

**Керничний Богдан**

аспірант кафедри управління інноваційною діяльністю та сферою послуг  
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя  
м. Тернопіль, Україна

**Радинський Сергій**

кандидат економічних наук  
доцент кафедри економіки та фінансів  
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя  
м. Тернопіль, Україна

**Kernychnuy Bogdan**

Postgraduate student of the Department of Innovation Management and Services  
Ternopil Ivan Puluj National Technical University  
Ternopil, Ukraine

**Radynskiy Serghiy**

PhD (Economics)  
Associate Professor of the Department of Economics and Finance  
Ternopil Ivan Puluj National Technical University  
Ternopil, Ukraine

## **ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICE OF DOMESTIC INDUSTRIAL ENTERPRISES**

Глобалізація та інтернаціоналізація світових економічних процесів обумовлює необхідність адаптації до умов та особливостей розвитку вітчизняних промислових підприємств. Зазначені процеси впливають на всі сфери розвитку промислового сектору економіки в цілому та вітчизняних промислових підприємств, зокрема, в тому числі на фінансово-господарську діяльність, виробничі активи та особливості їх використання, створюваний продукт та його комерціалізацію, а також, що найбільш важливо, на побудову та розвиток транспортно-логістичної системи промислового підприємства.

В аспекті функціонування та розвитку даної системи транспортно-логістичних технологій глобалізація проявляється у впровадженні цифрових технологій, роботизації транспортно-логістичних процесів, розвитку інтермодальних транспортних перевезень, що позитивно впливає на сучасні логістичні процеси промислових підприємств.

Лише зважена на сучасні реалії та новітні процеси правильно побудована транспортно-логістична система промислового підприємства дає можливість не тільки розвитку окремо взятого суб'єкта господарювання але й національної економіки в цілому. Беручи до уваги досвід високо розвинутих країн світу (США, Німеччина, Японія, Китай) саме побудова ефективної транспортно-логістичної інфраструктури дала можливість якісного та швидкого розвитку торгівельних процесів, розвитку промислового виробництва та стимулювання інноваційних процесів в національній економіці даних країн.

Аналізуючи стан транспортної інфраструктури України з позиції Індексу глобальної конкурентоспроможності, необхідно відмітити покращення показника, що свідчить про покращення якості транспортної інфраструктури за рахунок її модернізації. За критерієм «Транспортна інфраструктура» показник зростає із 88 місця у світовому рейтингу за період 2014/2015 рр. до рівня 63 місце протягом періоду 2019/2020. Найбільший показник зростання – якість доріг (на 36 місць), якість портової інфраструктури (на 11 місць), якість усієї інфраструктури (на 12 місць) та загальний приріст показника за критерієм «Транспортна інфраструктура» (25 місць). Поряд із позитивною динамікою необхідно відзначити негативні тенденції зниження якості залізничної інфраструктури (на 4 місця).

Динаміку змін критерію «Транспортна інфраструктура» у відповідності до світового Індексу глобальної конкурентоспроможності за показником «Інфраструктура» представимо на рисунку 1.

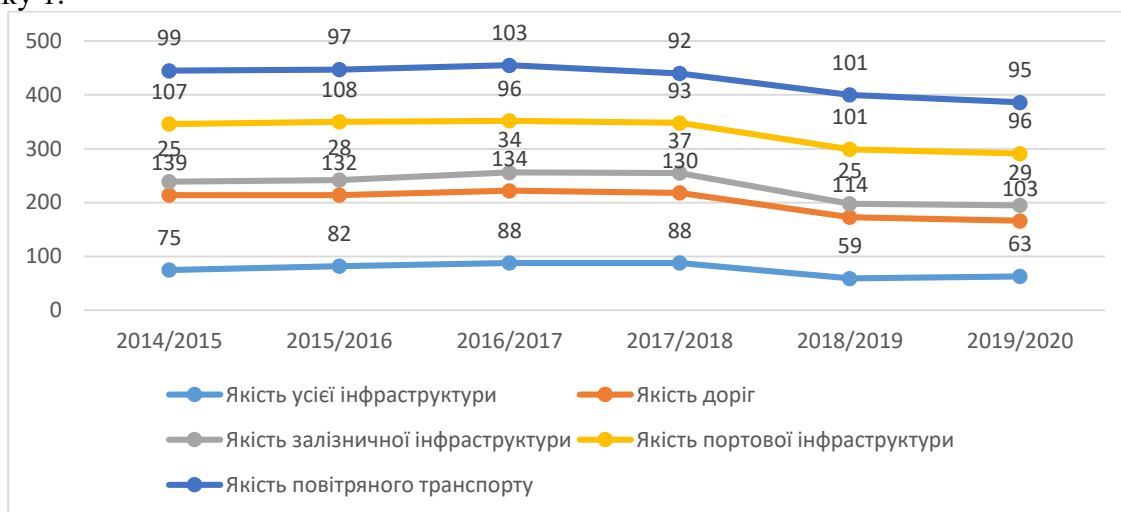


Рисунок 1. Динаміка рейтингу України за рівнем розвитку транспортної інфраструктури протягом 2015-2020 рр. [складено автором на основі [2] ]

Надзвичайно важливе значення в аспекті розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури заклала єврологістика (транспортно-логістична стратегія розвитку ЄС). Україна має досить зручне та вигідне географічне положення, що обумовлено проходженням через нашу країну основних Пан'європейських транспортних коридорів (програма T-ENT). Основні серед них це:

№3 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ) – протяжністю 1640 км. і довжиною 648 км. (залізниця) та 617 км. (дорога) по території України;

№5 (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ) – протяжністю 1595 км. і довжиною 266 км. (залізниця) та 388 км. (дорога) по території України;

№7 (Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдова) – протяжністю 3400 км. і довжиною 1496 км. (залізниця) та 996 км. (дорога) по території України;

№9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки) – протяжністю 3400 км. і довжиною 266 км. (залізниця) та 388 км. (дорога) по території України;

трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика - Чорне море) – протяжністю 1595 км. і довжиною 975 км по території України;

Трансконтинентальний транспортний коридор (ТРАСЕКА) (Європа-Кавказ-Азія) – 4745 км. (залізниця) і протяжністю 1001 км. по території України [5, с.93; 1, с.46].

Загальні інвестиції у формування та розвиток Транс'європейської транспортної мережі за період 2014-2020 рр. склали орієнтовно 600 млрд. євро. [3], наша країна також отримала значний пласт фінансових ресурсів (800 млн.дол.) в контексті реалізації даної програми на розвиток власної транспортної мережі.

На жаль, сьогодні, хоча і в більшості модернізується, проте транспортна система України не відповідає основним критеріям і вимогам побудови транспортної інфраструктури країн ЄС. Основними проблемами в побудові ефективної транспортної інфраструктури в Україні стали:

- невідповідність транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг загального користування сучасним вимогам;
- невідповідність критеріїв та характеристик залізничного транспорту нормам ЄС;
- висока вартість логістичного транспортування товарів, що на 40% вища, ніж у Європі [4, с.131];

- використання всього 3% транспортного потенціалу річок, при цьому частка річкового транспорту в транспортній системі країни менше 0,9% через обміління річок і критично застарілу інфраструктуру [4, с.131];
- недосконалість вітчизняної законодавчої бази в контексті імплементації норм та основних критеріїв, щодо формування та розвитку транспортної інфраструктури;
- невідповідність наявних транспортних технологій сучасним критеріям та вимогам;
- неефективне оновлення основних засобів (транспортного парку) транспортними підприємствами або відновлення недостатнім темпом;
- значне відставання темпів розвитку дорожньої мережі від темпів автомобілізації суспільства.

#### **Перелік використаних джерел:**

1. Головкова А. Є., Бартко В. І., Якимова А. М. Стратегічні напрями розвитку транспортної сфери країни в контексті євроінтеграції. *Проблеми економіки транспорту* : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпро, 2018. Вип. 15. С. 43–52.
2. Індекс глобальної конкурентоспроможності - 2019 (The Global Competitiveness Index-2019). URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf) (дата звернення до ресурсу 1.02.2021 року)
3. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту. Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>. (дата звернення до ресурсу 1.02.2021 року).
4. Тарашевський М. М. Стан управління ризиками на транспортних підприємствах України. *Бізнес-Інформ*. 2020. № 8. С.125 – 133.
5. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 3. С.89 – 99.

УДК 336:225

**Крюкова Ірина**

доктор економічних наук, професор  
завідувач кафедри обліку і оподаткування  
Одеський державний аграрний університет  
м. Одеса, Україна

**Irina Kryukova**

Doctor of Economics, Professor  
Head of the Department of Accounting and Taxes  
Odessa State Agrarian University  
Odessa, Ukraine

## **КОРПОРАТИВНА СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АГРОКОМПАНІЙ ЯК ІНСТРУМЕНТ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY OF AGRICULTURAL COMPANIES AS A TOOL OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RURAL AREAS**

Реалізація національного стратегічного курсу на здобуття конкурентних переваг на світовому ринку та збереження статусу світової аграрної держави потребує від вітчизняної аграрної сфери не тільки підтримки агровиробництва але, й забезпечення сталого розвитку