

[1] Логістична інфраструктура: навч. посібник/ Григорак М.Ю., Костюченко Л.В., Соколова О.С. – К.: Логос, 2013. – 400 с.

[2] Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / Клименко В., Пронь С., Примаченко Г. та ін.; за заг. ред. Д.В. Ломотька. - Академія технічних наук України. – Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М. – 2022. Т2. – 216 с.

[3] Питання сучасного стану інфраструктури транспортної системи. Наукоємні технології. / Багрій М.М., Коновалова О.В., Разумова. К. М. 2021. №3 (51). С. 265–270.

УДК 656.02

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ НА ВАЛОВИЙ ВНУТРІШНІЙ ПРОДУКТ УКРАЇНИ ТА ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ БЛОКУВАННЯ ПОРТІВ

INFLUENCE OF TRANSPORT AND LOGISTICS PROCESSES ON THE GROSS DOMESTIC PRODUCT OF UKRAINE AND ECONOMIC CONSEQUENCES OF PORT BLOCKING

*канд. екон. наук Є.І. Балака, канд. техн. наук М.Є. Резуненко
Український державний університет залізничного транспорту*

PhD (Econ.) E. Balaka, PhD (Tech.) M. Rezenenko
Ukrainian State University of Railway Transport

Транспортна галузь займає провідне місце серед інфраструктурних елементів економічного комплексу України. Незважаючи на те, що транспорт виконує суто забезпечуючі функції і не відноситься до найбільш впливових галузей в процесі створення валового внутрішнього продукту (ВВП) країни, чітка організація логістичної системи руху матеріальних ресурсів є необхідною умовою не тільки сталого розвитку національної економіки, а й має визначальне значення для продовольчої безпеки багатьох інших країн. Про це переконливо свідчить глибока стурбованість світових лідерів щодо негативних прогнозів можливої продовольчої кризи внаслідок окупації та блокування українських портів збройними силами РФ, що унеможлиблює експорт продовольства морським транспортом. Виходячи з цього, виникає зацікавленість у визначенні впливу транспортного обслуговування на величину ВВП України та можливі негативні наслідки його зменшення в результаті скорочення експортних поставок морськими шляхами.

В якості основного показника розвитку економіки країни вже понад вісімдесят років використовується величина ВВП. Вона віддзеркалює загальну ринкову вартість усіх товарів і послуг кінцевого споживання. Вплив роботи національного вантажного транспорту на ВВП України

визначено на основі кореляційно-регресійного моделювання з урахуванням паритету купівельної спроможності (ПКС - співвідношення гривні до долара США на основі цін на аналогічні товари в цих країнах) і обсягів вантажних перевезень. Інформаційною базою є динаміка відповідних показників ВВП ПКС і обсягів вантажних перевезень за період з 2014 по 2020 р.р. [1,2], що наведено в табл.

В результаті кореляційно-регресійного аналізу отримано однофакторну економіко-математичну модель виду $y = 9,682 + 0,226x$, яка визначає залежність величини ВВП ПКС (y) від сукупних обсягів вантажних перевезень всіма видами транспорту (x).

Таблиця

ВВП ПКС України та обсяг вантажних перевезень вантажів

Показники	Роки						
	014	015	016	017	018	019	020
ВВП ПКС України, млрд.дол.	73,4	40,5	53,3	67,8	90,7	80,5	65,8
Перевезення вантажів всіма видами транспорту, млн.т.	623	474	542	582	643	579	641

Аналіз моделі показав, що збільшення обсягів перевезень (x) на 1 од. вантажу призводить до зростання ВВП ПКС (y) за даний період в середньому на 0,23 од. в дол. США. Економіко-математична модель характеризується наступними показниками, які свідчать про її адекватність: коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,675$; середня помилка апроксимації $\bar{A} = 1,88(\%)$; стандартна помилка $S = 10,44$. Надійність

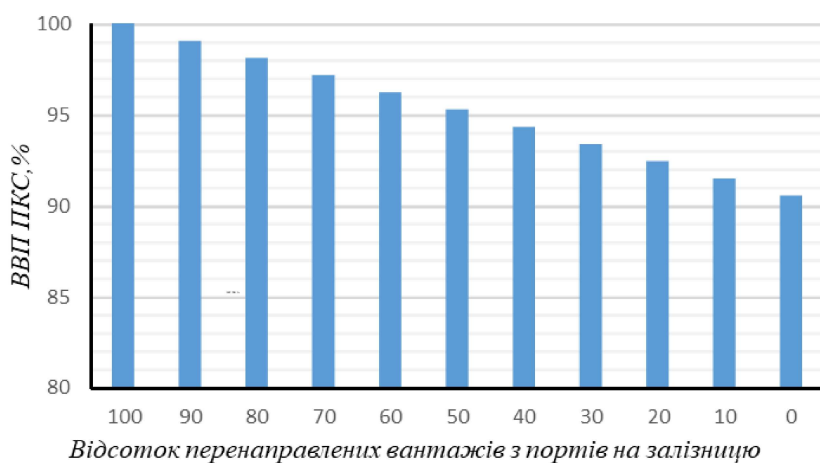


Рис. Можливе зменшення ВВП ПКС України внаслідок блокування морських портів

моделі підтверджується критерієм Фішера (F), який дорівнює 10,36.

Блокування українських морських портів унеможливує експортно-імпорتنу діяльність водними видами транспорту. Наслідком цього є: по-перше, зменшення товарообігу, що

викличе скорочення ВВП України; по-друге, неминучу світову продовольчу кризу. Нижче на рис. наведено можливе скорочення ВВП ПКС України в разі подовження строків дії першого фактору. Кількісна оцінка дії другого фактору для світової економіки потребує більш глибокого дослідження.

Слід враховувати, що річний обсяг переробки вантажів в портах України в 2020 р. досягав біля 159 млн. т., що складає 9,9% обсягу всіх вантажних перевезень за цей рік. Транспортні потужності залізниці дозволяють частково забезпечити відповідний обсяг перевезень, але повністю компенсувати роботу морського транспорту, збільшивши в короткостроковому періоді обсяги перевезень майже на 10%, проблематично.

[1] Україна в цифрах 2014-2020 р.р. Державна служба статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

[2] Економіка України <https://ru.wikipedia.org/wiki>

УДК 656.21:681.3

ФОРМУВАННЯ ОПТИМАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНОГО ТЕРМІНАЛУ

FORMATION THE OPTIMAL TECHNOLOGY OF FUNCTIONING OF INTERNATIONAL TRANSHIPMENT TERMINAL

*канд. техн. наук Г.С. Бауліна, магістранти А.О. Гукова, Т.В. Колодочка
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) H. Baulina, undergraduates A. Gukova, T. Kolodochka,
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Важливу роль в процесі перевезень вантажів відіграють прикордонні перевантажувальні станції, вдосконалення роботи яких дозволить прискорити рух вантажів через кордон, а отже, надасть новий імпульс для подальшого розвитку торговельно-економічних зв'язків та підвищення ефективності товарообігу. Раціональний розвиток та сучасне технічне оснащення прикордонних перевантажувальних станцій, а також чітка організація їх роботи є важливими умовами, які забезпечують успішну взаємодію залізниць суміжних країн, що створює для українських залізниць більш сприятливі умови для залучення додаткових обсягів експортно-імпортних та транзитних вантажів. Це обумовлює необхідність удосконалення саме міжнародних перевантажувальних терміналів, що