Ukrainy [Structure of Transport and Logistics System of Ukraine]. *Global and national economic problems* (electronic journal), vol. 4, pp. 146–149. Available at: <http://global-national.in.ua/archive/4-2015/32.pdf> (accessed 25 April 2022). (in Ukrainian)
6. Ustenko M. O. (2015). Aktualnist formuvannia transportno-lohistrychnykh system v umovakh yevrointehratsii [Actuality of Transport and Logistic Systems Formation in Eurointegration]. *The bulletin of transport and industry economics*, no. 50, pp. 207–210. DOI: 10.18664/338.47:338.45.v0i50.52987 (in Ukrainian)
7. Ivanov S. V. (2018). Transportno-lohistrychni klasteri v konteksti rozvytku transportnoi systemy Ukrainy ta okremoho ekonomichnoho raionu [Transport and logistic clusters in the context of the transport system development of Ukraine and special economic region]. *Economic Herald of the Donbass*, no. 1(51), pp. 15–22. (in Ukrainian)

8. Ivanov S. V. (2018). *Nova model rozvytku rehioniv Ukrainy v umovakh hlobalizatsii svitovoi transportnoi systemy* [A new model of development of the regions of Ukraine in the context of globalization of the world transport system]. Dnipro: Herda. (in Ukrainian)
9. Potapova N., Onishchenko V. (2015). *Doslidzhennia ekonomichnoi sutnosti transportnoi posluhy ta yii vplyvu na ekonomichni rozvytok rehionu* [Economic essence of the transportation service and its influence on economic development of region]. *Reporter of the Priazovskiy state technical university. Section: Economic sciences*, issue 30, pp. 342–348. (in Ukrainian)
10. Amosha O.I., Zaloznova Yu.S., Ivanov S.V. and others (2021). *Innovatsiine Prydniprov'ia: hra na vyperedzhennia* [Innovative Dnieper: a game ahead]. NAS of Ukraine, Institute of Industrial Economics. Kyiv, Dnipro. (in Ukrainian)
11. Vakulych M., Lizut R. (2021). Basic Components of the Investment Climate Formation of the Ukrainian Economy in Modern Conditions of Globalization Transformations. *Philosophy, economics and law review*, vol. 1, pp. 56–65. DOI: 10.31733/2786-491X-2021-56-65

TRANSPORT AND LOGISTIC INTEGRATION OF UKRAINE WITH THE WORLD TRANSPORT SYSTEM ON THE EXAMPLE OF PRIDNIPROVSK ECONOMIC REGION

Summary. The relevance of the study is supported by the fact that the domestic modern, developed transport and logistics system contributes to the extension of foreign trade relations and socio-economic progress of both individual regions and the country as a whole. The purpose of the article is to analyze the state of the transport and logistics system of the Dnieper River economic region and, using its case, formulate recommendations on the transport and logistics integration of Ukraine into the world transport system. The dynamics of freight transportation, transport and logistics system and transport infrastructure of the Dnieper economic region (the cases of Dnipropetrovsk and Zaporizhzhia oblasts) are analyzed. An approach to the development of the domestic transport sector and recommendations for the transport and logistics integration of Ukraine with the world transport system are formed. It is determined that the creation of transport and logistics clusters as one of the main conditions for stimulating the socio-economic progress of the country, regions and individual enterprises is promising at the meso-level or at the level of the economic region. It is proved that the Dnieper economic region has sufficient transport and logistics infrastructure, which can be the basis for the creation of a regional transport and logistics cluster. The formation of such a transport and logistics cluster can be the foundation and model for the creation of similar clusters in other economic regions of Ukraine. The study notes that the optimal growth area of the transport sector of Ukraine is the creation of a multidisciplinary and multifunctional integrated transport and logistics system, which will ensure the integration of the domestic transport complex into international transport and logistics systems. The transport and logistics integration of Ukraine and the world transport system should be aimed at increasing transit through the country, which requires the development of logistics complexes within the country according to international standards, the organization of a system of national transport corridors of the appropriate level and thus the attraction of domestic and external (international) sources of financing. The above requires the development and implementation of measures aimed at protecting the national interests of Ukraine in the system of international transport corridors.

Key words: transport system, integration, transport and logistics cluster, economic region, region.