

## УДК 656.078.1

В. І. КОПИТКО<sup>1\*</sup>, Ю. О. САКСОН<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup> Каф. гуманітарної та соціально-економічної підготовки, Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. І. Блажкевич, 12а, Львів, 79052, Україна, (032) 267-99-74, ел. пошта: v-kopytko@ukr.net

## НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

**Мета.** Метою статті є розробка науково обґрунтованого підходу до організації транспортно-логістичних систем, що забезпечують скоординоване функціонування учасників транспортного процесу. **Методика.** Методичною основою дослідження є праці вітчизняних вчених та заходи державних інституцій із забезпечення функціонування транспортно-логістичних систем та теоретико-методичні підходи до модернізації взаємодії влади й бізнесу на основі встановлення між ними цивілізованих партнерських відносин. **Результати.** Залучення в логістичних системах приватного капіталу з урахуванням балансу між критеріями максимізації прибутку й мінімізації логістичних витрат забезпечить прийняття спільних рішень з питань виробничої діяльності й сталого функціонування ланцюга поставок. **Наукова новизна.** Обґрунтовано необхідність активізації використання сучасної інституційної форми взаємодії влади і бізнесу – державно-приватного партнерства для забезпечення стабільного функціонування транспортно-логістичної системи на залізничному транспорті України. **Практична значимість.** Запропоновані авторами положення з поглиблення основ формування організаційно-фінансових механізмів взаємодії держави та бізнесу на базі державно-приватного партнерства під час створення сучасних транспортно-логістичних систем можуть бути впроваджені в діяльності ПАТ «Українська залізниця».

**Ключові слова:** транспортно-логістичні системи; державно-приватне партнерство; приватний капітал; ринок транспортних послуг; залізничний транспорт; взаємодія транспортних систем; ефективність використання рухомого складу, інвестиції.

### Постановка проблеми

Структурна реформа українських залізниць у рамках ПАТ «Українська залізниця» і всіх видів транспорту взагалі здійснюється в умовах швидкої глобалізації виробництва й транспортного обслуговування. При цьому підвищення ефективності та конкурентоспроможності бізнесу пов'язано зі створенням оптимальної послідовності технологічних операцій на основі логістичних принципів просування вантажів від виробників до споживачів і організацією системи логістичних центрів, які керують вантажопотоками.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналіз основних напрямків досліджень у сфері логістики показує, що теоретико-методологічні аспекти розвитку логістики та логістичних систем досліджували такі вчені, як: Н. С. Каличева [3], Л. Л. Ковальська,

В. І. Циганюк [6], О. І. Ковальчук, М. А. Корж [9], Є. В. Крикавський [13], М. А. Окландер [14], О. М. Тридід [15], О. А. Топоркова, О. А. Желудович [2], М. О. Устенко [4]. Необхідність модернізації держави в умовах трансформації суспільних відносин була в останні десятиліття все більш очевидною, що вимагало вибору стратегічних напрямків розвитку держави та бізнесу. Цим питанням і були присвячені праці Н. В. Безбах [8], Н. М. Бондар [7], І. В. Маркова [11], Ю. В. Петленко, А. Р. Хоменко [10] та інших авторів.

### Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

У ході структурної реформи залізничного транспорту було створено умови для розвитку ринку залізничних перевезень. У нових умовах господарювання ще не сформувалися механізми координації поточкових процесів організації взаємодії учасників транспортно-

логістичного процесу, що стримує розвиток ринку перевезень. Переслідуючи інтереси власного бізнесу, компанії часто не готові самостійно впорядкувати свою роботу, і в результаті порушується єдність технологічного процесу, збільшується час простою рухомого складу, сповільнюється його оборот. Тож виникає необхідність вирішити проблему забезпечення стабільного функціонування транспортно-логістичних систем шляхом розробки теоретико-методичних підходів до модернізації взаємодії влади і бізнесу на основі становлення між ними партнерських відносин.

### Формулювання цілей статті

Метою цього дослідження є подальша розробка теоретичних положень логістики та інструментарію управління розвитком транспортно-логістичних систем з використанням сучасної інституційної форми взаємодії влади і бізнесу – державно-приватного партнерства (ДПП), що забезпечить ефективність та конкурентоспроможність спільного використання ресурсів у транспортному комплексі та фінансування великих інфраструктурних проектів.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Логістика широко використовується на транспорті й забезпечує оптимізацію руху сировини, матеріалів, виробничих, трудових і фінансових ресурсів, готової продукції від джерела до споживача. Логістика комплексно охоплює постачання, виробництво, збут (розподільча логістика), транспорт, інформаційні потоки і т. д. За останні десятиліття вона перетворилася в ефективний інструмент бізнесу. Ефективна торговельна та транспортна логістичні системи є ключовими передумовами економічного зростання й конкурентоспроможності країни. Розташування України на перехресті основних транспортних шляхів з Європи до Азії та від скандинавських держав до регіону Середземномор'я дає унікальну можливість розвивати транзитні торговельні послуги. До того ж розвиток транспортного сектору України є невід'ємною частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. В основі державної стратегії розвитку транспортного комплексу України до 2030 р. логістика та експедирування вантажів розглядаються як способи поліпшення

конкурентоспроможності товарів на внутрішньому та зовнішніх ринках збуту шляхом здешевлення транспортних витрат, пов'язаних із зберіганням, розподілом і транспортуванням матеріальних потоків [1].

На сьогодні частка транспортних витрат у кінцевій ціні внутрішнього валового продукту в Україні вища, ніж у США та в Німеччині. За швидкістю руху вантажних потоків Україна значно відстає від розвинених країн світу. Тому транспортна стратегія України базується на визначенні статусу й ролі держави в розвитку і функціонуванні вітчизняної транспортної системи. Аналізуючи динаміку перевезень вантажів всіма видами транспорту [12, с. 44], можна стверджувати, що у 2005–2013 роках спостерігалася позитивна динаміка, а у 2015 році обсяг перевезених вантажів зменшився, досявши 1 543 млн т порівняно з 1 837 млн т у 2013 році. Тому тут необхідно забезпечити оптимізацію витрат, тобто зменшити транспортну складову в собівартості продукції.

Логістичні системи дозволяють реалізувати логістичний підхід до управління матеріальними запасами на підприємствах залізничного транспорту та в їх структурних підрозділах на підставі аналізу теоретичних основ управління запасами й виявлення причин розриву між теорією та практикою в цій галузі [2, с. 72]. Попри важливість та наявний потенціал розвитку логістичних послуг транспортні можливості використовуються недостатньо, інфраструктура та послуги, доступні вантажоперевізникам і постачальникам логістичних послуг, є неякісними, а витрати на логістику для кінцевих користувачів – високими. Наприклад, вартість перевезення зерна, яке є основним експортним товаром України, від сільськогосподарських підприємств до портів Чорного моря приблизно на 40 % перевищує вартість аналогічних послуг у Франції та Німеччині. Україна посідає лише 80-те місце з 160 країн у Індексі ефективності логістики Світового банку за 2016 рік.

Взагалі, для ефективного функціонування транспортно-логістичних систем необхідно вирішити низку питань, основні з яких такі: [3, с.108] спрощення митного контролю, створення єдиних правил для всіх учасників, надання послуг високої якості, залучення інвестицій для оновлення та розвитку інфраструктури, створення умов для вільної конкуренції та ін.

У роботі [4, с. 238] зазначено, що автотранспорт останнім часом швидко нарощує свої потужності, пропонуючи низку переваг порівняно навіть з найдешевшим видом транспорту – залізничним, основними проблемами транспортної логістики на якому є: недостатня якість транспортного обслуговування; зношеність рухомого складу; недовантаженість рухомого складу; недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів; складності організації взаємодії декількох видів транспорту. Вирішення саме цих проблем є визначальною умовою подальшого успішного розвитку транспортної логістики й на залізничному транспорті зокрема, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетними напрямками наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

Транспортна галузь України задовольняє основні потреби економіки й населення в перевезеннях. Водночас рівень якості надання послуг з пасажирських і вантажних перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам.

Низький рівень транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність транспортного середовища, про що свідчать такі дані: за 11 місяців 2016 року обсяг транзитних вантажів, перевезених залізничним транспортом, становив 15,5 млн тонн, що на 30,8 % менше за показники аналогічного періоду 2015 року. Перевалка транзитних вантажів морськими портами України у 2016 році становила 10,3 млн тонн, що на 35,1 %, або 5,6 млн тонн, менше порівняно з 2015 роком[5].

Особливу роль тут покликані відігравати транспортно-експедиційні організації, оскільки вони на практиці є логістичними підприємствами, що здійснюють доставку вантажів від вантажовідправника до кінцевого споживача за єдиним транспортним документом і єдиною наскрізною ставкою тарифу. Експедитор діє при цьому як окрема юридична особа й несе відповідальність перед клієнтом за своєчасність доставки й збереження вантажу і за його якість, укладаючи необхідні договори з перевізниками та зі страховими організаціями. Ці функції експедитора звільняють власника вантажу від необхідності мати договори з кожним учасником логістичного ланцюга доставки й забезпе-

чують комплексне вирішення питання перевезення вантажу до місця споживання.

В умовах ринкової економіки, для яких характерне загострення конкурентної боротьби між різними товаровиробниками, актуалізуються питання підвищення ефективності діяльності підприємства, що пов'язано із необхідністю впровадження концепції логістики як інструменту оптимізації різних видів потоків та зниження витрат підприємства. В умовах сучасного розвитку економіки необхідний інструментарій логістичного менеджменту, завданням якого буде управління логістичними потоками підприємства в межах логістичного ланцюга «постачання – виробництво – складування – збут». У сучасній науковій літературі багато досліджень присвячено проблематиці логістичного управління сучасними підприємствами [6, с. 88].

На сучасному етапі розвитку економіки все більшої актуальності набуває ідея кооперації. Це стосується не тільки окремих галузей економіки, а й міжсекторної взаємодії. Держава і приватний бізнес шукають нові шляхи для взаємовигідного співробітництва у сфері соціально значущих проектів. Формування державно-приватного партнерства базується на врахуванні інтересів і цілей учасників. З одного боку, державний сектор економіки отримує можливість більш ефективного управління державною власністю, що дозволяє підвищити якість і кількість наданих суспільству послуг; з іншого – компанії-представники бізнесу покращують ділову репутацію й отримують додаткове фінансування.

Вивчення світового досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розробки та обґрунтування власної державної стратегії застосування державно-приватного партнерства. При цьому слід зазначити, що не існує ідеального варіанта такого партнерства. У кожній країні воно має свої відмітні риси: найбільш прийнятні для неї типи взаємодії держави та приватного бізнесу, галузеву прихильність, механізми реалізації, правове та інституціональне середовище тощо.

Водночас для забезпечення ефективної реалізації проектів державно-приватного партнерства слід звернути увагу на низку обов'язкових загальних передумов. Необхідними, на думку автора [7], є: створення

єдиної системи управління проектами ДПП; розробка механізмів фінансування для різних варіантів взаємодії держави та приватного капіталу; забезпечення макроекономічної стабільності; боротьба з проявами корупції в органах влади; переймання державними структурами досвіду та знань для підготовки спеціалістів для роботи в галузі ДПП; ретельне документальне оформлення державної власності; продуманий підхід при розподілі ризиків між учасниками проекту ДПП; забезпечення серйозної державної експертизи документації.

Враховуючи те що питома вага залізничного транспорту у перевезенні вантажів складає 22

відсотки [12, с. 44] (табл. 1), а обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні за 2016 рік склав 349 995 тис. тонн, що більше, ніж у таких державах, як Польща, Франція, Велика Британія та ін., можливим є залучення іноземних інвестицій для оптимізації вантажних перевезень. Незважаючи на те що за підсумками 2010 р. лідером за кількістю угод ДПП [8] в ЄС є сфера освіти (34 %), що відчутно випереджає традиційну для ДПП транспортну сферу (21%), така співпраця не втрачає своє актуальності.

Таблиця 1

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %

Вид транспорту	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Усього</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Залізничний <sup>1</sup>	23	25	24	25	25	24	24	24	22
Морський	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Річковий	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Автомобільний <sup>1</sup>	61	62	66	66	68	69	70	69	71
Авіаційний <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трубопровідний	15	12	9	8	7	7	6	7	7

<sup>1</sup>У 2016 р. питома вага морського транспорту в перевезенні вантажів склала 0,20 %, річкового – 0,24 %, авіаційного – 0,005 %.

Загалом з 1990 по 2010 р. в ЄС було реалізовано 1 452 проекти ДПП на суму 272 млрд євро. Тільки в 2010 р. їх було 112 і вартість їх становила 18,3 млрд євро. Тобто є досвід залучення інвестицій на основі ДПП.

У роботі [9, с. 29] автор визначає головні проблеми транспортної логістики України: якість транспортного обслуговування, зношеність транспорту, погана інформаційна підтримка, нестача інформації щодо програмних продуктів, недовантаження рухомого складу, страхування вантажу й транспортних засобів, складності організації взаємодії декількох видів транспорту. Зважаючи на це, можна сформулювати основні напрямки діяльності України для подальшого розвитку й підвищення рівня транспортних послуг, інфраструктури та транспортної логістики зокрема у розрізі європейської спрямованості України та націленні на взаємну співпрацю: участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів; подаль-

ший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень; удосконалення законодавчої й нормативно-правової бази в процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності; підвищення рівня взаємодії між різними видами транспорту під час здійснення міжнародних перевезень; збільшення переліку логістичних послуг.

Фактично всі проекти [10, с. 886] сформовані на ідеології державних закупівель і не передбачають якихось серйозних інвестиційних вкладень. Хоча, зважаючи на реалії, у 2015 р. в Україні не побудовано жодного нового інфраструктурного об'єкта з використанням механізмів ДПП. Серед приватних партнерів немає жодного стратегічного іноземного інвестора. Законодавство у сфері ДПП недосконале, інституціональне середовище не сформоване. Знання працівників органів влади з цих питань обмежені, досвід і необхідні навички в реалізації проектів відсутні. Практичних порад,

роз'яснень та методичних рекомендацій, які могли б підказати, як структурувати проекти ДПП, в Україні не існує.

Важливою умовою для успішної реалізації державно-приватного партнерства [11, с. 56] є наявність передбачуваного й сталого інституціонального середовища. Це необхідно для того, щоб ризик приватного бізнесу був для нього прийнятним, що припускає ефективність правового захисту приватної власності, надійність фінансових ринків, стає фінансове становище партнерів, прозорість виконання угод. Крім цього, важливо забезпечити реалізацію партнерства як справедливого, відкритого інституту, що створюється в інтересах суспільства.

В умовах ДПП політика управління логістичними системами повинна бути інтегрованою. Для наближення до реальних умов необхідно сформувати стратегію управління в логістичній системі, коли виробник має на меті максимізацію прибутку й має можливості задавати основні параметри в управлінні витратами, що забезпечить залучення інвестицій, адже на сьогодні хоча рух товарів здійснюється в рамках логістичної системи, проте реально безліч постачальників, споживачів, посередників максимізують прибуток, беручи до уваги лише власні інтереси.

Транспортно-логістична система повинна забезпечити поєднання раціоналізації та оптимізації матеріальних потоків з найнижчими логістичними витратами, узгоджене з міжнародними та національними стратегіями економічного розвитку. Цю систему слід формувати в рамках ПАТ «Українська залізниця» на території регіональних філій УЗ, враховуючи попит на транспортні послуги різних видів транспорту, об'єднаних у єдину логістичну систему. Сучасний етап розвитку інформаційних

технологій і моделювання логістичних процесів відкриває нові можливості для оптимізації витрат у логістичних системах.

### Висновки

Важливим напрямком забезпечення ефективної діяльності підприємств залізничного транспорту є стабільне функціонування транспортної логістичної системи, що відкриває нові можливості для організації злагодженої роботи постачальників, споживачів, посередників, максимізує прибуток. Це потребує розробки національно орієнтованого проекту-програми формування системи державно-приватного партнерства, що спирається на стратегії розвитку економіки й передбачає як перерозподіл (переорієнтацію) ринкових механізмів і інструментів, так і створення нових ринкових напрямів у економіці, здатних ініціювати активний економічний підйом. Ключовим елементом цієї програми має стати ефективна взаємодія фінансових ресурсів держави та бізнесу, здатна забезпечити підвищення ефективності державних і корпоративних ресурсів.

### Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку

Подальші дослідження транспортно-логістичних систем в Україні полягатимуть у формуванні логістичних ланцюгів у динамічних режимах, оскільки постійно змінюється дислокація об'єктів поставок, їх обсяг і час. Перспективним напрямком є створення механізмів, які об'єднують ринкові й державні важелі управління. Для цього механізми треба трансформувати таким чином, щоб вказане поєднання мало несуперечливий характер.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Стратегія та план заходів із забезпечення стабільного функціонування логістичної системи України: Проект резюме та Плану заходів/ МІУ -2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://docs.google.com/document/> (дата звернення: 17.11.2017)
2. Топоркова О. А. Логістичне управління в системі обліку запасів / О. А. Топоркова, О. А. Желудович // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 7. – С. 67–73.
3. Каличева Н. Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки / Н. Є. Каличева // Проблеми транспортного комплексу України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 58. – С. 103–109.
4. Устенко М. О. Основні проблеми транспортної логістики / М. О. Устенко // Проблеми транспортного комплексу України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 236–238.

5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/115/> (дата звернення: 17.11.2017)
6. Ковальська Л. Л. Логістичний менеджмент на підприємстві: особливості та напрями удосконалення / Л. Л. Ковальська, В. І. Циганюк // Економічні науки : зб. наук. пр. Сер. Економіка та менеджмент / Луцький нац. техн. ун-т. – 2013. – Вип. 10 (38). – С. 87–97.
7. Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі / Н. М. Бондар // Ефективна економіка [Електронне наукове фахове видання] / Дніпропетр. держ. аграрно-економ. ун-т. – 2015. – № 6. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua> (дата звернення: 17.11.2017).
8. Безбах Н. В. Використання зарубіжного досвіду в розвитку державно-приватного партнерства в Україні [Електронний ресурс] / Н. В. Безбах. – Режим доступу: <http://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Bezbach.pdf> (дата звернення: 17.11.2017)
9. Ковальчук О. І. Транспортна логістика України в контексті Європейської інтеграції / О. І. Ковальчук, М. А. Корж // Актуальні проблеми економіки та управління : зб. наук. пр. молодих вчених. – 2011. – Вип. 5. – С. 26–29.
10. Петленко Ю. В. Перспективи розвитку державно-приватного партнерства в Україні на основі світового досвіду / Ю. В. Петленко, А. Р. Хоменко // Глобальні та національні проблеми економіки // Миколаїв. нац. ун-т ім. В. О. Сухомлинського. – 2016. – Вип. 10. – С. 882–886.
11. Маркова І. В. Визначення ризиків державно-приватного партнерства на залізничному транспорті та з'ясування ступені відповідальності сторін у разі їх виникнення / І. В. Маркова // Проблеми транспортного комплексу України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 53–57.
12. Транспорт і зв'язок України – 2016 : статист. зб. / Державна служба статистики України. – Київ, 2017. – 172 с.
13. Крикавський Є. В. Логістичне управління : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Є. В. Крикавський. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
- Окландер М. А. Логістика : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М. А. Окландер. – Київ : Центр навч. літ-ри, 2008. – 346 с.
- Логістика : навч. посіб. / О. М. Тридід, Г. М. Азаренкова, С. В. Мішина, І. І. Борисенко. – Київ : Знання, 2008. – 566 с.

В. И. КОПЫТКО<sup>1\*</sup>, Ю. О. САКСОН<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup> Каф. гуманитарной и социально-экономической подготовки, Львовский филиал Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. И. Блажкевич, 12а, Львов, 79052, Украина, (032) 267-99-74, эл. почта: v-kopytko@ukr.net

## НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТАБИЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

**Цель.** Целью статьи является разработка научно обоснованного подхода к организации транспортно-логистических систем, обеспечивающих скоординированное функционирование участников транспортного процесса. **Методика.** Методической основой исследования являются труды отечественных ученых и меры государственных институтов по обеспечению функционирования транспортно-логистических систем и теоретико-методические подходы к модернизации взаимодействия власти и бизнеса на основе установления между ними цивилизованных партнерских отношений. **Результаты.** Привлечение частного капитала в логистических системах с учетом баланса между критериями максимизации прибыли и минимизации логистических затрат, обеспечивающих принятие совместных решений в вопросах производственной деятельности, обеспечит устойчивое функционирование цепей поставок. **Научная новизна.** Обоснована необходимость активизации использования современной институциональной формы взаимодействия власти и бизнеса – государственно-частного партнерства – для обеспечения стабильного функционирования транспортно-логистической системы на железнодорожном транспорте Украины. **Практическая значимость.** Предложенные авторами положения по углублению основ формирования организационно-финансовых механизмов взаимодействия государства и бизнеса на базе государственно-частного партнерства при создании современных транспортно-логистических систем могут быть внедрены в деятельности ПАО «Украинская железная дорога».

**Ключевые слова:** транспортно-логистические системы; государственно-частное партнерство; частный капитал; рынок транспортных услуг; железнодорожный транспорт; взаимодействие транспортных систем; эффективность использования подвижного состава; инвестиции.

V. I. KOPYTKO<sup>1\*</sup>, YU. O. SAKSON<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Dep. Humanitarian and Socio-Economic Training, Lviv Branch of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan, st. I. Blazhkevich, 12a, Lviv, Ukraine, 79052, tel. (032) 267-99-74, e-mail: v-kopytko@ukr.net

## DIRECTIONS TO ENSURE THE STABLE FUNCTIONING OF THE TRANSPORT LOGISTICS SYSTEM ON THE RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

**Goal.** The purpose of the article is to develop a scientifically grounded approach to the organization of transport-logistic systems that ensure the coordinated functioning of the participants in the transport process. **Method.** The methodological basis of the research is the works of domestic scientists and measures of state institutions on the functioning of transport and logistics systems and theoretical and methodological approaches to modernizing the interaction of power and business on the basis of the establishment of civilized partnerships between them. **Results.** The attraction of private capital in logistics systems, taking into account the balance between the criteria for maximizing profits and the criteria for minimizing logistical costs, which ensure the adoption of common solutions in logistics systems in the field of production activities, which will ensure the stable functioning of the supply chain. **Scientific novelty.** The necessity of activating the use of the modern institutional form of interaction of power and business - public-private partnership to ensure the stable functioning of transport and logistics systems on the railway transport of Ukraine is substantiated. **Practical significance.** Proposed by the authors of the proposal are to deepen the foundations of the formation of organizational and financial mechanisms of interaction of the state and business on the basis of public-private partnership in the creation of modern transport and logistics systems. And within the framework of Public Company "Ukrainian Railways " can really be used.

**Key words:** transport and logistics systems, public-private partnership, private capital, transport services market, railway transport, interaction of transport systems, efficiency of rolling stock, investments.

### REFERENCES

1. Stratehiia ta plan zakhodiv iz zabezpechennia stabilnoho funktsionuvannia lohistychnoi systemy Ukrainy. (n.d.). Retrieved February 15, 2018, from <https://docs.google.com/document>
2. Toporkova, O. A., & Zheludovych, O. A. (2014). Lohistychnе upravlinnia v systemi obliku zapasiv. *Problemy ekonomiky transportu : zb. nauk. pr. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana*, (7), 67-73. doi:<https://doi.org/10.15802/pte.v0i7.32097>
3. Kalycheva, N. Y. (2017). Rol transportno-lohistrychnykh system u zabezpechenni stiikoho rozvytku ekonomiky. *Problemy transportnoho kompleksu Ukrainy: Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, (58), 103-109.
4. Ustenko, M. O. (2010). Osnovni problemy transportnoi lohistyky. *Problemy transportnoho kompleksu Ukrainy: Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, (29), 236-238.
5. Ukraine, Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. (n.d.). *Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku (proekt)*. Retrieved February 15, 2018, from <https://mtu.gov.ua/projects/115/>
6. Kovalska, L. L., & Tsyhaniuk, V. I. (2013). Lohistrychnyi menedzhment na pidpriemstvi: osoblyvosti ta napriamy udoskonalennia. *Ekonomichni nauky. Seriia «Ekonomika ta menedzhment»: zb. nauk. prats Lutskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu.*, (10), 87-97.
7. Bondar, N. M. (2015). Cvitovyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva u transportnii haluzi . *Efektivna ekonomika (Elektronne naukovе fakhove vydannia) Dnipropetrovskiy derzhavnyi ahrarno-ekonomichnyi universytet*, (6). Retrieved February 15, 2018, from <http://www.economy.nayka.com.ua>
8. Bezbakh, N. V. (2011). Vykorystannia zarubizhnogo dosvidu v rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. *Derzhavne upravlinnia: teoriia ta praktyka*, (2). Retrieved February 15, 2018, from <http://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Bezbach.pdf>

9. Kovalchuk, O. I. (2011). Transportna lohistyka Ukrainy v konteksti Yevropeiskoi intehratsii. *Aktualni problemy ekonomiky ta upravlinnia: zb. nauk. prats molodykh vchenykh*, (5), 26-29.
10. Petlenko, Y. V., & Khomenko, A. R. (2016). Perspektyvy rozvytku derzhavno pryvatnoho partnerstva v Ukraini na osnovi svitovoho dosvidu. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky: Mykolaiivskiy natsionalnyi universytet imeni V.O. Sukhomlynskoho*, (10), 882-886.
11. Markova, I. V. (2013). Vyznachennia ryzykiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva na zaliznychnomu transporti ta ziasuvannia stupeni vidpovidalnosti storin u razi yikh vynyknennia. *Problemy transportnoho kompleksu Ukrainy: Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, (43), 53-57.
12. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. (2017). *Transport i zviazok Ukrainy – 2016* (pp. 1-172). Kyiv.
13. Krykavskiy, Y. V. (2005). *Lohistychne upravlinnia*. Lviv , Ukraine: Lvivska politekhnikha.
14. Oklander, M. A. (2008). *Lohistyka*. Kyev, Ukraine: Tsentri navchalnoi literatury.
15. Trydid, O. M., Azarenkova, H. M., Mishyna, S. V., & Borysenko, I. I. (2008). *Lohistyka*. Kyiv, Ukraine: Znannia.

Надійшла 01.12.2017 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Бобилем В. В. та д-м екон. наук, проф. Рекуном І. І.