

## СВІТОВА ЕКОНОМІКА ТА МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

УДК 658.2:651

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-2.1>

Майборода О.Є.

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри міжнародних економічних відносин  
імені Артура Голокова,  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

ТРАНСПОРТНИЙ СКЛАДНИК ІНФРАСТРУКТУРИ  
У ГЛОБАЛЬНОМУ ЛОГІСТИЧНОМУ РОЗВИТКУ

У статті проаналізовано деякі підходи до сутності процесу глобалізації з виділенням загально визначених її структурних елементів, а також вплив глобалізації на розвиток економіки країн у цілому і транспортної інфраструктури зокрема. Розглянуто здійснення логістичних операцій щодо перевезення по Україні вантажу та пасажирів за основними видами транспорту в 2010–2018 рр. та виділено стан справ щодо потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України. За допомогою міжнародного порівняльного аналізу розвитку логістики в різних країнах (Logistics Performance Index) розглянуто місце України в загальному рейтингу та її позицію за оцінками одного з внутрішніх показників – транспортної інфраструктури (Infrastructure) порівняно з країнами-сусідами. Виділено основний підхід до міжнародних перевезень, який здійснюється за принципом «від дверей до дверей», відповідно до якого розглянуто можливості, складнощі та перспективи залізничного і автомобільного транспорту України щодо розвитку логістики.

**Ключові слова:** глобалізація, транспортна інфраструктура, інвестиції, транспорт, логістика, транспортно-логістичні центри.

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
В ГЛОБАЛЬНОМ ЛОГИСТИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ

Майборода О.Е.

В статье проанализированы некоторые подходы к сущности процесса глобализации с выделением общепризнанных ее структурных элементов, а также влияние глобализации на развитие экономики стран вообще и транспортной инфраструктуры в частности. Рассмотрено проведение логистических операций перевозок по Украине груза и пассажиров в разрезе основных видов транспорта в 2010–2018 гг. и выделено состояние дел о потребности в финансировании транспортной инфраструктуры Украины. С помощью международного сравнительного анализа развития логистики в разных странах (Logistics Performance Index) рассмотрены место Украины в общем рейтинге и ее позиция по оценкам одного из внутренних показателей – транспортной инфраструктуры (Infrastructure) по сравнению со странами-соседями. Выделен основной подход к международным перевозкам, который осуществляется по принципу «от двери до двери», согласно которому рассмотрены возможности, сложности и перспективы железнодорожного и автомобильного транспорта Украины в рамках развития логистики.

**Ключевые слова:** глобализация, транспортная инфраструктура, инвестиции, транспорт, логистика, транспортно-логистические центры.

## TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN GLOBAL DEVELOPMENT OF LOGISTICS

Maiboroda Olha

The article describes theoretical approaches to prove the essence of the process of globalization and highlights its basic structural elements. The author pays attention to influence global processes on economic growth different country as a whole and transport infrastructure as its separate part. It is also noted that all the processes of globalization, which develops in the world economy, are increasingly important for logistics as a part of international business system. It should be emphasized that the needs of optimization and reformation of transport infrastructure in logistics systems. The article gives a detailed analysis of development of logistical operations of Ukrainian passenger and freight transportation during 2010-2018 and depending on mode of transport. Dominant positions of railways, freight vehicles and pipeline system are explained by cheapness and reliability. As for passenger transportation, the most share are made automobile and railways which explained by population's solvency and other social factors. It is separately analyzed the state of financial needs for Ukrainian transport infrastructure of Ukraine and identified that the investment is made from different financial sources, but mainly from the internal funds of enterprises and owners. By means of comparative analysis of development logistic in

*different countries, on the basis of Logistics Performance Index, the paper are investigated place of Ukraine in the total ratings and made comparison with other neighboring countries (Poland, Romania, Slovak Republic, Moldova) on the grounds of evaluation recent changes of Infrastructure Index. Conclusion are drawn that the most important problem of logistics as in Ukraine as in any other country is the poor quality of most of the roads and railway trucks among the other modes of transport. The article is proposed approach of international transportation, which based on door-to-door principle. It gives an opportunity to reveal features, instruments and methods of governing logistical system for the development of Ukrainian railway and road transportation.*

*Keywords: globalization, transport infrastructure, investments, transport, logistics, transport and logistics centers.*

**Постановка проблеми.** Процес глобалізації є невідворотним явищем, який вимагає змін як в організаційному, соціальному, так і в економічному плані. Для ефективного функціонування економіки країни розвинена логістична інфраструктура відіграє одну з головних ролей. Високорозвинена логістична інфраструктура знижує вплив відстані між регіонами та країнами, забезпечує інтеграцію національного ринку та низьку вартість транспортування на ринки інших країн. Якість та розвиток інфраструктури впливають на економічне зростання, а ефективність видів транспорту, тобто високоякісні автошляхи та залізниці, порти та аеропорти, дають змогу підприємцям гарантувати своєчасне постачання своєї продукції та послуг на ринок. Дослідження у цьому напрямі є актуальними і пов'язані з ефективністю функціонування логістичної інфраструктури на основі міжнародних рейтингів, здатної забезпечити безперервний потік усіх необхідних логістичних операцій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання глобалізації є настільки широким, що ним переймалася значна кількість науковців і державних діячів. Великий внесок у дослідження цього зробили співробітники міжнародних організацій (ООН, МВФ, Група Світового банку тощо). Серед вітчизняних та іноземних науковців ґрунтовним дослідженням цього питання займаються Дж. Стігліц, Д. Долар, А. Краай, Дж. Норберк, Д. Лук'яненко, О. Білорус, Ю. Пахомов, О. Мозговий та ін. Питання логістичних послуг досліджували такі видатні науковці та економісти, як А. Філіпенко [1], Т. Сирийчик [5], Л. Малярець, М. Касперек, Дж.Л. Хесектт, А. Олівера та ін. Але питання ефективного функціонування транспортної інфраструктури з метою успішного розвитку логістичних послуг не втратило своєї актуальності і висвітлено у дослідженні.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження стану справ транспортної інфраструктури України у світових рейтингах розвитку логістики та логістичної інфраструктури, а також аналіз причин поточних результатів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Усе розмаїття поглядів щодо глобалізації у своїй роботі А.С. Філіпенко згрупував у три наукові концепції: структуралістську (структуральну), кон'юнктурну, конструктивістську. Перша теорія відштовхується від закономірностей розвитку внутрішніх та міжнародних економічних систем і розглядає глобалізацію як необхідний, яскраво виражений, неминучий процес, спричинений економічними та політичними чинниками.

Згідно з другою теорією – кон'юнктурною концепцією, головні риси глобалізації визначаються окремою політикою та обставинами, що залежать від зміни умов внутрішнього та зовнішнього оточень, їхньої взаємодії у просторі й часі за унікальної конфігурації соціальних сил та історичних передумов. Така глобалізація може мати дискретний, перервний характер, за якої можуть

розвиватися і зворотні процеси, так звана деглобалізація. Це й засвідчує окремі епізоди людської історії, коли деякі країни і регіони були тривалий час відгороджені від економічного спілкування з рештою світу.

Третя теорія – конструктивістська – базується на ідеях, що характеризують глобалізацію як випадковий, стохастичний, непередбачуваний процес, що зумовлюється комунікативним дискурсом політичних агентів, змістом якого є мотивації, інтереси та ідеї [1]. Тобто глобалізація – це загальний процес, у межах якого відбуваються окремі глобалізаційні напрями, об'єднання, злиття, споріднення економічних, політичних, соціальних, правових, екологічних, військових та інших систем різних країн зі створенням єдиного глобалізованого простору зі стандартизованими та універсалізованими правилами поведінки.

Колишній Генеральний секретар ООН Кофі Аннан відзначив, що головними невдахами у сьогоdnішньому досить нерівноправному світі є не ті, які занадто піддалися глобалізації, а ті, які залишилися осторонь [2].

Процеси глобалізації сьогоdnення, які відбуваються у світовій економіці, суттєво підвищують важливість логістики як елементу в системі міжнародного бізнесу та виділяють необхідність оптимізації й реформування транспортної інфраструктури в логістичних системах.

Під транспортною інфраструктурою розуміють транспортну мережу, яка використовується для перевезень вантажів і пасажирів, а також управлінську структуру, що забезпечує ефективне використання транспортних засобів і постійних обслуговуючих пристроїв [3].

Сьогодні в Україні транспорт як інфраструктура економіки є специфічною галуззю економіки, яка бере участь в єдиному виробничо-технологічному процесі виробництва продукції різних галузей господарства, що впливає на рівень транспортних витрат у країні і на загальну ефективність виробництва. І оскільки транспортна сфера завжди пов'язується із загальним розвитком продуктивних сил, то вона розглядається як один із найважливіших складників інфраструктури економіки у цілому. Транспорт України представлений такими видами: залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіатранспортом і трубопровідним. Усі його види, виконуючи головну функцію – забезпечення господарського комплексу країни у вантажних і пасажирських перевезеннях, – вступають між собою і більшістю сфер виробництва у взаємодію. Це дає підстави розглядати транспорт як систему, а весь механізм формування і розвитку її – у нерозривній єдності з усією економікою країни. Сьогодні більшість вантажів по Україні доставляється водним, залізничним і автомобільним транспортом. Інфраструктура кожного із цих видів транспорту має свої проблеми (табл. 1).

Домінуючи позиції в Україні щодо перевезення вантажу займають залізничний, автомобільний та трубо-

Таблиця 1

Перевезення по Україні вантажу та пасажирів за видами транспорту в 2010–2018 рр.

	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Перевезення вантажів за видами транспорту (млн т)</b>							
<b>Транспорт</b>	<b>1765</b>	<b>1837</b>	<b>1623</b>	<b>1474</b>	<b>1543</b>	<b>1582</b>	<b>1643</b>
залізничний	433	444	386	350	343	339	322
морський	4	3	3	3	3	2	2
річковий	7	3	3	3	4	4	4
автомобільний	1168	1261	1131	1021	1086	1122	1206
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	153	126	100	97	107	115	109
<b>Перевезення пасажирів за видами транспорту (млн осіб)</b>							
<b>Транспорт</b>	<b>6845</b>	<b>6623</b>	<b>5902</b>	<b>5167</b>	<b>4854</b>	<b>4648</b>	<b>4487</b>
залізничний	427	425	389	390	389	165	158
морський, річковий	8	7	1	1	1	1	1
авіаційний	6	8	6	6	8	10	12
автомобільний	6404	6182	5504	4770	4456	4472	4316

Джерело: складено автором за даними [4]

провідний види транспорту, це зумовлено дешевизною та надійністю. Щодо перевезення пасажирів, то основний відсоток становлять автомобільний транспорт та залізничний, це пояснюється купівельною спроможністю населення.

Зростання транзитного потенціалу країни безпосередньо залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи. Відомо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм [5]. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосу-

вання методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на засадах логістики, інвестицій та державної фінансової підтримки. Сьогодні динаміка освоєння інвестицій у цьому напрямі є нестабільною, спостерігається то зростання, то скорочення обсягів інвестицій в основний капітал (рис. 1).

Наведені на рис. 1 дані наочно демонструють, що інвестування здійснювалося з різних джерел фінансування, але переважно із власних коштів підприємств, перебувало на рівні 30–50% від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні сім років у всі види транспортної інфраструктури було вкладено близько 15–16 млрд євро, або 1,5–2,2 млрд щороку. Водночас щорічні потреби у фінансуванні транспортної інфраструктури України оцінюються у 4,5 млрд євро. Таким чином, щорічне недофінансування транспортних проєктів становить 2,3–3 млрд євро. Окрім того, за оцінками ООН, збитки від неоголошеної війни в Україні

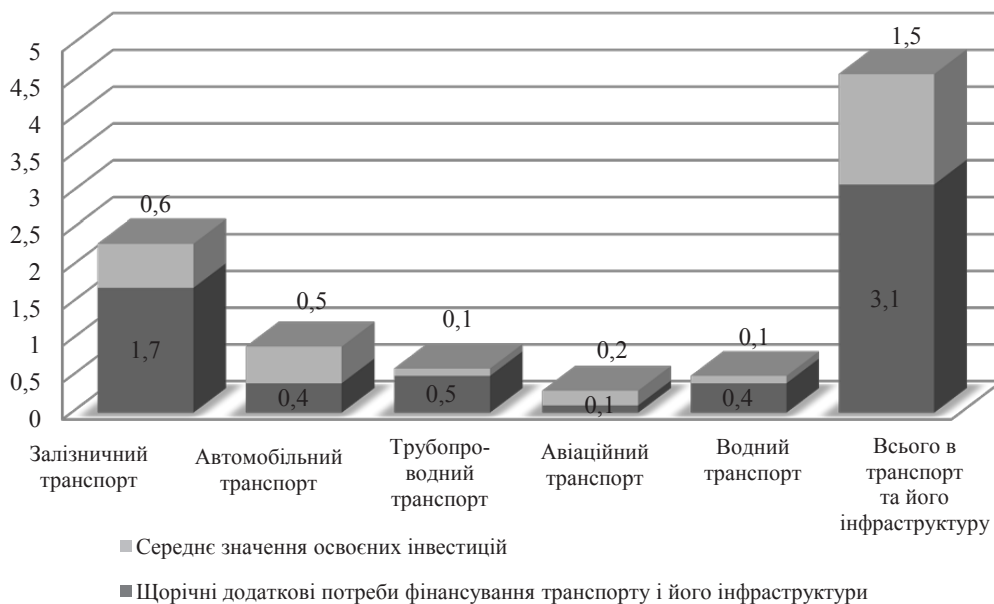


Рис. 1. Щорічні додаткові потреби фінансування транспорту та його інфраструктури в Україні, млрд євро [6]

дорівнюють 440 млн дол., з яких 170 млн – це кошти, необхідні на відновлення автодорожньої та залізничної інфраструктури Донецької та Луганської областей [6].

Сучасні тенденції економічного розвитку країн та регіонів показують пріоритетність питань зміцнення, реформування, введення інновацій із використанням усього логістичного потенціалу країни, тим самим розвиваючи транспортну інфраструктуру. Логістика є внеском у велику частину економіки, а її ефективність позначається на продуктивності діяльності інших секторів економіки.

Крім того, логістика може бути самостійним сектором розвитку, де країни з високим рівнем глобального або регіонального сполучення відіграють роль матеріально-технічного забезпечення і центру торгівлі, наприклад Нідерланди в Європі та Дубай або Сінгапур в Азії [7]. Яскравим прикладом розвитку в цьому напрямі є Німеччина, яка має найбільшу частку на ринку транспортно-логістичних послуг, нині там функціонує 33 транспортно-логістичних центри. У Бельгії налічується понад 250 логістичних центрів, в яких зайнято понад 20 тис осіб. У Нідерландах порт Роттердам – головний порт європейського ринку контейнерних перевезень. Щороку морські порти Нідерландів забезпечують надходження близько 20 млрд євро до національного бюджету країни. В Італії – Bologna Freight Village, один із провідних і найголовніших транспортно-логістичних центрів світу та один із найбільших транспортно-логістичних центрів Європейського Союзу та ін.

Вимірювання й узагальнення логістичних показників у різних країнах є складними завданнями. Одним із провідних індексів, який дає змогу проводити порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах, є Logistics Performance Index, який розраховується згідно з методологією Світового економічного форуму (World Economic Forum) як складник процесу визначення конкурентоздатності країни. Logistics Performance Index є середньозваженою оцінкою за шістьма основними компонентами: Customs (ефективність митного і прикордонного оформлення), Infrastructure (якість інфраструктури), International shipments (простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами), Logistics quality and competence (якість і компетентність логістичних послуг, що надаються операторами ринку),

Tracking and Tracing (відстеження проходження вантажів), Timeliness (своєчасність поставок вантажів) [7].

Згідно з даними Logistics Performance Index, Україна за підсумками 2018 р. посідає лише 66-е місце серед 160 країн, які охоплені рейтингом. Лідерами цього рейтингу є Німеччина, Швеція, Бельгія [7]. Детальніший аналіз цього індексу показує, що Україна суттєво програє лідерів (Німеччині) насамперед за оцінками транспортної інфраструктури – Infrastructure та країнам-сусідам (Польщі, Румунії, Словаччині); лише Молдова з перелічених країн має не дуже вигідне становище за якістю транспортної інфраструктури (рис. 2).

Одним із головних напрямів транспортної політики Європейського Союзу в останні роки став розвиток системи комбінованих (контрейлерних) перевезень вантажів, що передбачає на основі логістичних принципів роботу суцільних транспортних ланцюгів як єдиного «перевізнього конвеєра». Міжнародна практика свідчить, що понад третина всіх міжнародних вантажних перевезень, здійснюваних за принципом «від дверей до дверей», виконується за допомогою контейнерних потягів [8, с. 21].

Для забезпечення товару «від дверей до дверей» такі види транспорту, як залізничний і автомобільний, перетворюються з конкурентів на партнерів, зокрема з використанням контейнерних перевезень.

Незважаючи на певні незручності та стабільно високий рівень аварійності, автомобільним транспортом щорічно у міжнародному сполученні перевозиться близько 2 млн пасажирів, завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування, розвиненій комунікаційній мережі. Щодо мережевої забезпеченості України, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис км, у тому числі з твердим покриттям – понад 97%. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Житомирська області. Найменшу – Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області. Помітно меншими є ці показники на півночі України [4].

Важливою проблемою логістики як в Україні, так і в будь-якій іншій країні є все ще неналежна якість великої частини автомобільних шляхів. Навіть най-

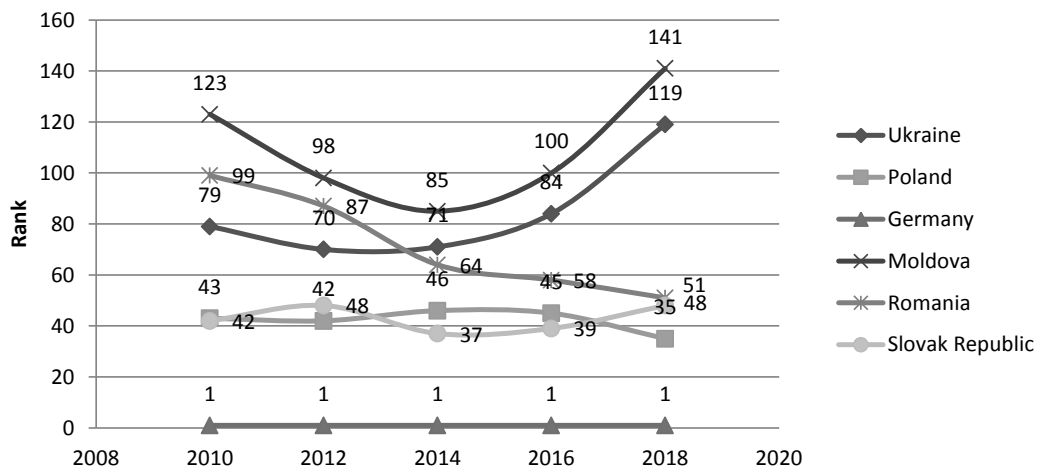


Рис. 2. Рейтинг транспортної інфраструктури за Logistics Performance Index, 2010–2018 рр.



сучасніший логістичний центр не може забезпечити швидку та якісну доставку вантажів без участі організації, що відповідають за стан автомобільних доріг у регіоні. Україна посіла 137-е місце зі 144 у рейтингу якості доріг від міжнародної неурядової організації The World Economic Forum [9].

Перевагами залізничного транспорту є те, що він майже не залежить від погодних умов, на його послуги існують диференційовані тарифи, є можливість вибрати рівень сервісу, хоча загальний рівень послуг потребує суттєвого поліпшення. Залізничний транспорт більш безпечний порівняно з автомобільним. Загальна довжина магістральних залізниць України становить 22,8 тис км, причому за останні 25 років цей показник практично не змінився. Середня щільність залізниць становить 37,7 км/тис км<sup>2</sup>. Найвищою вона є в Донецькій, Луганській, Київській, Львівській, Тернопільській областях, найнижчою – у Рівненській, Чернігівській, Херсонській. В Україні електрифіковано 37% колій, а 35% доріг є двохколійними. Загальна довжина міжнародних залізничних коридорів, що проходять територією України, становить 3 162 км, з них 92,3% – двохколіїні, 77,3% – електрифіковані [4]. Володіючи величезними транспортним потужностями,

обсяг вантажних перевезень залізниці зменшується з року в рік. Це зумовлено як складною економічною та політичною ситуацією в країні, так і спадом обсягів промислового виробництва в державі, високим рівнем ризику незбереження вантажу в результаті відсутності належного класу складської інфраструктури [8].

Не менш складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56%, у тому числі рухомого складу – 68%. Значна частина колій змонтована на дерев'яних шпалах, що вже непридатні. Негайного ремонту потребують 30% колій [9].

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, можна зробити висновок, що транспортний складник інфраструктури України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Модернізація логістичної інфраструктури ставить завдання не лише заміни застарілого обладнання та інженерних споруд, а й комплексної та системної їх переробки відповідно до нових технологій обробки вантажних потоків. Відповідно, актуалізується проблематика досліджень упровадження інновацій у логістичну інфраструктуру.

#### Список використаних джерел:

1. Філіпенко А.С. Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність. Київ : Знання, 2007. 670 с.
2. From remarks at an UNCTAD conference in February 2000, in Johan Norberg (2003), In Defense of Global Capitalism (Washington: Cato Institute), p. 155
3. Макаренко М.В., Слободян О.А. Сутність транспортної інфраструктури та її місце у ринкових відносинах. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2012. Вип. 21–22, Ч. 1. С. 6–12.
4. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 31.03.2020).
5. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. Київ : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.
6. Наукова доповідь «Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки» / НАН України. URL: <http://ief.org.ua/docs/sr/300.pdf> (дата звернення: 01.04.2020).
7. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення: 31.03.2020).
8. Котенко А.М. Технології і технічні засоби комбінованих перевезень вантажів за чинниками глобальної логістики. *Science Rise*. 2015. № 1/2(6). С. 21–25.
9. The World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/> (дата звернення: 28.03.2020).

#### References:

1. Filipenko A.S. (2007) Hlobalni formy ekonomichnoho rozvytku: istoriya i suchasnist [Global forms of economic development: history and the present day]. Kiev: Knowledge. (in Ukrainian)
2. From remarks at an UNCTAD conference in February 2000, in Johan Norberg (2003), In Defense of Global Capitalism (Washington: Cato Institute), p. 155
3. Makarenko M.V., Slobodyan O.A. (2012) Sutnist transportnoyi infrastruktury ta yiyi mistse u rynkovykh vidnosynakh [The essence of transport infrastructure and its place in market relations]. Collection of scientific works DETUTE Economics and Management, vol. 21-22, no. 1, pp. 6–12. (in Ukrainian)
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 31 March 2020). (in Ukrainian)
5. Syryychuk T. (2010) Transportna polityka Ukrayiny ta yiyi nablyzhennya do norm Yevropeys'koho Soyuzu [Transport policy of Ukraine and its approximation to the norms of the European Union]. Kyiv: Blue Ribbon Analytical and Advisory Center. (in Ukrainian)
6. NAN Ukrayiny. Naukova dopovid "Rozvytok transportu z metoyu vidnovlennya i zrostannya ukrayinskoyi ekonomiky" [NAS of Ukraine. Scientific report "Development of Transport for the Recovery and Growth of the Ukrainian Economy"]. Retrieved from: <http://ief.org.ua/docs/sr/300.pdf> (accessed 01 April 2020).
7. The World Bank. Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed 31 March 2020).
8. Kotenko A.M. (2015) Tekhnolohiyi i tekhnichni zasoby kombinovanykh perevezen' vantazhiv za chynnyka my hlobal'noyi lohistryky [Technologies and Technical Means of Combined Cargo Transportation by Global Logistics Factors]. *Science Rise*, no 1/2(6), pp. 21–25. (in Ukrainian)
9. The World Economic Forum. Retrieved from: <https://www.weforum.org/> (accessed 28 March 2020).