

УДК 658.7:656.2

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-1-6>**Луценко І.С.***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри менеджменту**Національного технічного університету України  
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»***Lutsenko Iryna***Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Management,  
National Technical University of Ukraine  
“Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute”*

## ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ГЕОПОЛІТИЧНОМУ АСПЕКТІ

### STATE SUPPORT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE IN THE GEOPOLITICAL ASPECT

#### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто потребу розвитку транспортно-логістичної системи України, визначено важливість транспортно-логістичної інфраструктури країни для її геополітичного положення та соціально-економічного розвитку. Визначено можливості транспортно-логістичної системи як основного провідника та консолідатора цілей та завдань глобалізації, глокації та концепції сталого розвитку. Зроблений аналіз рівня розвитку логістики України на основі індексу ефективності логістики дав змогу, незважаючи на певний суб'єктивний характер показника, визначити нагальні проблеми транспортно-логістичної інфраструктури та шляхи підвищення її рівня. Показано необхідність державної підтримки транспортно-логістичної системи як підсистеми національної економіки країни через створення і регулювання сприятливого інвестиційно-інноваційного поля.

**Ключові слова:** транспортно-логістична система, транспорт, геополітика, транспортно-логістична інфраструктура, логістика, індекс ефективності логістики, державна підтримка.

#### АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрена необходимость развития транспортно-логистической системы Украины, определена важность транспортно-логистической инфраструктуры страны для ее геополитического положения и социально-экономического развития. Определены возможности транспортно-логистической системы как основного проводника и консолидатора целей и задач глобализации, глокации и концепции устойчивого развития. Проведенный анализ уровня развития логистики Украины на основе индекса эффективной логистики позволил, несмотря на некоторый субъективный характер показателя, определить насущные проблемы транспортно-логистической инфраструктуры и пути повышения ее уровня. Продемонстрирована необходимость государственной поддержки транспортно-логистической системы как подсистемы национальной экономики страны путем создания и регулирования благоприятного инвестиционно-инновационного поля.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая система, транспорт, геополитика, транспортно-логистическая инфраструктура, логистика, индекс эффективности логистики, государственная поддержка.

#### ANNOTATION

The article considers the need to develop the transport and logistics system of Ukraine, identifies the importance of transport and logistics infrastructure of the country for its geopolitical position and socio-economic development, the role of transport retro-spectively, demonstrates the close relationship between transport innovation and change in geospace and geopolitics. The relevance

of Gartland's theory of G. Mackinder and "land-sea" dichotomy is confirmed, which determines the difference of resource potential of territories, their geography and, accordingly, features of transport and logistics systems that can be created in these territories. The possibilities of the transport and logistics system as the main leader and consolidator of the goals and objectives of globalization, glocation and the concept of sustainable development are determined. It is proved that transport and logistics systems are an important factor in stable and dynamic development of the country's economy, can positively affect living standards through employment, environmental protection, innovative tools, training, etc., is a successful prerequisite for integration into the world political and economic space. The analysis of the level of logistics development in Ukraine on the basis of the logistics efficiency index allowed, despite a certain subjective nature of the methodology for calculating the indicator to identify urgent problems of transport and logistics infrastructure and ways to improve its level. The relevance and significance of the study is to identify areas for improvement of the transport and logistics system of Ukraine for socio-economic development and its full and effective integration into the network of international transport corridors through the development of transport and logistics infrastructure in the region. The need for state support of the transport and logistics system as a subsystem of the national economy through the creation and regulation of a favorable investment and innovation field, by developing a strategy and concept for the development of national transport and logistics infrastructure, large-scale programs for their financing.

**Key words:** transport and logistics system, transport, geopolitics, transport and logistics infrastructure, logistics, logistics efficiency index, state support.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Аналіз значення транспортно-логістичної системи для соціального, економічного та геополітичного положення країни, виявлення основних проблем щодо розвитку транспортно-логістичної системи України та інтеграції її у світовий економічний простір, визначення напрямків державної підтримки транспортно-логістичної системи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій,** в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Питаннями значення транспортно-логістичної системи країни як індикатора соціально-економічного роз-

витку, як каркасу геополітичного положення країни, державного регулювання транспортно-логістичної інфраструктури зокрема, займалися багато відомих учених, серед яких: О. Бакаєв, В. Галабурда, В. Дикань, І. Кара, Г. Ейтутіс, Ю. Колосова, Н. Кудрицька, В. Маліков, А. Новікова, В. Пасічник, І. Смірнов, Н. Ткаченко, Н. Якименко та багато інших. Вивчення концептуальних засад функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем цих авторів дає можливість стверджувати, що сьогодні транспортно-логістична інфраструктура з погляду геополітичного аспекту залишається в Україні слабо розвинутою, що потребує необхідності пошуку нових інструментів для розвитку транспортно-логістичної системи України в контексті глобалізаційних та глокаційних викликів.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми,** котрим присвячується означена стаття. Світова соціально-економічна криза, яка викликана пандемією COVID-19, ще більше загострила питання розвитку транспортно-логістичних систем. Швидка зміна стандартних відносин між усіма учасниками ринку вимагає від держав відповідної реакції щодо підтримки на належному рівні транспортно-логістичної системи та інтеграції її у світову систему через призму геополітичного впливу. Визначені тенденції зумовили проблематику цього дослідження.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сучасна світова ситуація демонструє подальший розвиток глобалізаційних процесів із загостренням глокаційних тенденцій, інформатизацію простору і, як наслідок, надання ще більшого динамізму соціально-економічним та політичним процесам. Особливо важливо це стає, на нашу думку, в умовах кризи світової економіки, яка була спричинена пандемією COVID-19. Ці масштабні й швидкісні перетворення простору і суспільства, неможливість використання прогнозних інструментів практично в усіх сферах життя вимагають шукати стабільні точки орієнтири, які зможуть подолати негативні тенденції, спричинені пандемією.

Транспорт є одним із важливих елементів розвитку країн і регіонів. Той момент історії розвитку людства, коли було винайдено колесо і почали використовувати гужовий вид транспорту, заклав основи для глобалізації світової економіки (розширення регіонів проживання, поступове просування всередину континентів, перевезення вантажів). Інновації на транспорті завжди викликали трансформацію у геополітичних відносинах, вносили зміни у формування глобального світового простору. Говорячи про роль транспортної системи для країни, можна згадати Шовковий шлях як головну артерію, по якій безперервно безкінечним потоком йшли цінні товари зі Сходу в Європу починаючи з часів правління Олександра Маке-

донського до Великих географічних відкриттів (XVI ст.) включно [1]. Усі військові конфлікти, які відомі людству, велися за домінування на певних територіях і ресурсами, котрі могли дати ці території, та за можливість контролювати шляхи руху товарів (Візантія, Монгольська імперія, гітлерівська Німеччина тощо). На початку XX ст. Г. Маккіндер у праці «Демократичні ідеали і реальність» писав: «Хто контролює Східну Європу, той керує Гартлендом, хто контролює Гартленд, той керує Світовим островом, хто контролює Світовий острів, той керує Світом». Діхотомія «море – суходіл» спирається на відмінності ресурсів територій, її географію і, відповідно, ті транспортні системи, які вони можуть створити. Незважаючи на глобалізаційні процеси, фундаментальна діхотомія продовжує діяти, підтвердженням цього є військово-стратегічні конфлікти другої половини XX ст. (участь військ США в Югославії, Лівії, Іраку, Афганістані), саме це є доказом того, що діхотомія залишається важливим аспектом геополітичних відносин. Безпека держав як у політичному, так і в соціально-економічному аспектах стає сьогодні надзвичайно важливою: немає жодної географічно віддаленої точки світу, до якої неможливо було б дуже швидко (іноді практично миттєво) дістатися [1]. Згідно із цією сучасною особливістю геополітичного простору, підтримка цілісності та єдності території, з одного боку, та швидкості, мобільності, надійності, економічності пересування пасажирів і вантажів – з іншого, залишається найважливішим завданням сучасності.

Транспортні системи виконують це подвійне завдання. Через такі можливості транспортна система будь-якого рівня (місцева, національна, регіональна, міжнародна тощо) є об'єктом геополітичного управління, з іншого боку, жодне геополітичне рішення не може бути прийнято і реалізовано без аналізу стану, перспектив розвитку транспортної системи. Геополітика – це підвалина сукупного потенціалу держави, але завжди вона має бути підкріплена транспортною системою, яка б могла виконати поставлені завдання та досягти встановлених цілей.

Увага Європи до України в першу чергу може бути пояснена вигідним геополітичним становищем нашої держави, що підтверджується найвищим транзитним коефіцієнтом (3,75 бали) серед європейських країн і відповідним залученням до європейської транспортно-логістичної інтеграції. Транспортну систему держави утворює об'єднана транспортними центрами й вузлами дорожня мережа разом із портами, рухомим складом, складськими та іншими господарствами [1].

Загальносвітова сучасна концепція сталою розвитку проголошує цілісність фізичних і біологічних природних систем у процесі їх взаємодії із соціально-економічними системами. При цьому варто зазначити, що саме через розвиток транспортно-логістичної інфраструкту-

ри можна забезпечити доступ до джерел усіх ресурсів, приєднати географічно розпорошені ринки виробництва та збуту продукції, забезпечити відповідно до існуючої потреби умови поставки. Саме через транспортно-логістичний складник уможлиблюється формування ефективних шляхів і форм руху потокових процесів на світовому ринку і забезпечується високий рівень інтеграційних процесів. Загалом можна констатувати, що логістична інфраструктура в поєднанні з транспортною максимально стимулює глобалізаційні процеси, створюючи каркас для формування міжнародних ланцюгів поставок. Саме транспортно-логістична система інституційно впорядковує виробничі процеси, розподіл та процес споживання за цілями та принципами концепції сталого розвитку. За такого підходу основною метою формування інфраструктури транспорту і логістики є мінімізація негативних наслідків глобалізації через ефективне використання ресурсного потенціалу регіону та зменшення ризиків настання екологічних загроз, розроблення методології та інструментарію забезпечення сталості розвитку економіки і суспільства через оптимальне економічно обґрунтоване споживання ресурсного потенціалу.

Безпорадність перед коронавірусом більшості держав світу довела об'єктивну необхідність державного регулювання, особливо важливо це відчуватиметься під час подолання наслідків пандемії, як економічних, так і соціальних. Однією з таких стабільних основ розвитку соціально-економічної сфери, на нашу думку, повинна стати транспортно-логістична система країни. Саме транспортно-логістичні системи, які є важливим чинником стабільного і динамічного розвитку економіки країни, можуть позитивно впливати на рівень життя населення (зайнятість, охорона навколишнього середовища через установлення природоохоронних законодавств), є успішною передумовою інтеграції країни у світовий політико-економічний простір.

У сучасній економічній літературі існує велика кількість трактувань суті транспортно-логістичної системи, розглядається ця дефініція з погляду різних аспектів. Так, у [1, ст. 156; 2, ст. 79] визначено, що транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах.

Реальний стан та місце транспортно-логістичної системи України у міжнародному просторі відносно об'єктивно можна оцінити, проаналізувавши LPI (індекс ефективності логістики), який розраховується Світовим банком раз на два роки. За рейтингом LPI в 2018 р. наша країна піднялася зі 102-го місця у 2010 р. на 69-го, що також на 11 позицій краще, ніж

у 2016 р. Аналізуючи інтегральний індекс LPI за компонентами, можна спостерігати, що такий субіндекс, як «Митниця», зайняв 66-е місце, «Своєчасність» – 52-е, «Якість логістики та компетентність» – 68-е; проте за субіндексом «Міжнародні перевезення» Україна посідає лише 119-е місце; субіндекс «Інфраструктура», який включає якість торгівлі та транспортну інфраструктуру, – 89-е [3].

Незважаючи на певну суб'єктивність оцінки транспортно-логістичної системи та недосконалість методології проведення обрахунку LPI, можна виділити такі проблеми розвитку транспортно-логістичної системи України:

1) низький рівень якості надання транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку;

2) невисокий рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

3) значні затримки під час перетину кордонів, пов'язані з роботою митниці та інших контролюючих органів;

4) практична відсутність взаємодії різних видів транспорту;

5) значний негативний вплив транспорту та об'єктів логістичної інфраструктури на екологію регіонів;

6) недостатність інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури;

7) слабкий рівень нормативно-правового регулювання транспортно-логістичної сфери;

8) відсутність статистичного обліку показників розвитку логістики на національному рівні;

9) слабка інтеграція національних транспортно-логістичних систем в європейську та євразійську транспортно-логістичні системи.

Аналіз практики європейських країн щодо управління транспортно-логістичною інфраструктурою демонструє використання потужних фінансових інструментів. Так, у середньому державами фінансується 25–45% науково-інноваційних витрат на розвиток науково-технічного потенціалу транспортно-логістичної сфери та її структурну перебудову. За офіційними даними, КНР витратила в 2019 р. на транспортно-логістичну інфраструктуру близько 460 млрд дол. США, бюджетами різних рівнів інвестовано в транспортно-логістичні проекти 194 млрд дол. у цьому ж році, Німеччина – 3,2 млрд євро бюджетних ресурсів [4].

Здійснення фінансування інноваційної діяльності транспортних підприємств є пріоритетним напрямом, де держава фінансує від 25% до 45% національних науково-інноваційних витрат, що, своєю чергою, сприяє створенню необхідних умов розвитку науково-технічного потенціалу транспортної сфери та її структурно-інноваційній перебудові [4].

Найбільше інвестицій, а це близько 45% (200 млрд дол.) світового обсягу у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури здійснюють європейські країни, другу позицію займають країни Азії та Тихоокеанського регіону,

їхня частка у світових інвестиціях у транспортно-логістичну систему становить приблизно 21% світових, при цьому окремо урядом Китаю інвестовано майже 85%, або 79 млрд дол. [4].

Для виведення транспортно-логістичної системи України на високі позиції у світовому геопросторі необхідно терміново підвищувати інвестиційну привабливість галузі, пришвидшувати реалізацію спільних транспортно-транзитних проєктів з Європою, підвищувати якість роботи державних органів, які відповідають за роботу та модернізацію транспортно-логістичної системи, приєднуватися до міжнародних норм та конвенцій, що спрощують митні процедури та перетини кордонів, упроваджувати сучасні транспортно-логістичні, інформаційні, управлінські технології.

Окрім того, дієвим інструментом пошкваллення інвестиційного та інноваційного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури можуть стати стратегії та концепції розвитку цієї сфери. Так, у країнах ЄС діє низка директив і регламентів, які розкривають ключові засади і норми державного регулювання у сфері транспорту, а також установлюють правила і норми транспортного обслуговування для всіх країн – членів ЄС.

**Висновки з цього дослідження** і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Визначено особливості формування та регулювання транспортно-логістичної системи та її взаємодію і взаємовплив на геополітичне становище країни. На тлі пандемії коронавірусу відбувається загострення соціально-економічних відносин, що передусім відбивається на транспортно-логістичній інфраструктурі, при цьому надзвичайно важливим стає поєднання і реалізація через транспортно-логістичну інфраструктуру геопросторових завдань і завдань сталого розвитку суспільства. Аналіз практики

державного впливу світових лідерів ефективної логістики на транспортно-логістичну систему дав змогу визначити головні проблеми та шляхи їх подолання в Україні.

---

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. 494 с.
2. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ : НІПМБ, 2006. 274 с
3. Сайт «Центр транспортних стратегій». URL : <http://cfts.org.ua>.
4. Новый Шелковый путь. Китай запускает глобальный инфраструктурный проект URL: <http://korrespondent.net/world/3509757-novyi-shelkovyi-put-kytai-zapuskaethlobalnyiynfrastrukturnyi-proekt>.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 932 «Про затвердження Порядку розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених регіональних стратегій і планів заходів». URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.

---

#### REFERENCES:

1. Novikova A. M. Ukraïna v systemi mizhnarodnyh transportnyh korydoriv. Kyïv : NIPMB, 2003. 494 s.
2. Bludova T. V. Tranzytynj potencial Ukraïny: formuvannja ta rozvytok. Kyïv : NIPMB, 2006. 274 s.
3. Сайт «Центр транспортних стратегій». URL : <http://cfts.org.ua>.
4. Novyj Shelkovyj put'. Kitaj zapuskaet global'nyj infrastruktornyj proekt URL : <http://korrespondent.net/world/3509757-novyi-shelkovyi-put-kytai-zapuskaethlobalnyiynfrastrukturnyi-proekt>.
5. Postanova Kabinetu Ministriv Ukraïny vid 11.11.2015 № 932. Pro zatverdzhennja Porjadku rozroblennja regional'nyh strategij rozvytku i planiv zahodiv z i'h realizacii', a takozh provedennja monitoryngu ta ocinky rezul'tatyvnosti realizacii' zaznachenyh regional'nyh strategij i planiv zahodiv. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/932-2015-%D0%BF>.