

DOI: <http://dx.doi.org/10.30970/meu.2024.51.0.5112>
УДК 65.012.34:656 (477), JEL L91,92,93

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Мар'яна Виклюк¹, Ірина Петлін², Костянтин Петлін³, Андрій Якимович⁴

¹Львівський національний університет імені Івана Франка
79008 м. Львів, проспект Свободи, 18

e-mail: m_yukluk@ukr.net; ORCID: 0000-0002-6039-2515

²Львівський національний університет імені Івана Франка
79008 м. Львів, проспект Свободи, 18

e-mail: petlinirina@gmail.com; ORCID: 0000-0002-0198-588X

³ПВНЗ «Європейський університет»

03115 м. Київ, бульвар Академіка Вернадського, 16 В

ORCID: 0009-0005-8916-059X; e-mail: k.petlin@e-u.edu.ua

⁴ПВНЗ «Європейський університет»

03115 м. Київ, бульвар Академіка Вернадського, 16 В

e-mail: a.yakimovych@e-u.edu.ua; ORCID: 0009-0003-0068-7295

Анотація. В статті розглянуто сутність транспортно-логістичної системи та основні напрями діяльності транспортно-логістичних підприємств. Окремлено основні проблеми транспортно-логістичної системи України в реаліях сьогодення. Серед яких найбільш вагомими є відмова від накопичення товарів на складах, зміна складських умов, складнощі із закупівлею товарів, ускладнення логістичних операцій, неспроможність доставляти західним отримувачам масштабний потік експортних товарів, нездатність європейської інфраструктури отримувати та приймати значну кількість ешелонів та вантажних фур з України, перезавантаження європейської інфраструктури, значні руйнування національної транспортної інфраструктури. Проаналізовано стан транспортної інфраструктури у довоєнний період та її фінансові втрати у період активної фази війни та індекс ефективності логістики України протягом 2007-2023 років. Обґрунтовано, що найменший рівень ефективності в системі логістичної мережі України показують митниця та інфраструктура. Окремлено низку заходів щодо відновлення транспортно-логістичної системи України.

Ключові слова: транспортно-логістична система, транспортна інфраструктура, індекс ефективності логістики.

Постановка проблеми. Сучасні умови розвитку економіки та загострення ринкової конкуренції товарів і послуг, розвиток логістики, особливо логістичної системи, зумовлюють активізацію уваги до особливостей функціонування логістичної системи країни задля забезпечення реалізації всіх необхідних логістичних заходів по цьому безперервному ланцюжку.

© Мар'яна Виклюк, Ірина Петлін, Костянтин Петлін, Андрій Якимович, 2024

Майже весь сучасний бізнес будується на транспортуванні товарів, сировини чи інших вантажів. Ці перевезення можуть бути постійними чи мати нерегулярний характер, проте кожне підприємство тою чи іншою мірою потребує послуг з перевезення вантажів. Тому поряд зі зростанням потреб у перевезеннях вантажів, зростає і розвивається галузь транспортної логістики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню транспортно-логістичної системи України, її становленню та розвитку присвячено низку праць вітчизняних науковців, зокрема таких дослідників як В. Іваник, О. Іщенко, С. Івашкевич, О. Лук'янової, Д. Кривцун, К. Михайличенко, Н. Панасенко, М. Устенко, О. Яцюти та інших [2-5; 9-10].

Незважаючи на наявність значного наукового доробку в досліджуваній сфері неохопленими залишаються низка питань стосовно відбудови вітчизняної транспортно-логістичної системи в реаліях сьогодення, що є актуальним науково-практичним завданням, що заслуговує на всебічну увагу.

Постановка завдання. Основними завданнями дослідження є аналіз проблем розвитку транспортно-логістичної системи України в сучасних умовах, оцінка ефективності логістики України та окреслення заходів щодо відновлення транспортно-логістичної системи в найближчій перспективі.

Методи дослідження. У процесі наукового пошуку нами використані як загальнонаукові методи (абстракції, систематизації, порівняння, узагальнення), так і економіко-статистичні методи. Застосовані методи дозволили виокремити особливості, закономірності та основні напрями діяльності транспортно-логістичних підприємств, провести ґрунтовний аналіз стану транспортної інфраструктури у довоєнний період та її фінансові втрати у період активної фази війни, визначити ключові проблеми, які є у роботі митниці сьогодні, зробити узагальнені висновки та подати рекомендації щодо можливостей розвитку та післявоєнного відновлення транспортно-логістичної системи України. Для покращення сприйняття аналітичних даних використано метод візуалізації даних. Для узагальнення та формування висновків та пропозицій використано абстрактно-логічний метод.

Виклад основного матеріалу дослідження. Брагінський В. у своїй публікації «Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України» окреслює, що «транспортно-логістична система – це інтегрована багаторівнева та багатофункціональна сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах, та забезпечує якісне надання транспортно-логістичних послуг. На створення ефективної транспортно-логістичної системи безпосередньо впливають: міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країни, ринкова інфраструктура, природно-ресурсний потенціал країни, ринок споживачів транспортно-логістичних послуг» [1].

Основними напрямками діяльності транспортно-логістичних підприємств є:

- Комплексна багаторівнева організація перевезень, основною ціллю якої є мінімізація витрат на транспортування вантажів.
- Збереження безпеки та контроль якості транспортування вантажів до кінцевого пункту призначення. З цією метою застосовується спеціальне технічне обладнання та сучасні засоби зв'язку.
- Надання інформаційних послуг для власників вантажів.

Прагнення України інтегруватися в простір Європейського Союзу дають поштовх для активізації розвитку всіх секторів економіки, в тому числі транспортної системи та інфраструктури. Україна має значні переваги, оскільки розташована на перехресті основних транс'європейських коридорів між Європою та Азією, що сприяє налагодженню тісних зовнішньоекономічних зв'язків з рядом країн.

Водночас варто окреслити низку проблем, пов'язаних із функціонуванням та розвитком логістичної системи в Україні. Українська логістика має великий потенціал для розвитку, який був суттєво знищений військовою агресією росії проти України, тому подальший розвиток української логістики є важливим чинником економічного зростання та повоєнного відновлення країни.

Основні проблеми, з якими зіштовхнувся бізнес в Україні [6]:

1) необхідність відмови від накопичення товарів, у зв'язку з високими ризиками втрати товарів через ракетно-дронові атаки.

2) необхідність зміни складських умов, проведення вимушеної релокації складів на територію західних областей України.

3) складнощі із закупівлею товарів, що зумовлено обмеженням їх номенклатури та зменшенням кількості постачальників цих товарів, а також блокуванням портової інфраструктури та значним переавантаженням залізниці.

4) ускладнення логістичних операцій та потреба в плануванні нових маршрутів через високий ризик ракетно-дронових атак.

5) обмеженість експортних можливостей держави.

6) низька транспортна спроможність транспортної системи країн Європейського Союзу, що проявляється у нездатності приймати значні обсяги вантажів з України.

7) перевантаження прикордонної інфраструктури.

8) руйнування та ушкодження об'єктів транспортної інфраструктури – аеропортів, мостів, доріг, портів, вокзалів та інших транспортних об'єктів.

В таблиці 1 відображено транспортну інфраструктуру України у довоєнний період та її фінансові втрати у період активної фази війни.

Війна суттєво вплинула на транспортну та логістичну інфраструктуру України. Блокада морських портів, руйнування аеропортів та залізниць, а також обстріли складів і офісів логістичних компаній призвели до значних змін у способах транспортування вантажів.

Залізничний та автомобільний транспорт стали основними засобами перевезення, що дозволило частково компенсувати втрати від блокади морських шляхів. Однак, це також створило нові виклики, такі як перевантаження залізничних шляхів та доріг, а також необхідність швидкої адаптації логістичних компаній до нових умов.

За оцінками експертів (табл. 1), за рік повномасштабного вторгнення було пошкоджено близько 33% інфраструктури по всій країні: зруйновано або пошкоджено понад 25 000 км автодоріг та 326 мостів, 110 залізничних станцій, 6 500 км залізничних колій, 19 аеропортів та аеродромних комплексів, понад 1 000 одиниць рухомого складу міського громадського транспорту тощо. За попередніми оцінками окремих експертів (Київська школа економіки, Міністерство транспорту та інфраструктури України) загальний обсяг втрат інфраструктури в Україні складає \$35-40 млрд. і ця цифра збільшується щодня [7-8].

За оцінками експертів за рік повномасштабного вторгнення було пошкоджено близько 33% інфраструктури по всій країні: зруйновано або пошкоджено понад 25 000 км автодоріг та 326 мостів, 110 залізничних станцій, 6 500 км залізничних колій, 19 аеропортів та аеродромних комплексів, понад 1 000 одиниць рухомого складу міського

Таблиця 1

Транспортна інфраструктура у довоєнний період та її фінансові втрати у період активної фази війни

Складові інфраструктури	Об'єкти інфраструктур у довоєнний період	Втрати та пошкодження об'єктів інфраструктури	Сума втрат, млн. дол. США
Авіаційна інфраструктура	Наявна диференційована мережа прямих і транзитних авіаційних сполучень загальною кількістю 35 аеродромів, понад 150 судноплавних компаній. Авіаційний транзит через Україну забезпечується переважно вузловим аеропортом «Бориспіль», «Львів», «Дніпро»	Пошкоджено 19 аеродромів, в т.ч.: 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення	Втрати склали близько \$2,14 млрд.
Залізнична інфраструктура	За довжиною мережі залізниць Україна посідає 2 місце в Європі (22 тис. кілометрів залізниць, з яких 45 % електрифіковано) і включає 6 залізниць	Загалом пошкоджено 12 тис. залізничних об'єктів, з них відно-влено близько 5 тисяч. Зокрема, пошкоджено або втрачено контроль над 6,5 тис. км колій залізниць, 110 залізничних станцій; в середньому постраждали приблизно 10% доріг від їх загальної кількості в областях, де відбувались бойові дії	близько \$26,6 млрд втрати залізничних доріг; \$4,4 млрд — збитки "Укрзалізниця" від війни
Автомобільна інфраструктура	Щільна мережа автомобільних доріг складає понад 175 тис. км; понад 75 тис. суб'єктів господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт	пошкоджено понад 25 000 км автодоріг та 326 мостів	Вартість пошкодження мостів складає \$1,9 млрд; Втрати у розмірі \$26,6 млрд — руйнування автодоріг та магістралей
Морська інфраструктура	У Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; 8 річкових портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. км., що придатні для судноплавства	4 українські порти тимчасово знаходяться під російською окупацією, а саме Маріуполь, Бердянськ, Скадовськ та Херсон	загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств у \$496 млн.

Примітка: всі вищезазначені цифри щодо втрат є лише попередніми оцінками експертів [7-8]. Точно обчислити розмір збитків внаслідок військової агресії РФ можливо тільки після завершення активних бойових дій

громадського транспорту тощо. За попередніми оцінками окремих експертів (Київська школа економіки, Міністерство транспорту та інфраструктури України) загальний обсяг втрат інфраструктури в Україні складає \$35-40 млрд. і ця цифра збільшується щодня [2; 7].

Вважаємо за необхідне проаналізувати індекс ефективності логістики України протягом 2007-2023 років (табл. 2).

Таблиця 2

Індекс ефективності логістики LPI України протягом 2007-2023 років

Рік	Складові індексу						
	Індекс ефективності логістики	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість логістичних послуг	Відстеження і контроль	Своєчасність доставки
2007	2,55	2,35	2,53	2,41	2,53	3,25	3,31
2010	2,77 ▲	2,02 ▼	2,44 ▼	2,79 ▲	2,59 ▲	2,49 ▼	3,06 ▼
2012	2,85 ▲	2,41 ▲	2,69 ▲	2,72 ▼	2,85 ▲	3,15 ▲	3,31 ▲
2014	2,98 ▲	2,69 ▲	2,65 ▼	2,95 ▲	2,84 ▼	3,20 ▲	3,51 ▲
2016	2,74 ▼	2,30 ▼	2,49 ▼	2,59 ▼	2,55 ▼	2,96 ▼	3,51
2018	2,83 ▲	2,49 ▲	2,22 ▼	2,83 ▲	2,84 ▲	3,11 ▲	3,42 ▼
2023	2,70 ▼	2,40 ▼	2,40 ▲	2,80 ▼	2,60 ▼	3,10 ▼	2,60 ▲
Середнє значення	2,77	2,38	2,49	2,73	2,69	3,04	3,25

*Джерело: сформовано за даними Світового банку [12]

За результатами рейтингу LPI Україна впродовж 2007-2023 рр. опустилася з 73 до 79 місця серед 166 країн. Рейтинг виставляється за відповідними базовими критеріями, які в свою чергу поділяються на декілька дрібних: митниця, інфраструктура, міжнародні перевезення, логістична компетентність, відстеження проходження вантажів, своєчасність поставок.

Найвище значення рейтингу України у індексу LPI припадає на період 2014 року (61 позиція з можливих 150), а найнижче – у 2010 році (102 позиція з можливих 155). Варто відзначити, що динаміка показника LPI має доволі мінливий характер, що часто супроводжувався як внутрішніми змінами транспортної політики України, так і впливом факторів зовнішнього оточення: світової фінансової кризи, яка мала негативні наслідки та спадні тенденції індексу LPI у 2008-2010 рр.; військової агресії РФ, що розпочалася ще у 2014 році у форматі гібридної війни, внаслідок чого було окуповано Крим та частину Донецької та Луганської області, а у лютому 2022 року перейшло у нову фазу – повномасштабного вторгнення на територію України і триває досі. Внаслідок цього можемо спостерігати негативну динаміку змін логістично-транспортної інфраструктури України у розрізі базових субіндексів LPI.

З таблиці 2 видно, що найменший рівень ефективності в системі логістичної мережі України показують митниця та інфраструктура. Серед ключових проблем, які є у роботі митниці на сьогодні, можна назвати:

- Тіньові потоки. Через схеми, які застосовуються на митниці (контрабанда, контрафакт, заниження митної мита і так далі) бюджет втрачає протягом року тричотири мільярди доларів [8].

- Бюрократичний та людський фактори. Митниця гальмує нормальну роботу транспортно-експедиторських компаній, про що свідчать величезні черги на пропускних пунктах.

- Неєфективність. Численні перевірки не дають змоги зафіксувати очікувану кількість порушень, а протоколи про порушення митного законодавства компанії успішно оспорюють у суді. В результаті збитки компаніям виплачуються з бюджету, тобто – з коштів платників податків.

- Відсутність стратегії чіткого та зрозумілого довготривалого реформування. За гарними гаслами не видно можливостей для реальних змін.

- Кадрові проблеми. Особливо це стосується керівної ланки.

Окрім цього, варто зауважити, що стан інфраструктури пунктів пропуску та митних постів досить часто перебуває в незадовільному стані, а кількість пунктів пропуску є недостатньою для забезпечення зручності перетину кордону, тому завантаженість існуючих пунктів пропуску є максимальною.

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури у 2023 році планувало здійснити модернізацію автомобільних пунктів пропуску (ПП) на кордоні з п'ятьма країнами, зосередившись на найбільш завантажених напрямках, зокрема, в пунктах пропуску на кордоні з п'ятьма країнами:

- Польщею – Ягодин, Рава-Руська, Краківець, Шегині;
- Румунією – Дякове, Порубне, Красноільськ, Дяківці, Біла Церква;
- Словаччиною – Ужгород;
- Угорщиною – Чоп (Тиса), Лужанка, Дийда;
- Молдовою – Могилів-Подільський, Рені.

Наразі автомобільні пункти пропуску з Польщею обслуговують 53% вантажоперевезень, з Румунією – 18%, з Молдовою – 14%, Угорщиною – 10%, зі Словаччиною – 5%.

За даними агентства, наразі в Україні створено 100 автомобільних пунктів пропуску та пунктів контролю через держкордон для автомобільного сполучення, включаючи міжнародні, міждержавні та місцеві. До рішення уряду вони належали до сфери управління Державної митної служби. Повністю необлаштованими залишаються 33 пункти пропуску зі 100, ще близько 20-ти, побудованих за радянських часів, потребують суттєвої реконструкції.

Зі схваленням Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року окреслено низку проблем, що потребують розв'язання. Серед яких вагомими є такі: «1) відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку; 2) відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України; 3) незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств; 4) відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі; 5) відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг; 6) відсутність системи критеріїв та

показників оцінювання якості надання транспортних послуг; 7) низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики; 8) тенденція до зниження ефективності використання пропускної спроможності» [13].

Разом з тим в стратегії окреслено низку заходів щодо забезпечення розвитку всіх видів транспорту, зокрема [13]:

1) забезпечення розвитку залізничного транспорту через:

- рівний доступ до залізничної інфраструктури та створення умов для формування чесної конкуренції серед перевізників;

- нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів;

- реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС;

- запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності;

- структурну реформу ПАТ «Укрзалізниця» – фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника.

2) забезпечення розвитку автомобільного транспорту через:

- поступову лібералізацію міжнародних автомобільних вантажних перевезень;

- запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС.

3) забезпечення розвитку водного транспорту через:

- спрощення формальностей щодо оформлення вантажів та суден у торговельних портах;

- інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;

- впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;

- поступову лібералізацію вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;

- підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах.

4) забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень через:

- лібералізацію авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;

- підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;

- обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;

- організацію та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;

- технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху;
 - підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS;
 - розбудову термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мульти-модальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти;
 - підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту "Бориспіль" як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників;
 - дерегуляцію економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиро-потоком до 5 млн. пасажирів у частині справляння аеропортових зборів відповідно до законодавства ЄС;
 - реконструкцію злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС;
 - створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;
 - підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відповідно до законодавства ЄС для прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання;
 - запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності.
- До переліку пріоритетних завдань стратегії увійшли і інші, серед яких:
- удосконалення процедури збору, аналізу та використання статистичних даних;
 - виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі;
 - використання передового світового досвіду для активізації розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг;
 - забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;
 - підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень;
 - підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);
 - забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій;
 - впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, Україна потребує термінових заходів щодо покращення транспортно-логістичної системи, оскільки вона в деяких регіонах нашої країни є повністю зруйнованою, а в решті – застарілою та неефективною та потребує оновлення, модернізації, вдосконалення системи управління та великих інвестицій. Проте кошти на відновлення всієї логістичної системи в Україні є обмеженими, тому доцільним є залучення міжнародних програм та проєктів для її розвитку в Україні.

Перші кроки в цьому напрямку вже зроблені. Так 21-22 червня 2023 року у Великій Британії відбулася Конвенція питань відновлення України (URC), де міжнародні партнери запропонували програми економічної підтримки, а українська сторона презентувала стратегію для залучення приватних інвестицій та швидкої відбудови країни. Відновлення України розпочалося з перших днів повномасштабного вторгнення росії в Україну, а саме – відбудова доріг, мостів, створення нових експортних коридорів. У 2023 році передбачалося виділення 840 мільйонів євро на реалізацію пріоритетних проєктів відновлення інфраструктури України, зокрема, для відбудови транспортної інфраструктури, а саме – підготовку, оцінку, фінансування та реалізацію проєктів відновлення транспортних мереж. Презентована урядом ініціатива We build Ukraine спрямована на залучення якомога більшої кількості міжнародних партнерів – урядових та неурядових організацій, фінансових інституцій, інвесторів, бізнес-об'єднань, а також окремих представників бізнесу, з допомогою яких вдасться відбудувати транспортно-логістичну інфраструктуру в найближчій перспективі.

1. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. Державне управління: теорія і практика. 2011. № 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>. (дата звернення 15.03.2024).
2. Іщенко О.А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. Економічний аналіз. 2018. Т. 28. № 4. С. 313–320.
3. Лук'янова О. М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка і суспільство. 2018. Вип. 18. С. 166-172.
4. Михайличенко К. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України. Стратегічні пріоритети. 2015. № 4. С. 59–65.
5. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
6. Розвиток транспорту і логістики в Україні. URL: <https://blog.youcontrol.market/rozvitok-transportu-i-loghistiki-v-ukrayini/>. (дата звернення 10.03.2024).
7. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL : <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (дата звернення 10.03.2024).
8. Смирнов І. Г., Любіцева О.О. Концепція міжмор'я та сучасні транспортно-логістичні проєкти ЄС «ініціатива тримор'я» та «TEN-T» (український контекст в умовах російської агресії). 2022. С.30-35.
9. Устенко М. О., Івашкевич В. С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Вісник економіки транспорту і промисловості. № 59. С. 84-90.
10. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах Європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.
11. Logistics Performance Index. The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>. (дата звернення 15.03.2024).

12. Comments. URL: <https://money.comments.ua/ua/news/economy/problemi-derzhavnoi-mitnoi-sluzhbi-chomu-voni-vinikayut-i-yak-zrobiti-efektivnoyu-robotu-vidomstva-655183.html> (дата звернення 15.03.2024).
13. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 15.03.2024).

References

1. Brahinskyi V. V. (2011). Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy. [Development of transport and logistics system as a form of realization of Ukraine's transit potential]. *Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka: elektronne naukovo-fakhove vydannia*. № 2. Retrieved from : <http://system://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (accessed 15 March 2024). [in Ukrainian].
2. Ishchenko O. A. (2018). Metodichni pidkhody do otsiniuvannya infrastruktornoho zabezpechennia transportno-lohistychnyk [Methodical approaches to the evaluation of the infrastructure support of transport and logistics systems]. *Ekonomichniy analiz*. Vol. 28, 313–320. (in Ukrainian).
3. Luk'ianova, O. M., Kryvtun, D.Yu. (2018). «World experience and prospects of development of transport and logistics system of Ukraine». *Ekonomika i suspil'stvo*. Issue. 18, 166-172.
4. Mykhailychenko K. (2015). Vidnovlennia tranzytnoho potentsialu yak chynnyk pidvyshchennia konkurento-spromozhnosti Ukrainy [Restoring transit potential as a factor in increasing Ukraine's competitiveness]. *Stratehichni priorityty*, Vol. 4., 59-65.
5. Panasenko, N.L., & Ivanyk, V.B. (2014). Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini [Comprehensive assessment of the transport system and its subsystems in Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, Issue.84, 89-97. Retrieved from : http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_84_11. (accessed 11 March 2024). [in Ukrainian].
6. Rozvytok transportu i lohistyky v Ukraini. Retrieved from : <https://blog.youcontrol.market/rozvitok-transportu-i-lohistiki-v-ukrayini/>.
7. Novi ta stari vyklyky. Yak trymaietsia ukrainska infrastruktura pid chas viiny. Retrieved from : <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (accessed 11 March 2024). [in Ukrainian].
8. Smyrnov I. H., Liubitseva O.O. (2022). Kontseptsiia mizhmoria ta suchasni transportno-lohistychni proiekty Yes «initsiatyva trymoria» ta «TEN-T» (ukrainskyi kontekst v umovakh rosiiskoi ahresii), 30-35.
9. Ustenko M. O. (2015). Aktualnist formuvannia transportno-lohistychnykh system v umovakh yevroin-tehratsii [Topicality of the formation of transport-logistic systems in the conditions of European integration]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, Vol.49, 207–210.
10. Yatsiuta O. Transportno-lohistychna systema Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehtratsii (2016), [Transport and logistics system of Ukraine in conditions of European integration]. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, Vol. 3, 89–99.
11. Logistics Performance Index. The World Bank. Retrieved from : <https://lpi.worldbank.org/international/global>. (accessed 15 March 2024). [in Ukrainian].
12. Comments. Retrieved from : <https://money.comments.ua/ua/news/economy/problemi-derzhavnoi-mitnoi-sluzhbi-chomu-voni-vinikayut-i-yak-zrobiti-efektivnoyu-robotu-vidomstva-655183.html> (accessed 15 March 2024). [in Ukrainian].
13. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy do 2030 roku. Retrieved from : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (accessed 15 March 2024) [in Ukrainian].

PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE IN MODERN CONDITIONS

Mariana Vykliuk¹, Iryna Petlin², Kostyantyn Petlin³, Andriy Yakymovych⁴

¹Ivan Franko National University of Lviv, 79008 Lviv, Prospekt Svobody, 18
e-mail: m_vyklyuk@ukr.net; ORCID: 0000-0002-6039-2515

²Ivan Franko National University of Lviv, 79008 Lviv, Prospekt Svobody, 18
e-mail: petlinirina@gmail.com; ORCID: 0000-0002-0198-588X

³European University, 03115, Kyiv, Akademika Vernadskyi Avenue, 16 в
e-mail: k.petlin@e-u.edu.ua; ORCID: 0009-0005-8916-059X

⁴European University, 03115, Kyiv, Akademika Vernadskyi Avenue, 16 в
e-mail: a.yakumovuch@e-u.edu.ua; ORCID: 0009-0003-0068-7295

Abstract. The article examines the essence of the transport and logistics system and the main areas of activity of transport and logistics enterprises. The main problems of Ukraine's transport and logistics system in today's realities have been outlined. Among these the most significant have been the refusal to accumulate goods in warehouses, changes in warehouse conditions, difficulties with the purchase of goods, complications of logistics operations, the inability to deliver a large-scale flow of export goods to Western recipients, the failure of the European infrastructure to receive and accept a significant number of echelons and cargo vans from Ukraine, reloading European infrastructure, considerable destruction of the national transport infrastructure. The state of the transport infrastructure in the pre-war period its financial losses during the active phase of the war and the efficiency index of Ukrainian logistics during 2007-2023 have been analyzed. It has been well-founded that the lowest level of efficiency in the logistics network of Ukraine has been shown by customs and infrastructure.

Among the key problems that exist in the work of customs today, we can name: shadow flows; bureaucratic and human factors. Inefficiency of the work of customs due to numerous inspections; lack of a clear and understandable long-term reform strategy; personnel problems, etc.

The condition of the infrastructure of checkpoints and customs posts is in an unsatisfactory state, and the number of checkpoints is insufficient to ensure the convenience of crossing the border.

With the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030, several problems that need to be solved have been outlined. Among the following are significant: the absence of an effective system of collection and processing of administrative data in the transport industry, an objective assessment of its condition and development prospects; lack of a systematic approach to coordination of development and long-term planning of activities of all types of transport; lack of effective control systems for the effectiveness of management decision-making; lack of an effective system of communications and feedback between transport management bodies, transport enterprises and users of transport services, which reduces the efficiency of transport management and the quality of transport and logistics services; lack of a system of criteria and indicators for evaluating the quality of the provision of transport services; low level of development of intermodal, multimodal transportation, transport logistics; the tendency to reduce the efficiency of the use of bandwidth.

Some measures to restore Ukraine's transport and logistics system have been outlined.

Keywords: transport and logistics system, transport infrastructure, logistics efficiency index.

Стаття надійшла до редколегії 02.06.2024

Прийнята до друку 13.06.2024