

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.65.9>
УДК 911.3

С. Запотоцький, д-р геогр. наук,
В. Паренюк, студ.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА: ОСНОВНІ ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

В статті проаналізовано загальні засади розвитку транспортної логістики в Україні. Означено основні чинники, що визначають логістичну діяльність та впливають на вибір виду транспорту. Проведено аналіз перевезення вантажів за видами транспорту, та окреслено в ньому місце автомобільного транспорту. В роботі проведено аналітичне дослідження з визначення галузевої структури експорту регіонів України до сусідніх держав автомобільним транспортом засобами транспортно-інформаційного порталу України "Lardi-trans". За результатами даного дослідження визначено експортні галузі та регіональні особливості експорту. В роботі оцінено обсяги експорту за регіонами України з виділенням декількох груп регіонів та проведено аналіз за видами транспорту. Важливе місце в дослідженні займає оцінка транзиту вантажів автомобільним транспортом територією України з аналізом основних напрямків та держав – учасниць. В дослідженні сформульовані основні завдання транспортної логістики.

Ключові слова: транспортна логістика, транспортна інфраструктура, транзит, транзитний потенціал.

Актуальність теми. Транспортна логістика є однією з важливих складових розвитку господарства держави. Наразі ця складова господарства в Україні перебуває на етапі свого становлення та потребує наукового підходу до вивчення. Транспортна логістика поруч із закупівельною, розподільчою, виробничою та складською, є головною базою підвищення продуктивності праці та відповідно збільшення ефективності як у сфері обігу, так і у сфері виробництва. Звичайно ж транспортна логістика має чітку географічну основу та вимагає досліджень з боку суспільної географії, за-для виявлення просторових диспропорцій розвитку логістики, пошуку можливостей з раціоналізації зв'язків, тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку логістики, і зокрема транспортної логістики, присвячені роботи таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Д.Бауерсокс, Д.Клосс, Д.Ламберт, С.Ленглі, К.Мельцер, І.Шнайдер, М.Данько, В.Зубенко, Т. Маселко, А.Новікова, О.Палант, В.Панкратов, К.Плужніков, Н. Полянська, І.Семененко, В.Сергеєв, І.Смирнов, Н. Шаповал.

Виклад основного матеріалу. В спадок від Радянського Союзу Україні залишилась досить розвинена залізнична інфраструктура, п'ята за величиною у світі система трубопроводів, розвинений водний та морський транспорт. Проте, наразі залишки тієї інфраструктури не можуть задовольнити потреби сучасного світу.

Транспорт бере безпосередню участь у виробничому-технологічному процесі виробництва продукції найрізноманітніших галузей господарювання. В свою чергу вплив транспортних витрат на загальну ефективність виробництва є надто високим. Відповідно, організація його роботи є одним із завдань організації логістики як на підприємстві, так і в регіоні загалом та здійснюється разом із вирішенням завдань виробництва, закупівель і розподілу.

Враховуючи винятково вигідне транспортно-географічне положення України в центрі Європи, на перетині багатьох міжнародних шляхів, постає завдання забезпечення якомога ефективнішого використання цього положення. Зокрема через створення ефективного механізму регулювання транспортно-експедиційних послуг, що забезпечують зв'язок між власником товару та перевізником. Обираючи засіб доставки певного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно. Якщо на першому місці – швидкість доставки – то варто обирати повітряний чи автомобільний транспорт. Якщо ж мета – мінімальні витрати – водний чи трубопровідний транспорт. Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту, чим і пояснюється збільшення його частки в обсягах перевезень. Однак остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на конкретних техніко-економічних розрахунках.

Таблиця 1.1. Основні чинники, що впливають на вибір виду транспорту [1]

Вид транспорту	Фактори					
	Час доставки	Частота відправлень вантажу	Надійність дотримання графіка	Здатність перевозити різні вантажі	Здатність перевозити вантажі в будь-яке місце	Вартість перевезень
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водний	4	5	4	1*	4*	1*
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1*	1*	5	5	2
Повітряний	1*	3	5	4	3	5

Саме за таких умов серед усіх вище зазначених видів транспорту особливе місце в Україні посідає автомобільний транспорт. Він, до того ж, володіє великою кількістю переваг серед інших видів транспорту. Так, найперше виділяють найвищу швидкість доставки вантажів, маневреність, регулярність та можливість доставки від "дверей до дверей", що є наразі одним із ключових факторів проведення вдалої логістики. Серед недоліків цього виду транспорту, слід виділити його дорожнечу та високу вартість будівництва й утримання дорожньої інфраструктури, що є особливою нагальною проблемою в нашій державі.

Загалом всі види транспорту підпорядковані основній меті – забезпечення господарства країни вантажни-

ми та забезпечення пасажирських перевезень, виконуючи обслуговуючу функцію потреб як господарства так і суспільства загалом. Забезпечити якісну та швидку доставку продукції до споживача є ключовим завданням транспортної логістики. В умовах ринку ключову роль для отримання економічних вигід відіграє якість продукції та швидкість її доставки до споживача.

З початку 2000-х років перевезення вантажів автомобільним транспортом лише зростали. Так, якщо у 2000 році було перевезено 939 млн. тонн, то уже в 2005 році 1121 млн. тонн, надалі зростання продовжилось (табл. 2). Лише у 2014 році відбулось скорочення – 1131 млн. тонн. Так, тимчасова втрата контролю над частиною територій негативно позначилась на вантаж-

них перевезеннях та господарстві країни в цілому. У 2014 році автомобільним транспортом було перевезено 70 % загального обсягу вантажів. Окрім автомобільного

до 2014 року позитивну динаміку зростання обсягів перевезень продемонстрував лише залізничний транспорт.

Таблиця 1.2. Перевезення вантажів за видами транспорту у 2000 – 2014 роках (млн. тонн)

Вид транспорту	Рік						
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Залізничний	357	450	433	469	457	444	386
Автомобільний	939	1121	1168	1253	1260	1261	1131
Трубопровідний	218	213	153	155	128	126	100
Морський	6,3	8	4	4	4	3	3
Річковий	8,3	13	7	6	4	3	3
Авіаційний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

*За даними Державної служби статистики України [4].

Така ситуація була спричинена політико-економічною кризою останніх років у відносинах між Україною та Росією – донедавна основним торговельним партнером України. До того ж відносини між Україною та близькими західними сусідами Словаччиною, Угорщиною, Молдовою й Румунією є недостатніми порівняно з Польщею чи Білорусією.

Авторами було проведено дослідження, з визначення галузевої структури експорту регіонів України до сусідніх держав автомобільним транспортом, а саме: Словаччини, Угорщини, Румунії та Молдови. Дані були зібрані із найбільшого транспортно-інформаційного порталу України "Lardi-trans", заснованого у 1999 році [6]. Інформація збиралась щотижня, протягом 1 півріччя 2016 року. Весь масив інформації був згрупований за галузями та регіонами для їх подальшого аналізу. Серед переваг цього сайту варто виділити те, що він є найбільшим з-поміж сайтів подібного типу – понад 35-40 тис. заявок на перевезення щодня. Також його перевагою є те, що кожна компанія, зареєстрована на сайті, має так звану "Зону надійності", тобто формує бал надійності від 1 до 12. На сайті присутній рейтинг компаній, а також є можливість залишати позитивні та негативні відгуки на ім'я інших компаній. Все це формує імідж компанії, і певною мірою знижує частку шахрайства на ринку транспортних послуг. Фактично більшість вантажовідправників, що продають свою продукцію на території України та значна частка експортерів-імпортерів (за винятком, тих що укладають багаторічні контракти на перевезення) є користувачами цього сайту. Серед недоліків даного сайту можна зазначити повторюваність певної частки заявок, що створює велику наповнюваність з одного боку. А з іншого, цей же фактор сприяє підвищенню конкуренції на ринку перевезень, даючи як перевізникам, так і вантажовідправникам більш широкий спектр для вибору партнерів.

За результатами дослідження найвищий експорт з регіонів до зазначених країн – продукція лісової та деревообробної промисловості. Продукція цієї галузі займає перше місце у структурі експорту товарів Волинської, Рівненської, Житомирської, Львівської, Тернопільської, Хмельницької, Закарпатської, Івано-Франківської, Вінницької, Чернівецької, Донецької, Чернігівської та Сумської областей.

Продукція харчової промисловості в структурі експорту переважає у Київській, Черкаській, Полтавській, Харківській, Одеській, Миколаївській та Херсонській областях. В решті регіонів переважають продукція сіль-

ського господарства – особливо Кіровоградська область, продукція чорної металургії – Дніпропетровська область, Луганська область – продукція целюлозно-паперової промисловості.

На другому місці в структурі експорту в Західних областях країни переважно продукція сільського господарства та харчової промисловості. Натомість у Східних регіонах нашої держави здебільшого продукція машинобудування. Суттєву частку у структурі експорту більшості областей України займає продукція сільсько-го господарства (рис. 1).

За результатами дослідження регіони України було поділено на 3 групи: Західну із переважанням в структурі експорту продукції лісової та деревообробної промисловості, в меншій мірі продукції сільського господарства та харчової промисловості, Центральну – з переважанням харчової промисловості та продукції сільського господарства та Східну – з переважанням, галузей так званої групи "А": машинобудування та металообробки, хімічної, чорної та кольорової промисловості. До складу Західної групи входять 10 областей: Волинська, Рівненська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька, Житомирська та Вінницька області. До складу Центральної групи входять 8 областей: Київська, Чернігівська, Черкаська, Полтавська, Кіровоградська, Одеська, Миколаївська та Херсонська області. Східну групу складають 6 областей: Сумська, Харківська, Луганська, Дніпропетровська, Донецька та Запорізька області (рис. 1).

За даними Державної служби статистики за показниками обсягів експорту у першому півріччі 2016 року регіони України можна поділити на декілька груп. Першу групу формують області із найбільшими обсягами експорту товарів: Київська, Дніпропетровська, Донецька та Запорізька. Зазначені області за півроку експортували товарів на понад 1 млрд. дол. США. Варто зазначити що 85% експорту Київського регіону формує місто Київ, решту 15 % – область. Важливо, що попри ведення бойових дій на значній території Донецької області, продукція її підприємств залишається затребуваною за межами країни і продовжує приносити значну частку прибутків державі. Отже, зазначені області є тими рушіями розвитку господарства України, що суттєво підтримують та розвивають конкурентоспроможні види діяльності, дозволяють формувати золотовалютний запас та підвищувати загальний рівень соціально-економічного розвитку держави.

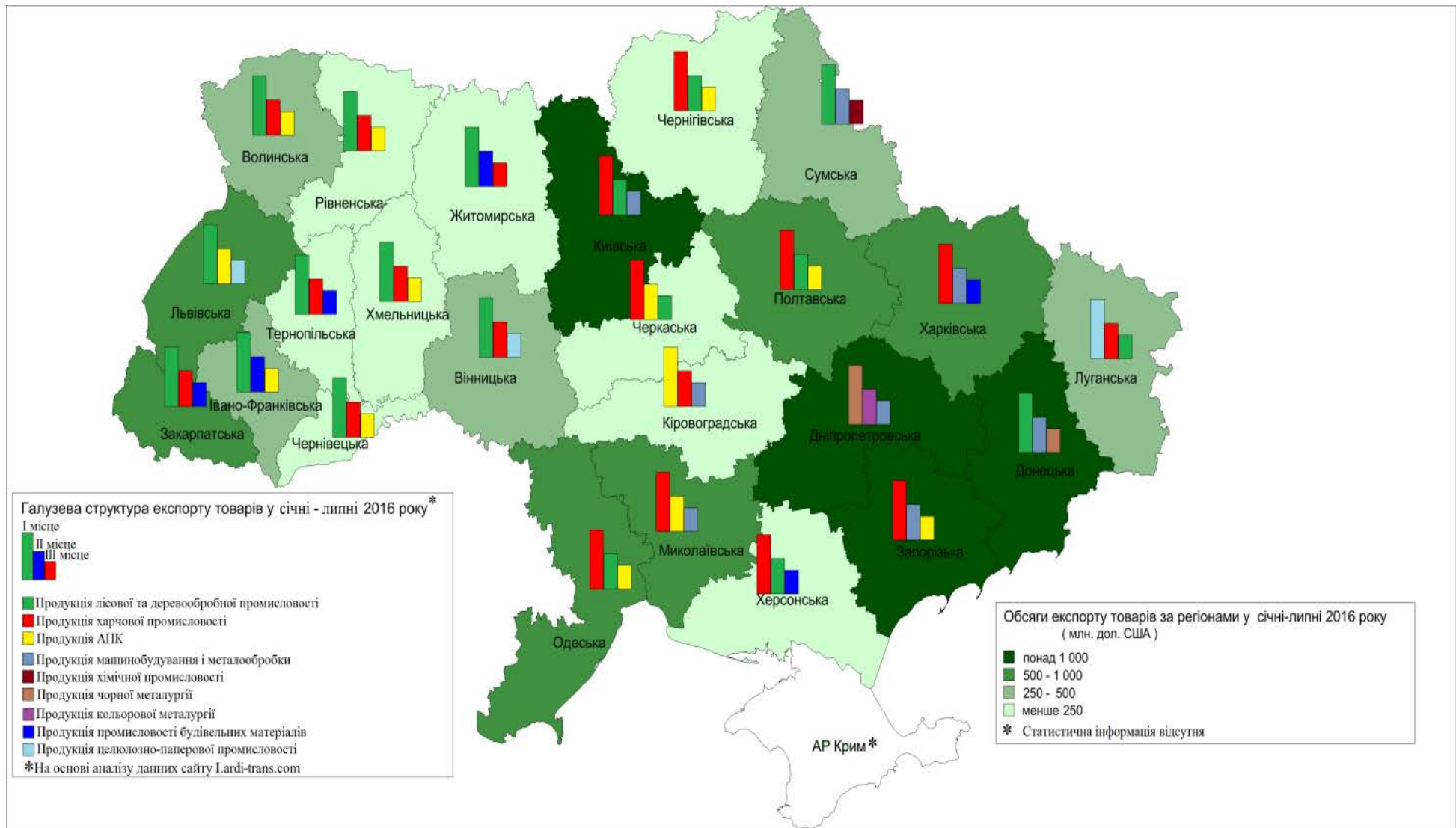


Рис. 1. Галузева структура експорту автомобільним транспортом з регіонів України за I півріччя 2016 року. (За матеріалами сайту "Lardi-trans")

Другу групу формують області із обсягами (0,5 – 1 млрд. дол. США): Полтавська, Миколаївська, Одеська, Львівська, Закарпатська та Харківська області. Ці регіони, формують другий "ешелон" господарства України і за раціонального використання наявних фінансових, людських та природних ресурсів, мають всі шанси стати лідерами за досліджуваними показниками.

Третю групу складають Вінницька, Волинська, Сумська, Луганська та Івано-Франківська області із показниками (0,25-0,5 млрд. дол. США). Ці регіони мають посередні показники та потребують цілого ряду заходів із покращення інвестиційного клімату для зростання обсягів конкурентних видів діяльності.

Четверту група: Черкаська, Житомирська, Кіровоградська, Чернігівська, Рівненська, Тернопільська, Хмельницька, Херсонська та Чернівецька області. Ці регіони України експортували товарів всіма видами транспорту на суму менше 0,25 млрд. дол. США. Дані регіони потребують значних капіталовкладень у виробництво для зростання їх промислових потужностей.

З рисунку 1 можемо зробити висновок, що експорт продукції групи "А", забезпечує куди більший прибуток ніж продукція харчової чи лісової та деревообробної промисловості. Це можна пояснити тим, що продукція лісової та деревообробної промисловості – це в основ-

ному пелети та пиломатеріали, а харчової – продукти та напої. Натомість в східних областях України це здебільшого обладнання, чи сільськогосподарські машини. Все це говорить про неефективність, застарілість та сировинну спрямованість галузевої структури більшості регіонів України.

Одним з головних факторів підвищення конкурентоспроможності економіки України є повне використання її транзитного потенціалу, шляхом збереження уже наявних транзитних потоків та появи нових. Тому особливо увагу слід звернути на ті країни, які особливо активно використовують територію України, її транспорту інфраструктуру для транзиту своїх товарів до третіх держав. Так, у 2014 році було експортовано понад 174 млн. тонн вантажів – 52%, натомість імпорт та транзит становили лише по 18 %, та 30 % відповідно.

У структурі експорту за видами транспорту лідирує залізничний, автомобільний становить лише близько 5 %, на решту припадає менше 1%. У структурі імпорту понад половину становить залізничний, автомобільний та трубопровідний – близько по 15 % кожний. Річковий, морський та авіаційний – менше 1 %. У структурі транзиту лідирує трубопровідний транспорт – 2/3 всіх обсягів; залізничний – близько 30 %, автомобільний – понад 5%, решта видів транспорту – менше 1%.

Таблиця 1.4. Експорт, імпорт і транзит вантажів за видами транспорту, тис. тонн

Вид транспорту	За видами вантажопотоків						Всього	
	Експорт		Імпорт		Транзит			
	тис.тонн	%	тис.тонн	%	тис.тонн	%	тис.тонн	%
Автомобільний	8475,27	4,86	9247,93	15,39	5863,86	5,75	23587,06	7,01
Річковий	-	-	16,96	0,03	-	-	16,96	0,01
Залізничний	82176,17	47,08	32360,17	53,87	29398,29	28,82	143934,63	42,76
Морський	1130,67	0,65	167,60	0,28	797,25	0,78	2095,52	0,62
Авіаційний	0,64	0,00	0,14	0,00	1,16	0,00	1,94	0,00
Трубопровідний	-	-	8487,21	14,13	65796,20	64,51	74283,41	22,07
Інше	82760,80	47,41	9793,28	16,30	136,61	0,13	92690,69	27,54
Всього	174543,55	100,00	60073,29	100,00	101993,37	100,00	336610,21	100,00

*За даними Державної служби статистики України [5]

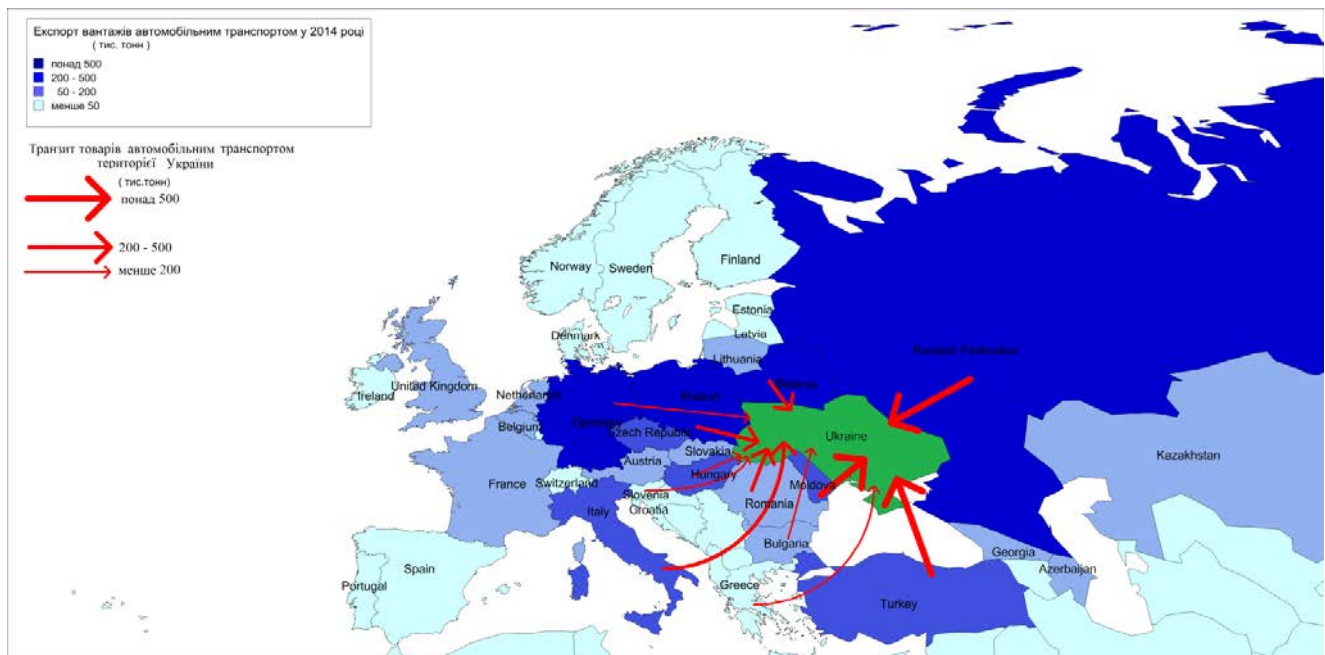


Рис 2. Експорт та транзит автомобільним транспортом у 2014 році

Як бачимо з рисунку 2 Україна найбільше експортує товарів автомобільним транспортом до Російської Фе-

дерації, Польщі, Німеччини та Білорусії – понад 500 тис. тонн. Значними є обсяги експорту також до

Молдови, Італії, Угорщини, Туреччини та Чехії – понад 200 тис. тонн.

Від 50-200 тис. тонн товарів Україна експортувала до Нідерландів, Австрії, Румунії, Литви, Грузії, Словаччини, Казахстану, Азербайджану, Бельгії, Болгарії, Великої Британії та Франції.

Ці дані свідчать про важливість співпраці нашої держави саме з вище зазначеними країнами, зокрема з позицій розвитку транскордонного співробітництва, удосконалення старих та розроблення, впровадження нових "транспортних коридорів", з метою подальшого поглиблення інтеграційних зв'язків із країнами.

Важливим елементом розвитку транспорту в Україні є поглиблення зв'язків із країнами, які є сусідами друго-

го порядку зокрема Німеччиною, Чехією, Казахстаном, Австрією, для диверсифікації економічних зв'язків. Країни, що використовують транспортну систему України для транзиту своїх товарів до третіх країн можна розділити на 3 групи (рис. 2). Першу групу формують Туреччина, Російська Федерація та Молдова – понад 500 тис. тонн товарів було транзитовано територією України у 2014 році. Другу групу складають Румунія, Італія, Білорусь та Польща. Обсяги транзиту через Україну склали 200 – 500 тис. тонн. В третю групу, з найменшими, але не менш важливими для розвитку економіки України обсягами транзиту, входять Болгарія, Угорщина, Греція, Словенія та Німеччина.

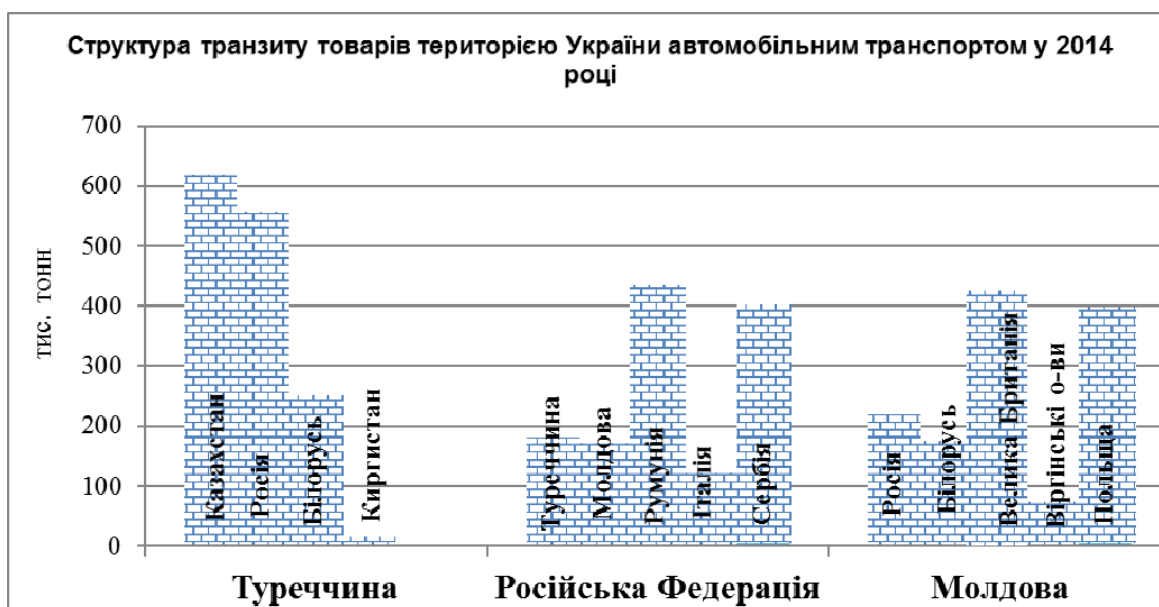


Рис 3. Структура транзиту товарів територією України автомобільним транспортом у 2014 році [4]

Очевидно, що завдяки транзиту через території України, встановлюється безліч торгово-економічних зв'язків між третіми державами (рис 3). Так понад 1 млн. тонн товарів автомобільним транспортом транзитуються територією України з Туреччини до Казахстану та Росії. З Росії обсяги сягають понад 500 тис. тонн до Туреччини, Молдови, Румунії, Італії та Словаччини. З експорту Республіки Молдова бачимо, що Україна є безальтернативним партнером у північному та східному напрямках, через порти Чорного моря продукція Молдови спрямовується навіть до Великої Британії та Віргінських островів (рис. 3).

Звичайно економіка Республіки Молдова є досить слабкою, попри це транзит товарів з Молдови автомобільним транспортом становить 84 %, транзиту товарів з Росії чи 64 % транзиту із Туреччини.

До основних завдань транспортної логістики автомобільного транспорту слід віднести підвищення якості транспортно-дорожньої інфраструктури та транспортно-обслуговування. Відомо, що більшу частину української дорожньої мережі було побудовано близько 40-50 років тому, за технічними вимогами того часу та з розрахунку тодішніх навантажень. Сьогодні понад 90% автомобільних доріг України потребують проведення капітального ремонту чи загалом реконструкції. За наближеними розрахунками фахівців "Укравтодору", щоб привести до належного стану дорожню мережу державного значення необхідно якнайменше 10-15 років і відповідно фінансування обсягом 40-50 млрд. грн. на

рік [10]. Разом з тим за ініціативи уряду створено Дорожній фонд України, де чітко визначено механізми утримання, реконструкції й будівництва автомобільних доріг, що сприятиме веденню масштабних робіт з 2017 року. Вельми складним завданням залишається зношеність рухомого складу.

Щодо якості транспортного обслуговування, то на сьогодні вже значна частка компаній приймає рішення про використання аутсорсингу, що дозволяє сконцентруватися на їх головній діяльності та підвищувати якість своєї продукції чи послуг. В той же час транспортно-логістичні компанії, спеціалізуючись на перевезеннях, можуть підвищувати якість перевезень та знижувати не лише транспортні витрати, а й виконувати інші види логістичної діяльності.

Ще одним важливим завданням транспортної логістики є недовантаження рухомого складу. Тут проблематика зводиться до невміння чи небажання комплектувати відправлення за різними вантажовідправниками. Адже, за звичай, перевезення збірних вантажів приносить значний прибуток перевізникам, позаяк для кожного власника зокрема вартість перевезень зменшується несуттєво порівняно з тим, якби його вантаж перевозився окремо.

Ще важливим завданням чи проблемою залишається страхування вантажу і транспортних засобів. В наш час більшість відправників чи одержувачів прагнуть страхувати свої перевезення. Зазвичай, переважає страхування вантажів, а не транспортних засобів з вантажем. Переважно страхівка оформлюється як частка від вартіс-

них показників вантажу (традиційно – 0,15-0,25%), і за умови настання страхового випадку страхова виплата здійснюється в обсязі завданої вантажу шкоди.

Висновки. Україна володіє вигідним транспортно-географічним положенням, розвинутою системою транспортної інфраструктури, що за умови оновлення й подальшої розбудови дозволяє стати лідером за обсягами вантажних перевезень у Східній Європі. Результати дослідження свідчать про постійно зростаючий транзитний потенціал України, що говорить про зміцнення конкурентоспроможності держави на міжнародних ринках.

Регіони України є досить диференційованими за обсягами експорту та галузями спеціалізації. Проте Україна потребує якісних перетворень у власній структурі виробництва. Оскільки українська продукція лісової, деревообробної та харчової промисловості, сільського господарства хоч і є доволі конкурентоспроможними на внутрішніх ринках наших сусідів, все ж зазначена продукція має низьку додану вартість, тобто є сировинно-орієнтованою. Все це не дозволяє дотримуватись основних принципів сталого розвитку, а збереження такої ситуації на майбутнє неодмінно призведе до втрати конкурентних позицій держави. Окрім цього нинішня структура українського експорту має обмежені фінансові можливості розвитку господарства.

Основними завданнями уряду має стати підвищення якості транспортно-дорожньої інфраструктури та розвиток транспортних коридорів, покращення транспортного обслуговування, максимальне завантаження рухомого складу, страхування вантажу і транспортних

засобів. Пріоритетними напрямками подальшого розвитку транзитного потенціалу можуть бути: постійне оновлення транспортної інфраструктури, приведення її до загальносвітових норм, підписання міжнародних договорів для збільшення транзитного потоку товарів територією країни, проведення внутрішнього ліцензування транспортних засобів.

Список використаних джерел

1. Гаджинський А. М. Логистика: Учеб. Для высших и средних спец. учеб. Заведений. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 2000. – 375 с.; Леншин И.А., Смольняков Ю.И. Логистика: В 2 ч. – Ч. 1. – М.: Машиностроение, 1996. – 246 с.
2. Велика енциклопедія: у 62 т. – Т. 19. – М.: ТЕРРА, 2006. – 592 с.
3. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира: навч. посібн. / М. П. Комаров. – СПб, Видав. Михайлова В. А., 2000. – 347 с.
4. Офіційний сайт Державної служби статистики.– [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Солос Г. П. Критика современных буржуазных теорий финансов, грошей и кредиту.
6. Транспортно-інформмаційний сервер lardi-trans.com. Режим доступу: <https://uk.lardi-trans.com>.
7. Палант О. Ю. Логистика транспортного комплекса региона (перспективы инвестирования та інноваційного розвитку) : [монографія] / О. Ю. Палант. – Х. : Золоті сторінки, 2012. – 165 с.
8. Левковець П. Р. Системні аспекти логістики в проектах пасажирських перевезень : монографія / П. Р. Левковець, І. Ф. Шпильовий. – К. : НТУ, 2007. – 152 с.
9. Майорова І. М. Логістика в міжнародному бізнесі : монографія / Майорова І. М. ; Держ. вищ. навч. закл. "Приазов. держ. техн. ун-т" (ДВНЗ "ПДТУ"). – Маріуполь : Вид.-полігр. центр ДВНЗ "ПДТУ", 2012. – 389 с.
10. Офіційний сайт інформаційного агентства УНІАН. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1261241-glava-ukravtodoru-dlya-privedennya-u-nalejnyy-stand-dorig-neobhidno-minimum-10-15-rokiv.html>

Надійшла до редколегії 07.11.16

С. Запотоцький, д-р геогр. наук,

В. Паренюк, студ.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: ОСНОВНЫЕ ВЫЗОВЫ ДЛЯ УКРАИНЫ

В статье проанализированы общие принципы развития транспортной логистики в Украине. Отмечено основные факторы, определяющие логистическую деятельность и влияющие на выбор вида транспорта. Проведен анализ перевозки грузов по видам транспорта, и обозначено в нем место автомобильного транспорта. В работе проведено аналитическое исследование по определению отраслевой структуры экспорта регионов Украины в соседние государства автомобильным транспортом средствами транспортно-информационного портала Украины "Lardi-trans". По результатам данного исследования определены экспортные отрасли и региональные особенности экспорта. В работе оценены объемы экспорта по регионам Украины с выделением нескольких групп регионов и проведен анализ по видам транспорта. Важное место в исследовании занимает оценка транзита грузов автомобильным транспортом по территории Украины с анализом основных направлений и государств – участников. В исследовании сформулированы основные задачи транспортной логистики.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортная инфраструктура, транзит, транзитный потенциал.

S. Zapototskyi, Dr.Sc. in Geography,

V. Parenjuk, student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

TRANSPORT LOGISTICS: MAIN CHALLENGES FOR UKRAINE

In the article author analyzed the general principles of transport logistics in Ukraine. Have been determined the main factors that determine the logistical activities and influence the choice of the mode of transport. It was analysed the transportation of cargo by mode of transport, and outlined a place of road transport. In this paper conducted analytical studies to determine the sectoral structure of export of Ukraine's regions to neighboring countries by automobile transport by means of transportation and information portal Ukraine "Lardi-trans".

According to the study from the regions highest exports to neighboring countries – produce timber and woodworking industry. Production of the industry ranks first in the structure of exports of goods Volyn, Rivne, Zhytomyr, Lviv, Ternopil, Khmelnytsky, Transcarpathian, Ivano-Frankivsk, Vinnytsia, Chernivtsi, Donetsk, Chernihiv and Sumy regions. Food products in the export structure dominated Kiev, Cherkassy, Poltava, Kharkiv, Odessa, Mykolayiv and Kherson regions. In other regions dominated by agricultural products – particularly Kirovohrad region, iron and steel products – Dnipropetrovsk region, Lugansk region – produce pulp and paper industry. In second place in the export structure in Western countries mainly agricultural products and foodstuffs. But in the eastern regions of the country is mostly engineering products.

According to the study regions of Ukraine were divided into 3 groups: West of the predominance in the structure of exports of forestry and wood processing industry, Central – dominated the food industry and agricultural and East – dominated, industries and mechanical engineering and metal working, chemical, steel and non-ferrous industry.

In the work assessed exports by region of Ukraine with the release of several groups of regions and analyzed by mode of transport.

An important role in the study covers evaluation of transit of goods by road through the territory of Ukraine with analysis of major trends and states – participants.

Countries that use the transport system of Ukraine for the transit of their goods to third countries were divided into three groups. The first group includes Turkey, Russia and Moldova on transit volumes over 500 ths. tons. The second group consists of Romania, Italy, Belarus and Poland. The volume of transit through Ukraine up to 200 – 500 ths. tons. In the third group, with the least, but no less important for the economic development of Ukraine transit volumes include Bulgaria, Hungary, Greece, Slovenia and Germany.

In the study defined the basic tasks of transport logistics, including states improve the quality of the transport infrastructure and transport services and bringing them up to global standards, the maximum load of the rolling stock, cargo insurance and vehicles.

Keywords: transport logistics, transport infrastructure, transit, transit potential.