

Секція 6
РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ
ДЕРЖАВНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

УДК 347.763.1: 332.122

ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ ЗБУТУ УКРАЇНИ

БІЛОВОДСЬКА О.А.,

доктор економічних наук, доцент,

Київський національний університет технологій та дизайну

Транспортний потенціал регіонів України є рушійним фактором розвитку розподільчих відносин між учасниками дистрибуції продукції, що впливає, наприклад, на якість і швидкість доставки продукції, зміну її способів та учасників при транспортуванні продукції. З цих позицій виконаємо аналіз розвитку транспортного потенціалу регіональних ринків збуту України у 2016-2017 рр. (табл.1).

На думку автора, *транспортний потенціал* являє собою потужність транспортної системи регіону, що відображає наявність і кількість рухомого складу за різними видами транспорту, кількість інфраструктурних об'єктів для забезпечення різних видів перевезень, довжину транспортної мережі тощо.

Таблиця 1

Значення показників* транспортного потенціалу регіонів України у 2016-2017 р. та їх рейтинг (розроблено автором на основі [1-27])

Регіони України	Кількість трамвайних вагонів, од.	Рейтинг за показником	Кількість тролейбусних машин, од.	Рейтинг за показником	Кількість вагонів метрополітенів, од.	Рейтинг за показником	Експлуатаційна довжина залізничних колій, км	Рейтинг за показником	Довжина автомобільних доріг, км	Рейтинг за показником	Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній, км	Рейтинг за показником	Експлуатаційна довжина трамвайних колій, км	Рейтинг за показником	Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій, км	Рейтинг за показником	Кількість автозаправних станцій, од.	Рейтинг за показником	Сумарний рейтинг**	Інтегральний рейтинг
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Вінницька	125	7	165	5	0	4-25	1074	5	9500	2	86	17	44	9	0	4-25	303	7	56-77	7
	126		165		0		1074		9500		87		44		0		281			
Волинська	0	12-25	65	18	0	4-25	593	18	6200	15	109	10	0	12-25	0	4-25	172	23	112-159	18
	0		65		0		593		6200		109		0		166					
Дніпропетровська	456 437	1	220 216	2	45 45	3	1554 1554	1	9200 9200	3	450 450	2	373 373	1	7 7	3	471 424	3	16	1
Донецька	127	6	122	7	0	4-25	1570	4	8100	9	148	4	223	3	0	4-25	226	14	51-72	4
	131		134		0		936		8100		229		217		0		226			
Житомирська	30	10	145	6	0	4-25	1016	7	8500	6	96	14	18	11	0	4-25	234	13	71-110	9-10
	30		145		0		1016		8500		100		18		0		242			
Закарпатська	0 0	12-25	0 0	25	0 0	4-25	602 602	17	3300 3300	23	0 0	25	0 0	12-25	0 0	4-25	241 254	12	130-177	24

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Запорізька	120	8	95	13	0	4-	988	8	7000	13	188	5	95	6	0	4-	320	6	63-84	8
	120		74		0	25	988		7000		188		95		0	25	305			
Івано-Франківська	0	12-25	48	21	0	4-	494	22	4100	22	65	20	0	12-25	0	4-	183	20	133-180	25
	0		53		0	25	494		4100		65		0		25	180				
Київ	439	2	551	1	824	1	0	25	1617	25	500	1	230	2	67	1	336	9	66	6
	437		470		821		0		1617		500		230		67		223			
Київська	0	12-25	20	24	0	4-	798	13	8600	5	44	24	0	12-25	0	4-	492	1	95-142	15
	0		24		0	25	798		8600		44		0		25	487				
Кіровоградська	0	12-25	31	23	0	4-	893	9	6300	14	53	23	0	12-25	0	4-	217	17	114-161	19
	0		31		0	25	893		6300		53		0		25	193				
Луганська	0	12-25	46	22	0	4-	1092	12	5900	17	83	19	0	12-25	0	4-	93	25	123-170	22
	0		46		0	25	544		5900		74		0		25	94				
Львівська	131	5	78	14	0	4-	1263	3	8400	7	128	7	78	7	0	4-	377	5	52-73	5
	131		84		0	25	1263		8400		129		82		0	25	371			
Миколаївська	55	9	61	20	0	4-	711	15	4800	21	58	22	70	8	0	4-	250	11	110-131	16
	55		61		0	25	711		4800		58		70		0	25	255			
Одеська	225	4	180	4	0	4-	1044	6	8300	8	150	6	197	5	0	4-	422	4	41-62	3
	228		170		0	25	1044		8300		150		197		0	25	417			
Полтавська	0	12-25	129	8	0	4-	852	10	8900	4	123	9	0	12-25	0	4-	268	8	67-114	9-10
	0		124		0	25	852		8900		123		0		25	296				
Рівненська	0	12-25	89	12	0	4-	578	20	5100	18	61	21	0	12-25	0	4-	180	21	120-167	20
	0		89		0	25	578		5100		61		0		25	168				
Сумська	15	11	68	16	0	4-	703	16	7200	11-12	96	12	28	10	0	4-	155	24	104-126	13
	14		69		0	25	703		7200		103		28		0	25	147			
Тернопільська	0	12-25	64	17	0	4-	564	21	5000	19-20	80	18	0	12-25	0	4-	189	18	121-169	21
	0		67		0	25	564		5000		80		0		25	191				
Харківська	262	3	218	3	326	2	1520	2	9600	1	97	3	218	4	39	2	487	2	38-39	2
	262		209		326		1520		9600		97		218		39		472			
Херсонська	0	12-25	82	19	0	4-	453	23	5000	19-20	97	15	0	12-25	0	4-	222	16	102-149	17
	0		43		0	25	453		5000		97		0		25	215				
Хмельницька	0	12-25	108	9	0	4-	738	14	7200	11-12	97	13	0	12-25	0	4-	234	15	90-138	12
	0		115		0	25	738		7200		100		0		25	216				
Черкаська	0	12-25	93	11	0	4-	588	19	6100	16	127	8	0	12-25	0	4-	260	10	92-139	14
	0		93		0	25	588		6200		127		0		25	251				
Чернівецька	0	12-25	73	15	0	4-	413	24	2900	24	87	16	0	12-25	0	4-	169	22	129-176	23
	0		83		0	25	413		2900		87		0		25	170				
Чернігівська	0	12-25	105	10	0	4-	851	11	7700	10	107	11	0	12-25	0	4-	185	19	89-136	11
	0		100		0	25	851		7700		107		0		25	189				

* - результати подано за кожною областю у чисельнику за 2016 р., у знаменнику за 2017 р.;

** - розраховано як сума значень рейтингів за кожним показником

Підводячи підсумки слід зазначити, що згідно з результатами інтегрального рейтингування регіонів України у 2016-2017 рр. за рівнем розвитку транспортного потенціалу Дніпропетровська, Харківська та Одеська області є лідерами (у табл. 1 виділені жирними границями комірки), а Івано-Франківська, Закарпатська і Чернівецька області – аутсайдерами (у табл. 1 виділені затіненням). Отже, з метою посилення транспортного потенціалу регіонів України автор пропонує такі заходи:

1. Підвищення рівня фінансового забезпечення розвитку транспортного комплексу з урахуванням всіх джерел задля інвестиційного розвитку діяльності транспортних структур.

2. Реформування дорожнього господарства, що має бути впроваджене, наприклад, шляхом розподілу повноважень і відповідальності у цій сфері.

3. Формування системного підходу до розвитку всіх видів транспорту.

4. Оновлення основних фондів транспортного комплексу та купівля нових транспортних засобів.

5. Впровадження сучасних технологій та реалізація інноваційної політики в галузі транспорту.

6. Формування оптимальної структури парку автобусів та вантажних автомобілів.

7. Забезпечення потреби в перевезеннях необхідними типами рухомого складу та інші.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики в Івано-Франківській області. URL: <http://www.ifstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
2. Головне управління статистики в Одеській області. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
3. Головне управління статистики у Вінницькій області. URL: <http://www.vn.ukrstat.gov.ua/index.php/statistical-information.html> (дата звернення 12.08.2019).
4. Головне управління статистики у Волинській області. URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
5. Головне управління статистики у Дніпропетровській області. URL: <http://www.dneprstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
6. Головне управління статистики у Донецькій області. URL: <http://www.donetskstat.gov.ua/statinform1/transport.php> (дата звернення 12.08.2019).
7. Головне управління статистики у Житомирській області. URL: <http://www.zt.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
8. Головне управління статистики у Закарпатській області. URL: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/transp/index.html> (дата звернення 12.08.2019).
9. Головне управління статистики у Запорізькій області. URL: http://www.zp.ukrstat.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=6001&Itemid=100065 (дата звернення 12.08.2019).
10. Головне управління статистики у Київській області. URL: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/content/p.php3?c=338&lang=1> (дата звернення 12.08.2019).
11. Головне управління статистики у Кіровоградській області. URL: http://www.kr.ukrstat.gov.ua/stat_inf.htm (дата звернення 12.08.2019).
12. Головне управління статистики у Луганській області. URL: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/sinf/transport/rtrans.php.htm> (дата звернення 12.08.2019).
13. Головне управління статистики у Львівській області. URL: http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/si/inf_2009.php?ind_page=si (дата звернення 12.08.2019).
14. Головне управління статистики у м. Києві. URL: <http://kiev.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
15. Головне управління статистики у Миколаївській області. URL: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
16. Головне управління статистики у Полтавській області. URL: <http://pl.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
17. Головне управління статистики у Рівненській області. URL: <http://www.rv.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).
18. Головне управління статистики у Сумській області. URL: <http://sumy.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
19. Головне управління статистики у Тернопільській області. URL: <http://www.te.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
20. Головне управління статистики у Харківській області. URL: <http://kh.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
21. Головне управління статистики у Херсонській області. URL: <http://www.ks.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 12.08.2019).
22. Головне управління статистики у Хмельницькій області. URL:

<http://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm> (дата звернення 12.08.2019).

23. Головне управління статистики у Черкаській області. URL: <http://www.ck.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).

24. Головне управління статистики у Чернівецькій області. URL: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 12.08.2019).

25. Головне управління статистики у Чернігівській області. URL : <http://chernigivstat.gov.ua/statdani/transport/index.php> (дата звернення 12.08.2019).

26. Транспорт і зв'язок Сумщини / за ред. О. О. Осіпової / Головне управління статистики у Сумській області. Суми, 2016. 112 с.

27. Транспорт і зв'язок України 2010-2017 рр. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 25.08.2019).

УДК 656.611.2:339.9

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТОРГІВЕЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА

МАКАРЕНКО М.В.,

доктор економічних наук, професор,

Азовський морський інститут НУ «ОМА»

З 1990-х років постійне зростання міжнародної торгівлі, промислового аутсорсингу та глобальних економічних зрушень значно підвищило попит на контейнерні лінійні перевезення. Зі збільшенням розмірів контейнерних суден, злиття та придбання судновласниками ліній та формуванням стратегічних альянсів щодо ланцюгів доставки, системи магістральних маршрутів набувають все більшої популярності в глобальному судноплаванні. Завдяки економії масштабу, не дивно, що останні події в глобальному судноплаванні призвели до деяких портових змін, тим самим спричиняючи більш інтенсивну конкуренцію в портах та зростаючу важливість перевалки вантажів при вирішенні конкурентних позицій портів, особливо основних. Північна Європа тут не є винятком як одна із потужних світових економік.

Протягом останніх десятиліть не бракувало робіт, що вивчають та моделюють конкурентоспроможність портів, як у світі, так і за межами Європи. Тим не менш, через різноманітні проблеми більшість цих досліджень включали в свій аналіз лише коефіцієнти, які легко оцінюються, зокрема грошові витрати та час, а менш обчислювані, але потенційно однаково значущі фактори, як правило, ігнорувались протягом всього процесу дослідження. За такої ситуації не дивно, що актуальність та потужність прогнозування подібних моделей стали сумнівними, оскільки на конкурентоспроможність порту навряд чи впливатимуть лише кількісно оцінені ознаки. Хоча деякі вчені намагалися усунути такі недоліки, наприклад Slack [1], Tongzon [2]. До недавнього часу більшість досліджень зосереджувалися лише на порівнянні відносної важливості кількісних чинників для пояснення конкурентоспроможності портів, а якісні в основному ігнорувалися. Але ж слід звернути увагу на їх взаємодоповнююча або навіть взаємну залежність у впливі на рішення щодо вибору порту користувачами.

Як зазначали Song and Han [3], більшість існуючих досліджень ще не стосуються відносного внеску різних ознак у пояснення привабливості портів. В літературі існують невирішені питання, які потребують дослідження та вирішення.