

2) структура, об'єми інновацій (включаючи інновації за сферами діяльності, за об'ємом впровадження);

3) освітня та наукова діяльність регіону (кількість університетів та динаміка кількості випускників, кількість населення з вищою освітою, діяльність аспірантури та докторантури, кількість населення, що займається науковою діяльністю та показники результатів цієї наукової діяльності, аналіз та характеристика діяльності існуючих регіональних кластерів);

4) якість управління (даний показник повинен характеризуватись за допомогою експертного оцінювання якості регіонального та місцевого самоврядування, оскільки статистичні дані є показниками, які залежать від параметру, що досліджується);

5) бізнес-середовище (оцінювання характеристик легкості ведення бізнесу, а також параметрів функціонування бізнес-середовища вимагає отримання достовірної інформації від представників бізнес-середовища);

6) прямі іноземні інвестиції (обсяг, структура та динаміка прямих іноземних інвестицій відображає характер іноземних зв'язків регіону та дозволяє розробити перспективний план співробітництва з іноземними країнами з метою розбудови економіки та соціального простору регіону).

Велика різноманітність факторів впливу на регіональну конкурентоспроможність за висновками з дослідження Портера передбачає врахування великої кількості факторів, що ускладнює отримання результатів оцінювання. До того ж, описані вище фактори діляться на фактори прямого впливу («жорсткі») та опосередкованого впливу («м'які»). Визначення факторів потрібно для чіткого уявлення при побудові моделей економічного розвитку регіонів з метою підвищення конкурентоспроможності.

#### References

1. Vrtanova, L. (2009). Evaluation of factors of Regional Competitiveness / 3<sup>rd</sup> central European Conference in Regional Science – CERS, pp. 1404 – 1414.

2. Porter, J.M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. New York, Free Press.

3. European Commission. Sixth periodic report on the social and economic situation and development of the regions of the European Union. Luxembourg, European Commission, 1999.

4. Skokan, K. (2004). Konkurenceschopnost, inovace a klastry v regionálním rozvoji. Ostrava, Repronis.

5. Akos D. Evaluation of the Regional Competitiveness of the Hungarian Regions. *Hungarian Statistical Review*, Special Number 14, pp. 27 – 45.

6. Chitea, M.A., Dona, I. (2016). Evaluation of territorial competitiveness. Case study: South-East region and Tulcea county. *Scientific Papers Series Management, Economic Engineering in Agriculture and Rural Development*, Vol. 16, Issue 1.

7. Balestrieri, M. (2014). Rurality and competitiveness. Some observation on the local area: the case of Sardinian Region. *International Journal of Rural Management*, Vol 10 (2), pp. 173-197.

8. Mikul, O., Franić, R., Grgić, I. (2012). The evaluation of rural competitiveness in creating a policy of rural development in Croatia. *Journal of Food, Agriculture & Environment*, Vol.10 (2), pp. 962-969.

9. Aiginger, K.A. (1998). Framework for Evaluating the Dynamic Competitiveness of Countries. *Structural Change and Economic Dynamics*, No 9, pp. 159–188.

10. Paas T. Evaluating the competitiveness of the countries in the Baltic sea region.

11. Sachs, J., Zinnes, C., Eilat, Y. (2000). Systemic Transformation in Transition Economies. Discussion Papers, *Harvard University for International Development*, Vol. II. *Benchmarking Competitiveness in Transition Economies*. Cambridge.

12. The Global Competitiveness Yearbook 2003–2004. World Economic Forum, 2003.

13. Mereuta C., Albu, L., Iordan, M., Chilian, M. (2007). A Model to evaluate the regional competitiveness of the EU regions. *Romanian Journal of Economic Forecasting*, №3, pp. 81-102.

**М. В. Бойченко**

д-р екон. наук,

НТУ «Дніпровська політехніка» МОН України, м. Дніпро

## ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

**Постановка проблеми.** Однією з основних ознак розвитку світової економіки є прискорення процесів глобалізації, які визначають тенденції розвитку національних економік і суттєво впливають на систему економічних відносин. Становлення ринкових економічних відносин посилює роль транспорту, робить більш актуальними головні завдання транспорту: прискорення обороту матеріальних цінностей, доставки готової продукції, перевезення людей. Світовий досвід показує, що процеси глобалізації приводять до значного зростання обсягів перевезень, руху товару і, відпо-

відно, вантажних потоків, як внутрішніх, так і міжнародних, у тому числі транзитних.

Але в Україні існує багато проблем у сфері вантажних перевезень, які потребують свого вирішення. Однією з цих проблем є незадовільний стан логістики таких перевезень, тому ця сфера потребує її подальшого реформування.

**Вивченість проблеми.** Проблеми транспорту, ефективного його функціонування, логістики перевезень розглядали в своїх роботах багато вчених. Серед них можна відміти роботи С. Гриценка [2], Ю. С. Іванова [3], В. Кутирева [7], І. Лебідь [7], Т. Маселка [4],

В. Наумова [5], А. Пасічника [7], О. Соколової [6], В. Швеця [11-12]. Проблемам та перспективам розвитку автомобільного транспорту, аналізу логістичної діяльності підприємств і ринку автоперевезень, картографічного забезпечення транспортних вантажних потоків присвячено роботи М. Бабій [8], Н. Гамана [1], В. Дзюри [8], П. Поповича [8], П. Чуваєва [10], О. Шевчук [8], Н. Трушкіної [9].

Незважаючи на широке коло наукових досліджень з обраної теми, встановлення проблем транспортної логістики, в тому числі вантажних перевезень, потребує подальших наукових розробок. Все це значною мірою обумовило вибір теми даного дослідження та його цільову спрямованість.

**Метою даного дослідження** є виявлення існуючих проблем транспортної логістики вантажних перевезень в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сьогодні в цій сфері існує велика кількість проблем, які потребують негайного та першочергового вирішення. Насамперед це високий рівень зношеності основних засобів інфраструктурних об'єктів, який призводить до виникнення аварійних ситуацій, а в кінцевому результаті до неефективного функціонування економіки та стає загрозою для національної безпеки країни, бо низька якість транспортної інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат, які фактично гальмують ріст реального ВВП.

Аналіз стану транспортної логістики дозволив виявити основні її проблеми:

неефективне використання маршрутів доставки продукції від виробника до споживача;

незадовільний стан автомобільних доріг; слабку інфраструктуру транспорту; недостатню кількість вантажних терміналів, а також їх низький техніко-технологічний рівень;

відсутність практично на всіх видах транспорту сучасних транспортних засобів, що відповідають світовим стандартам; високий рівень фізичного і морального зносу рухомого складу транспорту;

неефективне використання власного і найманого рухомого складу;

втрати від простою в очікуванні завантаження/розвантаження транспортного засобу;

втрати від неефективної роботи (умисне розкрадання паливно-мастильних матеріалів або навіть вантажів, «ліві рейси», низька продуктивність транспортної сфери через слабку систему мотивації та/або низьку кваліфікацію персоналу тощо).

*Неефективне використання маршрутів доставки продукції від виробника до споживача*

Існують звичайні транспортні підприємства, керівництво яких не надто замислюється про оптимізацію процесу доставки, тому оперативність і якість їх послуг далеко не завжди відповідає високим стандартам. Для знаходження найкоротшого шляху, а також методів складання збірно-розвізних маршрутів використовують «напівручні» методи, які не дозволяють отримати оптимальний результат, проаналізувати, до чого призведуть певні зміни маршруту за вимогою замовника. Але певна кількість транспортних підприємств для побудови оптимальних маршрутів руху вже готові вкладати чималі гроші в програмне забезпечення, здатне автоматизувати процес пошуку найбільш раціонального маршруту слідування. Деякі підприємства вдаються до послуг зовнішніх перевізників.

У цьому випадку найкраще звернутися до логістичного оператора – компанії, яка здатна оптимізувати сам процес транспортування за допомогою: збору консолідованого вантажу від кількох відправників, складання оптимальних маршрутів руху, підключення більш ефективного виду транспорту на певному етапі маршруту.

*Незадовільний стан автомобільних доріг; слабка інфраструктура транспорту; недостатня кількість вантажних терміналів, а також їх низький техніко-технологічний рівень*

З проблемою вкрай поганого стану автомобільних доріг стикаються не тільки перевізники, а практично кожен громадянин нашої країни. Вирішенням усіх цих проблем у першу чергу повинна займатися держава. Їй треба відмітити, що прийнята 30 травня цього року Національна транспортна стратегія до 2030 року «Drive Ukraine 2030» передбачає їх вирішення.

Національна стратегія «Drive Ukraine 2030» є вкрай амбітною, вона повинна покласти край бальзамуванню старої заіржавілої радянської спадщини і відкрити шлях докорінній модернізації транспортної інфраструктури, бо неможливо нескінченно латати дороги або модернізувати вагони, яким по 40 і більше років.

В «Drive Ukraine 2030» передбачено, що через 12 років в Україні буде 10 автобанів, побудованих за принципом концесії. Почати будівництво першої платної дороги в Міністерстві планують вже в 2019 році – нею стане дорога з Києва до Білої Церкви. Перш за все розвиватимуть напрямки Львів-Київ-Харків-Донецьк, Київ-Керч, Полтава-Дніпро. Також в стратегії передбачена міжнародна інтеграція українських автошляхів: Go Highway, Via Carpatia, продовження Одеса-Рені до Греції.

Щоб нові та вже побудовані дороги не руйнувались та служили якомога довше, на них працюватимуть більше 100 комплексів автоматичного вагового контролю. Містить стратегія й новації, наприклад, будівництво інтелектуальних доріг для руху безпілотного транспорту, створення системи контролю трафіку (з використанням Big Data). Також – створення Smartroad: пілотної дороги, що генерує електроенергію.

Також буде повністю імплементована Угода про асоціацію з ЄС і утворена єдина транспортна та інфраструктурна мережа з Європою, що дозволить забезпечити конкурентоспроможну та ефективну транспортну систему, інноваційний розвиток транспортної галузі та наявність безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту.

*Відсутність практично на всіх видах транспорту сучасних транспортних засобів, що відповідають світовим стандартам; високий рівень фізичного і морального зносу рухомого складу транспорту*

Рано чи пізно будь-яка техніка зношується, тому потрібно точно визначити момент, коли для оптимізації витрат її краще продати або використати в якихось інших операціях. Існує безліч методів розрахунку амортизації. Який з них вибрати, кожне підприємство-перевізник визначає, виходячи зі своїх завдань і потреб. Також воно повинно розрахувати свої можливості щодо придбання нового транспорту, яке буде відповідати вимогам часу. І дуже важливо, що Україна також долучилася до розробки транспорту нового покоління, який дасть вантажним і пасажирським пере-

везенням безпрецедентну швидкість і революційні технології. Якщо країна буде в змозі забезпечити свою транспорту галузь таким транспортом, то це буде вигідно і його виробникам, і підприємствам-перевізникам.

*Неефективне використання власного і найманого рухомого складу*

Керівництва підприємства-перевізника дуже часто не бажають, а скоріше бояться, «зв'язуватися» відразу з декількома відправниками, тому вантажопідйомність транспортного засобу, який використовується для перевезення, експлуатується неефективно. Але збірний вантаж – це значне збільшення прибутку для підприємства-перевізника. Інколи воно може навіть знизити ціну для відправників, що позитивно позначиться на його іміджі. Цілком зрозуміло, що таке транспортування вимагає більшої уваги, але якщо займатися будь-яким бізнесом, то бажано на високому рівні.

*Втрати від простою в очікуванні завантаження/розвантаження транспортного засобу*

Найбільш трудомісткою складовою частиною транспортного процесу є саме вантажно-розвантажувальні роботи, особливо при автомобільних перевезеннях. Унаслідок недостатньо високого рівня механізації навантаження-розвантаження вантажів, нечіткої координації дій різних підприємств при перевантаженні вантажів у транспортних вузлах або з деяких інших причин простій автомобілів при вантажно-розвантажувальних роботах і/або в очікуванні їх залишається досить значним.

При ефективному логістичному підході оптимізація процесів навантаження-розвантаження починається з раціональної роботи складів як при забиранні вантажу зі складу у відправника, так при здачі його на склад вантажоодержувача. Тобто, до моменту прибуття транспортного засобу вантаж повинен знаходитися в транспортній тарі та упаковці, його місцезнаходження не буде потребувати додаткових пошуків на складі, партія вантажу або контейнер потрібно сформувати з урахуванням вантажопідйомності транспортного засобу, а засоби навантаження-розвантаження бути підготовлені до цих робіт.

Відправник повинен заключати договір на всі роботи, у тому числі й на навантаження-розвантаження. Але треба мати на увазі, що стосується автомобільних перевезень, то згідно ще зі ст. 142 Статуту автомобільного транспорту УРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів УРСР від 27.06.69 р. № 401, простоем автомобіля вважається затримка або невикористання транспортного засобу, що починається після закінчення, перевищення або порушення строків, передбачених для здійснення будь-яких дій (наприклад, строку вантажно-розвантажувальних робіт, здійснення митних операцій тощо). Тому у договорі треба передбачати штрафні санкції за такі простой.

*Втрати від неефективної роботи (умисне розкрадання паливно-мастильних матеріалів або навіть вантажів, «ліві рейси», низька продуктивність транспортної сфери через слабку систему мотивації та/або низьку кваліфікацію персоналу тощо)*

Однією з найважливіших проблем транспортної логістики є забезпечення цілісності та схоронності

вантажу, тим більше, що не завжди виходить це здійснити. Подібні ризики потребують страхування конкретного вантажу. Дуже важливо страхувати товар не мінімально, а за його реальною вартістю.

Позбавитися інших негативних аспектів низької продуктивності транспортної сфери можливо за рахунок, з одного боку, матеріального заохочення за сумлінну роботу, а з іншого – за невідворотне покарання за будь-які порушення не тільки у вигляді штрафних санкцій, а аж до звільнення чи навіть заборони взагалі працювати на транспорті.

Дуже часто проблеми транспортної логістики виникають, коли існує необхідність організувати взаємодію різних видів транспорту, бо у такому випадку можуть значно зростати терміни доставки. Та й контролювати такі перевезення набагато складніше внаслідок того, що на будь-якому етапі вантаж може стати жертвою форс-мажорних обставин.

Складнощі можуть виникнути при вибудовуванні маршруту перевезення, бо сьогодні доводиться враховувати безліч чинників і не завжди є можливість доставити товар дійсно найшвидшим і найзручнішим шляхом.

Тому за вантажем потрібно ретельно стежити, хоча навіть новітні комп'ютерні розробки в цій галузі ще не дозволяють повною мірою вирішувати моніторингову проблему транспортної логістики. Це стосується практично всіх моментів: відстеження стану вантажу, зв'язку з водієм, визначення точного розташування транспортного засобу тощо.

Щодо використання сучасних технологій у транспортній логістиці, то слід відмітити явний дефіцит інформації про відповідне програмне забезпечення. На жаль, спеціалізованих програм не так і багато, тим більше що практично неможливо знайти об'єктивну аналітику щодо їх переваг і недоліків. А враховуючи досить високу вартість цих програм, не дивно, що підприємства-перевізники не так часто їх купують. Вирішення даної проблеми транспортної логістики залежить у першу чергу від розробників програмного забезпечення, які повинні не тільки створювати якісний продукт, а й в дохідливій формі доносити його переваги та відмінності від аналогічних пакетів програм. Тільки тоді розробник зможе продати свій товар, логістична фірма отримує потрібне програмне забезпечення, а відправники – можливість відправити свій вантаж на більш вигідних умовах.

Тобто, транспортна логістика пов'язана з безліччю труднощів, подолання яких під силу виключно чітко скоординованим діям логістичних фірм, які мають по-справжньому професійних співробітників.

Логістика вантажоперевезень – це свого роду мистецтво управління вантажопотоками для організації раціонального перевезення вантажів з максимальною ефективністю і мінімізацією втрат. Спеціаліст з транспортної логістики повинен виконувати цілий комплекс робіт, які спрямовані на оцінку і розподіл транспортних витрат, а також на управління вантажопотоком для оптимізації процесу перевезення, будь то звичайний квартирний переїзд або міжнародні вантажоперевезення. Логіст повинен враховувати такі чинники, як:

розробка маршруту з урахуванням особливостей регіону (стан доріг, інтенсивність руху, кліматичні умови тощо) з відповідним розрахунком тривалості та

протяжності шляху та вибором оптимального виду транспорту;

вибір ефективного виду страхування ризиків;  
розрахунок витрат на складське зберігання та на навантаження-розвантаження;  
можливість формування збірних вантажів тощо.

**Висновки.** У результаті дослідження встановлені основні проблеми транспортної логістики та акцентовано увагу не тільки на вирішенні цих проблем, а й на тому, що комплекс логістичних розрахунків може забезпечити надійність та ефективність вантажоперевезення. Внаслідок чого можливо уникнути непередбачених ризиків і витрат, зменшити накладні витрати і втрати, скоротити терміни доставки.

#### Список використаних джерел

1. Гаман Н.О. Картографічне забезпечення транспортних логістичних потоків в Україні. URL: [http://maptimes.inf.ua/CH\\_04/8.pdf](http://maptimes.inf.ua/CH_04/8.pdf).
2. Гриценко С.І. Можливості маркетингу та логістики в сталому розвитку регіонів України. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 1 (32). С. 36–39.
3. Іванов С.В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 1 (51). С. 15-22.
4. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. URL: [http://www.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvntu/17\\_2/3\\_01\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvntu/17_2/3_01_Maselko_17_2.pdf).
5. Наумов В.С., Вітер Н.С. Методика формування альтернативних транспортно-технологічних систем доставки вантажів. *Восточно-европейский журнал передовых технологий. Математика и кибернетика – фундаментальные и прикладные науки*. 2011. № 5/4 (53). С. 16–19.
6. Соколова О.Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. URL: [http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3\\_27\\_2010/Sokolova.pdf](http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Sokolova.pdf).
7. Пасічник А.М., Лебідь І.Г., Кутирєв В.В. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. К., 2012. Вип. 10. С. 192–198.
8. Попович П.В., Шевчук О.С., Бабий М.В., Дзюра В.А. Аналіз ринку автотранспортних перевозок України. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2017. № 2(6). С. 124–130.
9. Трушкіна Н.В. Статистичний аналіз динаміки показників логістичної діяльності підприємств. *Сучасні тенденції розвитку регіонів, підприємств та їх об'єднань*. Дніпро: Пороги, 2018. С. 271–283.
10. Чуваєв П.І. Проблеми та перспективи розвитку автомобільного транспорту України. *Вісник СевНТУ. Серія: Машиноприладобудування та транспорт*. 2013. Вип. 143. С. 196–198.
11. Швець В.Я., Жаран К.С. Розвиток логістичного потенціалу як ключовий фактор удосконалення діяльності промислових підприємств. *Наука й економіка*. 2012. №4 (28). Т. 2. С. 233–237.
12. Швець В.Я., Кочерга А.В. Основні проблеми та удосконалення методів логістичного аудиту на підприємстві. *Вісник сертифікації залізничного транспорту*. 2013. № 12 (6). С. 9–14.

#### References

1. Haman N.O. *Kartografichne zabezpechennia transportnykh lohistychnykh potokiv v Ukraini* [Cartographic provision of transport logistics flows in Ukraine]. (n.d.). [maptimes.inf.ua](http://maptimes.inf.ua). Retrieved from [http://maptimes.inf.ua/CH\\_04/8.pdf](http://maptimes.inf.ua/CH_04/8.pdf) [in Ukrainian].
2. Hrytsenko S.I. (2017). *Mozhlyvosti marketynhu ta lohistyky v stalomu rozvytku rehioniv Ukrainy* [Opportunities of Marketing and Logistics within Sustainable Development of Ukrainian Regions]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy – Bulletin of Economic Science of Ukraine*, 1 (32), pp. 36–39 [in Ukrainian].
3. Ivanov S.V. (2018). *Transportno-lohistrychni klasteri v konteksti rozvytku transportnoi systemy Ukrainy ta okremo vziatoho ekonomichnoho raionu* [Transport and logistic clusters in the context of the transport system development of Ukraine and special economic region]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu – Economic Herald of the Donbas*, 1 (51), pp. 15-22 [in Ukrainian].
4. Maselko T.Ye. *Problemy upravlinnia transportno-lohistrychnymy systemamy Ukrainy ta perspektyvy rozvytku v konteksti yevropeiskoi intehratsii* [Problems of management of transport-logistic systems of Ukraine and prospects of development in the context of European integration]. (n.d.). [nbuv.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvntu/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf) [in Ukrainian].
5. Naumov V.S., Viter N.S. (2011). *Metodyka formuvannia alternatyvnykh transportno-tekhnologichnykh system dostavky vantazhiv* [Methodology of formation of alternative transport and technological systems of delivery of cargoes]. *Vostochno-yevropeyskiy zhurnal peredovykh tekhnologiy. Matematika i kibernetika – fundamental'nyye i prikladnyye nauki – East European Journal of Advanced Technology. Mathematics and Cybernetics - Fundamental and Applied Sciences*, 5/4 (53), pp. 16–19 [in Ukrainian].
6. Sokolova O.Ye. *Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia transportno-lohistrychnoi systemy Ukrainy* [Theoretical and methodological foundations of the formation of transport-logistic system of Ukraine]. (n.d.). [lib.nau.edu.ua/Journals/3\\_27\\_2010/Sokolova.pdf](http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Sokolova.pdf) [in Ukrainian].
7. Pasichnyk A.M., Lebid I.H., Kutyriev V.V. (2012). *Transportno-lohistrychna infrastruktura Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku* [Transport and logistics infrastructure of Ukraine: problems and prospects of development]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka – Project management, system analysis and logistics*, issue 10, pp. 192–198 [in Ukrainian].
8. Popovich P.V., Shevchuk O.S., Babiy M.V., Dzyura V.A. (2017). *Analiz rynku avtotransportnykh perevozok Ukrainy* [Analysis of the market for road transport of Ukraine]. *Visnyk mashynobuduvannia ta transportu – Journal of Mechanical Engineering and Transport*, 2(6), pp. 124–130 [in Russian].
9. Trushkina N.V. (2018). *Statystychnyi analiz dynamiky pokaznykiv lohistrychnoi diialnosti pidpriemstv* [Statistical analysis of the dynamics of indicators of logistic activity of enterprises]. *Suchasni tendentsii rozvytku rehioniv, pidpriemstv ta yikh obiednan – Contemporary trends in the development of regions, enterprises and their associations*. Dnipro, Porohy, pp. 271–283 [in Ukrainian].
10. Chuvaiev P.I. (2013). *Problemy ta perspektyvy rozvytku avtomobilnoho transportu Ukrainy* [Problems and

prospects of motor transport development in Ukraine]. *Visnyk SevNTU. Seriya: Mashynopryladobuduvannia ta transport – Visnyk SevNTU. Series: Machinery and equipment and transport*, issue 143, pp. 196-198 [in Ukrainian].

11. Shvets V.Ya., Zharan K.S. (2012). Rozvytok lohistychnoho potentsialu yak kliuchovy faktor udoskonalennia diialnosti promyslovykh pidpriemstv [Development of logistics potential as a key factor in improving the activi-

ties of industrial enterprises]. *Nauka y ekonomika – Science and Economics*, vol. 2, pp. 233-237 [in Ukrainian].

12. Shvets V.Ya., Kocherha A.V. (2013). Osnovni problemy ta udoskonalennia metodiv lohistychnoho audytu na pidpriemstvi [Main problems and improvement of methods of logistic audit at the enterprise]. *Visnyk sertyfikatsii zaliznychnoho transportu – Bulletin of Certification of Railway Transport*, 12 (6), pp. 9-14 [in Ukrainian].

**В. І. Боре́йко**

академік АЕН України, д-р екон. наук,

Міжнародний економіко-гуманітарний університет  
імені академіка Степана Дем'янука, м. Рівне

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ВОДНИХ РЕСУРСІВ УКРАЇНИ

**Постановка проблеми.** Водні ресурси відіграють надзвичайно важливу роль у функціонуванні держав, оскільки, без них неможливе існування живих організмів, рослинного світу та мікроорганізмів. До того ж сьогодні вони активно використовуються у технологічних процесах промислового, житлово-комунального, сільськогосподарського та будівельного комплексів. Водночас, діяльність зазначених комплексів та зростання обсягів продукування побутових і промислових відходів спричиняються до забруднення наземних та підземних вод, що ставить суспільство перед нерадійною перспективою: дефіцитом води в майбутньому. Тому, виникає необхідність пошуку шляхів підвищення ефективності використання водних ресурсів та зменшення їх забруднення.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Оскільки, водні ресурси є передумовою існування всього живого на Землі, то питання їх ефективного використання завжди було в полі уваги провідних світових та вітчизняних вчених, серед яких слід виділити роботи О. Ф. Балацького, Л. А. Волкової, М. М. Гіроля, Л. М. Горєва, Ю. М. Грищенко, С. І. Дорогунцова, П. І. Коваленка, М. Я. Лемешева, Л. Г. Мельника, Є. В. Мішеніна, Н. Ф. Реймерса, Ю. Ю. Туніці, В. М. Трегобчука, М. А. Хвесика, В. Я. Шевчука, А. В. Яцика та ін.

В своїх публікаціях науковці наголошують на важливості та необхідності ощадливого використання водних ресурсів. Так, наприклад, вчені Л. М. Горєв, С. І. Дорогунцов та М. А. Хвесик зазначають: «Напружений стан з ресурсами прісних вод у багатьох районах світу, прогресуюче забруднення річок і водоемів обумовлюють необхідність пошуку нових способів економії води, удосконалення технології очищення стічних вод, більш широкого використання нетрадиційних джерел водопостачання» [1, с. 61].

**Невирішена частина проблеми.** Незважаючи на значну кількість публікацій з досліджуваної проблеми, сьогодні в багатьох промислово розвинутих країнах світу, в тому числі і в Україні, відношення до використання водних ресурсів залишається на споживацькому, марнотратному рівні, що визначило актуальність нашої статті.

**Метою статті** є обґрунтування шляхів підвищення ефективності використання водних ресурсів в Україні.

Завданням статті є:

– з'ясування ролі водних ресурсів у виробничо-господарській діяльності та задоволенні житлово-побутових потреб населення;

– проведення аналізу використання і забруднення водних ресурсів в Україні;

– обґрунтування шляхів підвищення ефективності використання водних ресурсів в Україні.

**Результати дослідження.** На зорі зародження людської цивілізації прісні водні ресурси використовувалися тільки для питних потреб і тоді вважалося, що вони не обмежені – потрібно було тільки їх знайти. Проте, з часом воду почали використовувати у сільському господарстві та для будівництва. Але, різко потреба у водних ресурсах зростає після того як їх почали використовувати у промислових технологічних процесах, теплоенергетиці та житлово-комунальному господарстві. До того ж у ХХ столітті було винайдено та залучено у виробництво продукти нафтопереробки, різноманітні хімічні, біологічні, радіоактивні речовини, які після переробки та використання попадають в наземні та підземні водні об'єкти, забруднюючи їх.

При цьому, порушення водного середовища завдає великої матеріальної шкоди суспільству. Забруднені водні ресурси вимагають додаткових витрат держави і суб'єктів господарювання на їх очищення та спричиняють загибель водних біоресурсів; зростає рівень захворюваності населення і свійської худоби. Але найбільше витрати держави зростають у тому випадку, коли для забезпечення своїх потреб у прісних водах вона змушена транспортувати їх на далекі відстані, добувати з великих глибин, або опріснювати.

Наприклад, в країнах Європейського Союзу щорічні збитки в рибному господарстві, завдані кислотними дощами, які виникають в результаті накопичення в атмосфері оксидів сірки, складають 30 млн дол. Навіть у такій країні як Швеція, 20% всіх озер забруднені кислотними дощами [2, с. 163].

Великих збитків через забруднення водних об'єктів шкідливими скидами зазнає економіка України. Так, у результаті діяльності промислового комплексу в атмосферу і водні об'єкти України викидається біля четвертої частини всього об'єму промислових викидів бувшого Радянського Союзу, переміщується