

Обсяг приватних інвестицій, що вкладаються в основні засоби та інфраструктурні проекти у транспортному секторі, є досить незначним з причини тривалого терміну їх окупності, високого ступеня фінансового ризику, відсутності стимулів для залучення інвестицій, особливо в об'єкти, які не підлягають приватизації. Ви) ходячи з цього, більшість перевізників вкладають у підтримку сектору вантажних і, особливо, пасажирських перевезень власні кошти, розмір яких є недостатнім для вирішення наявних проблем. Оновлення рухомого складу транспорту здійснюється також за рахунок кредитів, що надаються національними банками та лізинговими компаніями, а також міжнародними фінансовими організаціями [3].

У новій моделі фінансування проектів в транспортній сфері необхідно використовувати останні досягнення в галузі забезпечення програм інвестиційними ресурсами приватного капіталу. З метою залучення у фінансування проектів іноземних інвесторів може бути запропоновано емісія єврооблігацій, грошові потоки яких забезпечуються надходженнями від експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури.

Привабливим інструментом залучення довгострокового фінансування капіталомістких інфраструктурних проектів є емісія боргових цінних паперів (облігації, єврооблігації, інфраструктурні облігації) під конкретні інфраструктурні проекти. Поки що цей інструмент не поширений в Україні, ця практика лише запроваджується. Однак, враховуючи переваги цього інструменту порівняно з іншими кредитними продуктами, можна розглядати його як перспективне джерело додаткових інвестиційних ресурсів і для України як суверенної держави, і для банків України та корпоративного сектору [4].

Таким чином, в якості перспективного джерела фінансування проектів у транспортній галузі може стати ринок боргового капіталу та корпоративне кредитування, а також інвестиційні компоненти. Активізація інвестиційних складових джерел фінансування транспортного сектора потребує їх диверсифікації та ефективного державного управління, а також гарантій інвесторам з боку держави.

#### **Список посилань.**

1. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformaciy-u-transportniy-galuzi>

2. Фінансування транспортного сектору України: сучасний стан та перспективи розвитку. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/145068.pdf>

3. Обґрунтування джерел фінансування транспортного сектору України. URL: [http://www.investplan.com.ua/pdf/10\\_2017/12.pdf](http://www.investplan.com.ua/pdf/10_2017/12.pdf)

4. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. URL: <https://fr.stu.cn.ua/tmppdf/110.pdf>

**УДК 164:656**

### **ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕРМІНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ**

*Городецька Т. Е., к.е.н., доцент, Паккі А. Г., студент  
Державний біотехнологічний університет*

### **LOGISTICS SUPPORT OF THE CARGO DELIVERY TERMINAL SYSTEM**

*Gorodetska T. E., Candidate of Economics Science, Docent, Pakki A. G., student  
State Biotechnological University*

На сучасному етапі розвитку економіка нашої країни вимагає використання сучасних комплексних підходів для формування сучасної транспортної інфраструктури. Важливою умовою у даному напрямку є розвиток та впровадження сучасних терміналів -

спеціалізованих підприємств та утворень, яким передаються логістичні операції для більш ефективного їх виконання.

Термінальні комплекси використовують для раціоналізації системи руху вантажів і товарів, підвищення ефективності функціонування транспортних систем, забезпечення високого рівня транспортно-логістичного сервісу [1].

Системи управління обробкою та рухом контейнерів використовують інформаційні технології, що спираються на універсальні національні та глобальні мережі передачі даних або є частиною інформаційно-керуючих комплексів різних видів транспорту.

Контейнерні термінали у складі логістичних центрів відіграють нині роль ключових ланок системи макрологістики, забезпечують укрупнення та оптимальний перенапрямок вантажопотоків, формування, розвиток та стикування міжнародних та національних транспортних коридорів, ефективну взаємодію різних видів транспорту, надання вантажовласникам та транспортним операторам значного обсягу додаткових неперевізних та нетранспортних послуг. Згідно з наявними аналітичними даними, через об'єкти цього типу проходить до 70-80% всього світового контейнеропотоку.

При проектуванні транспортно-технологічних систем доставки вантажів необхідно враховувати величину вантажопотоку на визначеній ділянці за певний період часу, з урахуванням особливостей управління ланцюгів постачань. Зазначені та інші фактори впливають в тому числі і на вибір виду сполучення. Враховуючи наявні критерії оцінки ефективності транспортного процесу доставки вантажів може бути обрано пряме сполучення (юнімодальне), чи змішане (інтермодальне). При використанні зазначених видів сполучення практично завжди (за винятком деяких видів перевезень) необхідна наявність транспортних терміналів – в місцях відправлення і прибуття партій вантажів, в місцях їх зберігання, формування, переформування, розформування, перевалки з одного виду транспорту на інший (з одного транспортного засобу на інший) тощо [2].

Отже, на практиці розвиток диверсифікованої системи контейнерного вантажорозподілу вимагає величезних інвестицій, а від моменту докладання зусиль з її створення до виходу на повну потужність минають роки. Морські порти є магнітом для виникнення логістичних кластерів і місцем тяжіння великих індустріальних центрів, залишаючись при цьому єдиним місцем концентрації морських операцій.

#### **Список посилань.**

1. Барабаш В.В., Шворнікова Г.М., Медведєв Є.П. Термінальні комплекси як умова впровадження логістичної комплексної системи на залізниці. *Вісник Східноукраїнського Національного Університету імені Володимира Даля*. 2016. № 1(225). С. 26-30.

2. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д.В. Ломотька. Академія технічних наук України. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М. 2022. Т2. 216 с.

**УДК 656.022.31**

### **ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ РИНКУ ТАКСОМОТОРНИХ ПОСЛУГ**

*Городецька Т. Е., к.е.н., доцент, Беляєв Д. В., студент  
Державний біотехнологічний університет*

### **FEATURES OF THE FORMATION OF THE TAXI SERVICES MARKET**

*Gorodetska T. E., Candidate of Economics Science, Docent, Bieliaiev D. V., student  
State Biotechnological University*

Розвинута транспортна система міста є важливою складовою міської інфраструктури, яка забезпечує попит населення на перевезення різними видами транспорту. Одним із видів міського пасажирського транспорту є таксі. Сучасний стан функціонування ринку