

3. Дибб С., Симкин Л., Брэдлі Дж. Практическое руководство по маркетинговому планированию, Санкт-Петербург, Питер, 2001.
4. Голубков Е.П., Основы маркетинга, Учебное пособие, М., Франспресс, 1999.
5. Ахундов Ш.А. Основы маркетинга, «Аджилов, Зейналов и его сыновья», Баку, 2001 г.
6. www.stat.gov.az
7. www.booking.com
8. www.economy.gov.az

Батирова О. О.

Черкаський національний університет ім. Б. Хмельницького

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Транспортно-логістична система - важлива частина національного господарства та важливий фактор реалізації потенціалу геостратегії національної економіки. В Україні транспортно-логістична галузь потребує удосконалення, оскільки рівень її розвитку є недостатній та потребує залучення іноземних інвестицій.

Завдяки своєму географічному положенню Україна має величезний транзитний потенціал, а також розвинену транспортну інфраструктуру, яка складається з: 22000 кілометрів залізниці, мережу автомобільних доріг довжиною більш ніж 175000 кілометрів, торговельні порти.

Україна також має чотири Паневропейські транспортні коридори, що з'єднують країни ЄС зі східними і північними сусідами України.

Розробка плану розвитку транспортної інфраструктури в регіоні вимагає детальної оцінки її технічного стану, кількості та структури об'єктів, а також розвитку регіону і реалізації транзитних можливостей. На національному рівні основне завдання - забезпечити ефективну координацію організаційної, економічної, технологічної та технологічної взаємодії учасників ринку транспортно-логістичних послуг.

В період 2010-2019 років у секторі пасажирських перевезень відбулися значні структурні і динамічні зміни. Згідно даних з таблиці 1 пасажирські перевезення здійснені різними видами транспорту в 2019 році, склало 4262307,6 осіб, що на -2582871 (-37,73%) менше, ніж в 2010 році, і на -224801,4 (-5,01%) за аналогічний період 2018 року. Ця тенденція пов'язана, в першу чергу, зі зменшенням загальної чисельності населення України і зниженням купівельної спроможності в зв'язку зі збільшенням транспортних витрат, що негативно позначається на мобільності пасажирів.

Таблиця 1 – Пасажирські перевезення за всіма видами транспорту в Україні в період з 2010-2019 рр., тис.

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Кількість, тис.	6845178,6	6979825	6813329,7	6622662	5902307,2	5166763,7	4853829,9	4648214	4487109	4262307,6

[1]

В період з 2010 по 2019 роки (табл. 2) спостерігається значне скорочення пасажирських перевезень в у морському транспорті (-99%) та залізничному транспорті (-67%), відповідно 57,6 та 5,6% порівняно з 2018 роком. Таке різке скорочення, насамперед, пов'язане з тривалою військовою агресією на Сході України та пов'язаними з цим ризиками. Також важливим аспектом скорочення пасажирських перевезень є зменшення кількості українських студентів університетів та виїздом великої кількості мігрантів працівники за кордоном. Подібні фактори та значне зростання цін на бензин та дизельне паливо призвели до зменшення пасажиропотоку національною магістраллю (-45%).

Таблиця 2 – Пасажирські перевезення за видами транспорту в Україні за 2010, 2019рр, тис.

Вид транспорту	Кількість перевезень (2010р.), тис	Кількість перевезень (2019р.), тис
Залізничний	427240,6	154811,8
Морський	6645,6	79,4
Річковий	985,2	589,9
Автомобільний (автобуси)	3726288,6	1804929,3
Авіаційний	6106,5	13705,8
Трамвайний	713809,7	627515,1
Тролейбусний	1203551,2	945694,5
Метрополітенівський	760551,2	714982,1
Всього:	6845178,6	4262307,6

[1]

Незважаючи на загальне зниження пасажиропотоку, повітряний транспорт України став дуже популярним. За досліджуваний період пасажиропотік майже подвоївся в 2017 році, і спостерігається тенденція до зростання. Серед факторів, що сприяють такій ситуації є трудова міграція населення до більш віддалених куточків світу через зменшення транспортних витрат на певних маршрутах.

Вирішення проблем транспортної системи України та підвищення її конкурентоспроможності насамперед вимагає великих капіталовкладень. До стримуючих факторів залучення додаткових інвестицій належать:

- недосконалість законодавства України щодо захисту прав приватних інвесторів;
- недостатня гнучкість податкової системи щодо інвестицій у транспорт;
- економічна та політична нестабільність;
- невирішені військові конфлікти та існування окупованих територій;
- недостатній рівень державної підтримки інвестиційної діяльності;
- не розвинута інституційна інфраструктура для співпраці між державою та приватним сектором.

У даний час Міністерством інфраструктури України розроблено «Національну транспортну стратегію України», термін дії якої розрахований до 2030 року. Одним з пріоритетних напрямків є забезпечення сталого фінансування транспорту. Для реалізації даного напрямку планується розробити комплекс заходів щодо залучення приватних інвестицій у транспортний сектор, включаючи проекти державно-приватного партнерства та коштів міжнародних фінансових організацій (інститутів). Також передбачається конкретне фінансування для транспортного сектора; використання інноваційних фінансових інструментів і механізмів для залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури (зелені інвестиції, проміжне фінансування, проектне фінансування, включаючи облігації і основні інструменти для поділу ризиків і доданої вартості).

Ми вважаємо, що важливою умовою збільшення інвестицій в розвиток транспортної системи України є створення сприятливого середовища для інвестицій і бізнесу, стабілізація макроекономічних процесів і рішення геополітичних питань, в тому числі припинення бойових дій. Це важливий фактор ризику і динамічного розвитку іноземних інвестицій.

Отже, за результатами проведеного дослідження можна зробити висновок, що транспортно-логістична система України має високу інвестиційну привабливість, проте для розвитку та реалізації потенціалу геостратегії національної економіки потрібно вжити заходи для покращення інвестиційного середовища на державному рівні, оскільки все ще існує багато несприятливих факторів, які заважають розвитку логістичної галузі.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.03.2021)
2. Залознова Ю.С., Трушкіна Н.В. Транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 3(53). С. 113-119.
3. Транспорт і зв'язок України 2017: статистичний збірник. Державна служба статистики України, 2018. с.

Науковий керівник: к. е. н., доцент Опалько В. В.

Вуяхевич Н.С.

Черкаський національний університет ім. Б. Хмельницького

РЕКУРЕНТНИЙ АНАЛІЗ КРИПТОВАЛЮТНОГО РИНКУ

Біткоїн являє собою електронну та децентралізовану готівку, яка не має контролю з боку держави, банків чи сторонніх організацій і покладається лише на криптографічні протоколи та розподілені мережі користувачів, які займаються видобутком, зберіганням і виконанням транзакцій.

Ендо- та екзогенні фактори впливу на крипториннок зумовлюють небувалу волатильність цін на цьому ринку, що призводить до помітних втрат і дестабілізації світової фінансової системи в цілому. Отже, виявлення можливих трендів руху криптовалют, побудова і моделювання індикаторів стійкості та попередження можливих кризових станів є надзвичайно актуальною проблемою. Наукова актуальність цієї роботи полягає у тому, що для упередження кризових явищ на ринку криптовалют використано рекурентний аналіз.

Рекурентність (повторюваність) станів в значенні проходження подальшої траєкторії достатньо близько до попередньої є фундаментальною властивістю дисипативних динамічних систем. Рекурентні діаграми (Recurrenceplots) були введені для дослідження динаміки складних систем, які представляється у m -вимірному фізичному просторі траєкторією фазового простору $X_i \in R_m$. Для кількісного опису динаміки рекурентної діаграми можуть бути використанні як вертикальні, так і горизонтальні лінії.

За весь період достовірно зафіксованих у відкритому доступі (<https://finance.yahoo.com/cryptocurrencies>) щоденних значень (20.03.2010 по 20.03.2021) ціни біткоіна (BTC) у відносних одиницях відбулася достатньо велика кількість кризових явищ, п'ять з яких зазначимо окремо:

- 1) обвал ринку в квітні 2013 р.
- 2) бульбашка 2013 р.
- 3) крах біткоїн біржі Mt. Gox у 2014 р.
- 4) літній розпродаж 2017 р.
- 5) великий «Китайський холод».

Зовнішній вигляд рекурентної діаграми дозволяє роботи висновки про характер процесів, які проходять у системі, наявності і впливу шуму, станів повторення і завмирання (ламінарності), здійснені в ході еволюції системи, різких змін стану.

На рис. 1 наведено результати розрахунків для біткоіна.

З рис. 1 видно, що в околі точки 830, 1300, 1500, 1600 рекурентна діаграма починає помітно змінюватись, що свідчить про нестабільне, а саме кризові часи біткоіна. Для дослідженої криптовалютної BTC спостерігаємо появу білих областей та смуг під час настання криз. На сьогоднішній день, біткоїн побив рекордну свою вартість, поки що він коливається, але все ще тримається на рівні, і не збирається падати ближчим часом.