

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

КРИХТІНА Юлія Олександрівна

УДК 351.656

**МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ
ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

25.00.02 – механізми державного управління

Подається на здобуття наукового ступеня доктора наук
з державного управління

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Ю.О. Крихтіна

Науковий консультант: МАЙСТРО Сергій Вікторович,
доктор наук з державного управління, професор

АНОТАЦІЯ

Крихтіна Ю.О. Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління. Національний університет цивільного захисту України, Харків, 2022.

У дисертаційній роботі запропоновано розв’язання актуальної наукової проблеми в галузі науки державне управління, що полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Досліджено питання сутності, змісту та значення транспортної галузі. Розкрито теоретико-методологічні засади формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Визначено теоретико-методологічні основи механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Обґрунтовано кластерний підхід формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, у межах якого запропоновано алгоритм формування транспортного кластера та обґрунтовано основні напрями його розвитку. Виокремлено політико-інтеграційний, адміністративно-правовий, соціально-економічний, інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Констатовано, що політико-інтеграційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі передбачає: реалізацію міжнародних, національних, регіональних, місцевих, галузевих та цільових програм (проектів) в сфері транспорту; координація прийняття

політичних рішень та реалізації проєктів в транспортній галузі на різних рівнях: між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, громадами, підприємцями, громадськими організаціями, освітньо-науковими установами, іншими організаціями та підприємствами, в тому числі в межах реалізації публічно-приватного партнерства.

Визначено, що адміністративно-правовий механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі – це система законодавчих та нормативно-правових актів держави (Конституція України; нормативно-правові акти: ВРУ, Президента, Кабінету Міністрів, міністерств і відомств, органів місцевого самоврядування; кодекси, стратегії, концепції, програми тощо), яка регламентує всебічний розвиток зазначеної галузі; забезпечує гармонізацію українського законодавства в зазначеній сфері із міжнародним законодавством, в тому числі правовим полем ЄС, забезпечує державний нагляд, здійснює відповідні процедури державної реєстрації, ліцензування, накладення санкцій, штрафів, заборон у транспортній галузі тощо.

Виокремлено соціально-економічний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, який здійснюється шляхом проведення відповідної економічної політики (податкової, фінансово-кредитної, тарифної) та соціальної політики (надання дотацій на пасажирські перевезення, визначення пільгового контингенту для пасажирських перевезень, встановлення пільгових тарифів перевезення вантажів та пасажирів). Важливість соціально-економічного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі пояснюється необхідністю забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості функціонування зазначеної галузі.

Зазначено, що інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є сукупністю передбачених законодавством організаційних, фінансових та економічних стимулів, важелів та інструментів за допомогою яких забезпечується (або має

забезпечуватися) стійке функціонування транспортної галузі та її інноваційно-інвестиційний розвиток за рахунок визначених законодавством джерел фінансування: Державний та місцеві бюджети, кошти юридичних та фізичних осіб, допомога іноземних партнерів, кредитні ресурси фінансових установ та фондів, коштів суб'єктів господарювання, грантові надходження. Інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі охоплює такі інструменти: податки та збори; економічні нормативи та ліміти; державні інвестиції; амортизаційні відрахування; митні тарифи; державні цільові програми і проекти; лізинг; страхування; субсидії; цільове фінансування на безповоротній основі й надання безвідсоткових кредитів тощо.

Констатовано, що інформаційно-моніторинговий механізм є важливим напрямом державного впливу щодо напрямів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі через інформаційну та моніторингову складові шляхом проведення роз'яснювальної роботи, інтерактивного діалогу, нарад, тренінгів, презентаційних заходів, прес-брифінгів, прес-релізів, публікації статистичних звітів та оприлюднення прогнозів та очікувань щодо особливостей розвитку транспортної галузі та особливостей державної політики в зазначеній сфері, створення комунікаційних майданчиків науковців та експертів з питань розвитку галузі, проведення всебічного статистичного моніторингу розвитку транспортної галузі тощо.

Узагальнено загальносвітові тенденції та охарактеризовано теоретичні моделі і методологічні підходи щодо особливостей формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах, в яких триває процес активного впровадження державно-управлінських реформ в транспортній галузі, а держава виступає активним учасником реалізації стратегічних змін, забезпечуючи значну підтримку галузі в процесах її трансформації, а ключовим аспектом у питаннях формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі країн світу є

створення та забезпечення належного функціонування відповідної національної транспортної моделі, яка є основним інструментом цифрового транспортного прогнозування та планування.

Визначено сучасний стан розвитку транспортної галузі України та особливості державної політики її розвитку на національному та глобальному рівнях. Узагальнено та систематизовано нормативно-правові та організаційні засади формування та реалізації конкурентної політики з урахуванням специфіки транспортної галузі. Окреслено проблеми та суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Охарактеризовано суперечливі тенденції та проблеми розвитку світової транспортної галузі.

Обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. Визначено напрями модернізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах європейської інтеграції України. Запропоновано шляхи удосконалення політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Науково-практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в узагальненні та доповненні існуючих знань, визначенні теоретичних положень, формуванні методологічних підходів та обґрунтуванні практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Теоретичні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані в практичній діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування у питаннях забезпечення необхідного розвитку транспортної галузі в умовах воєнного стану в країні та сприятимуть сталому поствоєнного розвитку України.

Ключові слова: державне управління, механізми державного

управління, державна політика, транспортна галузь, механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, транспортні кластери, державно-приватне партнерство.

ANNOTATION

Krykhtina Y. Mechanisms of formation and implementation of the state policy of the Ukraine transport industry development. – Qualifying scientific paper as the manuscript.

Dissertation for obtaining the scientific degree of the doctor of sciences of public administration specialty 25.00.02 – Mechanisms of Public Administration. – National University of Civil Defence of Ukraine, Kharkiv, 2022.

The dissertation offers a solution to an actual scientific problem in the sphere of public administration science, which consists in substantiating the theoretical and methodological principles and practical recommendations regarding directions for improving mechanisms for the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry of Ukraine.

The issue of the essence, content and significance of the transport industry has been studied. The theoretical and methodological foundations of the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry have been revealed. The theoretical and methodological foundations of the mechanisms of formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry have been determined. The cluster approach to the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is substantiated, within which an algorithm for the formation of a transport cluster is proposed and the main directions of its development are substantiated. The political-integration, administrative-legal, social-economic, innovation-investment, information-monitoring mechanisms of formation and implementation of the state policy of development of the transport industry are

singled out.

It has been established that the political integration mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry provides for: the implementation of international, national, regional, local, sectoral and target programs (projects) in the sphere of transport; coordination of political decision-making and implementation of projects in the transport sector at different levels: between state authorities, local self-government bodies, communities, entrepreneurs, public organizations, educational and scientific institutions, other organizations and enterprises, including within the scope of public-private partnership implementation.

It was determined that the administrative-legal mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is a system of legislative and normative-legal acts of the state (the Constitution of Ukraine; normative-legal acts of the VRU, the President, the Cabinet of Ministers, ministries and agencies, local self-government bodies; codes, strategies, concepts, programs, etc.), which regulates the comprehensive development of the specified industry; ensures the harmonization of Ukrainian legislation in the specified area with international legislation, including the legal field of the EU, provides state supervision, carries out appropriate procedures for state registration, licensing, imposition of sanctions, fines, prohibitions in the transport sector, etc.

The socio-economic mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is singled out, which is carried out through the implementation of appropriate economic policy (tax, financial and credit, tariff) and social policy (providing subsidies for passenger transportation, determining the preferential quota for passenger transportation, establishing preferential tariffs transportation of goods and passengers). The importance of the socio-economic mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is explained by the need to ensure social justice and the economic validity of the

functioning of the specified industry.

It is noted that the innovation-investment mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry is a set of organizational, financial and economic incentives, levers and tools provided by the legislation, which ensure (or should ensure) the sustainable functioning of the transport industry and its innovation-investment development at the expense of sources of funding defined by legislation: State and local budgets, funds of legal entities and individuals, assistance from foreign partners, credit resources of financial institutions and funds, funds of economic entities, grant receipts. The innovation-investment mechanism for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry includes the following instruments: taxes and fees; economic norms and limits; state investments; depreciation deductions; customs tariffs; state target programs and projects; leasing; insurance; subsidies; targeted financing on an irrevocable basis and provision of interest-free loans, etc.

It was established that the information and monitoring mechanism is an important direction of state influence regarding the directions of formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry through the information and monitoring component by conducting explanatory work, interactive dialogue, meetings, trainings, presentation events, press briefings, press releases, the publication of statistical reports and the publication of forecasts and expectations regarding the specifics of the development of the transport industry and the specifics of state policy in the specified area, the creation of communication platforms for scientists and experts on the development of the industry, comprehensive statistical monitoring of the development of the transport industry, etc.

Global trends are summarized and theoretical models and methodological approaches are characterized regarding the peculiarities of the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry in foreign countries, in which the process of active implementation of state

management reforms in the transport industry continues, and the state is an active participant in the implementation of strategic changes, providing significant support industry in the process of its transformation, and a key aspect in the issues of formation and implementation of state policy for the development of the transport industry of the countries of the world is the creation and ensuring the proper functioning of the appropriate national transport model, which is the main tool of digital transport forecasting and planning.

The current state of the development of the transport industry of Ukraine and the peculiarities of the state policy of its development at the national and global levels are determined. The normative, legal and organizational principles of the formation and implementation of competitive policy are summarized and systematized, taking into account the specifics of the transport industry. The problems and contradictions of the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry are outlined. Contradictory trends and problems of the development of the world transport industry are characterized.

The conceptual foundations of the strategy for the formation and implementation of the state policy for the development of the transport industry of Ukraine are substantiated. The directions of modernization of the state policy of the development of the transport industry of Ukraine in the conditions of the European integration of Ukraine have been determined. Ways of improving the political-integration, administrative-legal, socio-economic, innovation-investment, information-monitoring mechanisms of formation and implementation of the state policy of development of the transport industry of Ukraine are proposed.

The scientific and practical significance of the obtained research results consists in summarizing and supplementing existing knowledge, defining theoretical provisions, forming methodological approaches, and substantiating practical recommendations regarding directions for improving mechanisms for the formation and implementation of state policy for the development of the transport industry. Theoretical provisions, conclusions and proposals can be used in the

practical activities of state authorities and local self-government in matters of ensuring the necessary development of the transport industry in the conditions of martial law in the country and will contribute to the sustainable post-war development of Ukraine.

Ключові слова: public administration, mechanisms of public administration, state policy, transport industry, mechanisms of formation and implementation of state policy for the development of the transport industry, transport clusters, public-private partnership.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса Плюс», 2022. 336 с.

2. Крихтіна Ю.О. Управління ризиками стратегічного розвитку ПАТ «Українська залізниця». Ефективність сучасного бізнесу в умовах динамічного середовища: колективна монографія / за заг.ред. д-ра екон. наук, проф. Л.Л. Калініченко. Харків: ФОП Панов А.М., 2018. С. 183 – 194.

3. Krykhtina Y. O., Sementsova O. V. Risk-management in the system of economic security development of the regions (p. 66 – 76). Monograph. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor L.L. Kalinichenko. Higher School of Social and Economic. Przeworsk: WSSG. 2019. 298 p.

Особистий внесок: розглянуто особливості ризик-менеджменту у питаннях забезпечення економічної безпеки регіонів.

Статті у наукових фахових виданнях з державного управління:

4. Крихтіна Ю.О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2018. Вип. 2 (9). С. 566-573. (Серія «Державне управління»).

5. Крихтіна Ю.О., Череватенко О.М. Застосування ризик-менеджменту в сфері державного управління залізничним транспортом України. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарРІ НАДУ “Магістр”, 2018. Вип. 2 (61). С. 34-41.

Особистий внесок: розглянуто особливості застосування ризик-менеджменту на залізничному транспорті.

6. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Курбатов Є.Ю. Теоретичні основи державного регулювання транспорту. Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія: Державне управління. 2018. Вип. 3. С. 63-68.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні засади державного регулювання транспортної галузі.

7. Крихтіна Ю.О., Семенцова О.В. Перспективи державного регулювання у сфері залізничного транспорту. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2018. Том 29 (68) № 4, С. 59-68.

Особистий внесок: обґрунтовано напрямки державного регулювання на залізничному транспорті.

8. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Теоретико-практичні аспекти модернізації системи державної служби. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарРІ НАДУ “Магістр”, 2018. Вип 4 (63). С.41-48.

Особистий внесок: обґрунтовано шляхи модернізації державної служби.

9. Крихтіна Ю.О., Островерх Н.І., Седякін Ф.І. Державне забезпечення

стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2019. Том 30 (69) № 4, С. 76-81

Особистий внесок: визначено особливості державного впливу на забезпечення стабільності пасажирських перевезень залізницею.

10. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В., Черкасов І.І. Трансформація державного управління в контексті інформаційної революції. Публічне управління та митне адміністрування. 2019. № 3 (22), С. 80-87.

Особистий внесок: з'ясовано особливості діджиталізації державного управління.

11. Крихтіна Ю.О., Громова О.В., Брехаря А.К. Визначення стратегічних перспектив розвитку території. Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні». 2019. №13. С.39-46.

Особистий внесок: визначено особливості державної політики регіонального розвитку.

12. Крихтіна Ю.О., Савченко О.В., Ткаченко І.М. Політика управління персоналом АТ «Укрзалізниця» та шляхи її вдосконалення. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2019. Вип 3 (66). С. 172-180.

Особистий внесок: обгрунтовано шляхи вдосконалення управління персоналом АТ «Укрзалізниця».

13. Крихтіна Ю.О. Теоретико-методологічні засади механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 1 (10). С. 423 – 429. (Серія «Державне управління»).

14. Крихтіна Ю.О. Нормативно-правові засади розвитку транспортної галузі України: механізми формування та реалізації державної політики // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 2 (11). С. 525 – 532. (Серія «Державне

управління»).

15. Крихтіна Ю.О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 1 (14). С. 86 – 94. (Серія «Державне управління»).

16. Майстро С.В., Крихтіна Ю.О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2021. Вип. 2 (73). С. 8 – 15.

Особистий внесок: визначено результативність механізмів формування й реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

17. Крихтіна Ю.О. Напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України // Державне будівництво. № 1/2021. Електронне наукове фахове видання ХарПІ НАДУ при Президентові України. URL. : <http://db.kh.ua/index.php/db/article/view/121/114>.

18. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435. (Серія «Державне управління»).

19. Крихтіна Ю.О. Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2022. Вип. 1 (16). С. 83 – 89. (Серія «Державне управління»).

Статті в закордонних наукових виданнях за фахом:

20. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y. Theoretical and methodological substantiation of scientific definitions «public administration» and

«state policy». Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects". Vol. 1/1 2021. P. 22-31. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/19-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-theoretical-and-methodologic-al-substantiation-of-scientific-definitions-public-administration-and-state-policy>.

Особистий внесок: узагальнено теоретико-методологічні підходи до сутності та змісту наукової дефініції «державна політика».

21. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A. Directions of transformation of state policy in the context of the need for sectoral integration of Ukraine in the branches and spheres of the European Union. Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects". Vol. 2/2 2021. URL. : <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/34-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-directions-of-transformation-of-state-policy-in-the-context-of-the-need-for-sectoral-integration-of-ukraine-in-the-branches-and-spheres-of-the-european-union>.

Особистий внесок: обгрунтовано напрямки трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України.

22. Krykhtina Y., Dombrovska S., Maistro S., Stankevych S. Review of public policy for reducing the transport environmental impact // Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(2), 12-15, doi : 10.15421/2021_63. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/review-of-public-policy-for-reducing-the-transport-environmental-impact.pdf>.

Особистий внесок: розглянуто особливості державної політики щодо зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище.

23. Krykhtina Y., Leonenko N., Khmyrov I., Stankevych S. Role of European Green Deal as a transformation mechanism of the state policies for the European integration of Ukraine. Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(5), 97-101, doi: 10.15421/2021_213. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/role-of-european-green-deal-as-a-transformation-mechanism-of-the-state-policies-for-the-european-integration-of-ukraine-82698.html>.

Особистий внесок: визначено вплив Європейської зеленої угоди на державну політику розвитку транспортної галузі України.

24. Matyushenko, I., Trofimchenko, K., Reznikov, V., Prokopenko, O., Hlibko, S., & Krykhtina, Y. (2021). Innovation and investment mechanism for the formation and implementation of state policy to ensure the technological competitiveness of leading countries and Ukraine in the digital economy. URL. : Linguistics and Culture Review, 5(S4), 1508-1551. <https://doi.org/10.21744/lingcure.v5nS3.1880>.

Особистий внесок: обґрунтовано інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

25. Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A, Maistro S. State policy of Ukraine's integration into the international safty area in the conditions of global transformations. Collection of scientific papers «Public administration and state security aspects». Vol. 2/1 2022. P. 39-50. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/8-eng/53-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-maistro-s-state-policy-of-ukraine-s-integration-into-the-international-safty-area-in-the-conditions-of-global-transformations>.

Особистий внесок: обґрунтовано напрямки удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій.

Публікації в інших наукових виданнях:

26. Крихтіна Ю.О., Гриценко Н.В. Економічні аспекти впровадження ресурсозберігаючих технологій на залізничному транспорті // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2010. №32. С. 89-94.

Особистий внесок: розглянуто особливості впровадження ресурсозберігаючих технологій на залізничному транспорті.

27. Петухова Т.О., Крихтіна Ю.О. Основи оцінки людського капіталу

на підприємствах залізниць України // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2011. №35. С. 26-30.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні підходи до оцінки людського капіталу.

28. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Застосування SWOT-аналізу в системі управління конкурентоспроможністю залізниць на ринку послуг з перевезень пасажирів. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». 2018. Вип. 31 Ч. 1. С. 53-58.

Особистий внесок: обгрунтовано доцільність використання SWOT-аналізу в системі управління залізничним транспортом.

29. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Актуальні проблеми управління персоналом ПАТ «Укрзалізниця». Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал. 2018. Вип. 21. С. 103-109. http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/21_2018_ukr/20.pdf.

Особистий внесок: визначено шляхи розв'язання існуючих проблем управління персоналом ПАТ «Укрзалізниця».

30. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничної галузі: проблеми, перспективи та напрямки подолання. Економіка та суспільство. 2018. №17. С.360-365.

Особистий внесок: обгрунтовано напрямки інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі.

31. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О., Чайка С.С. Впровадження системи бюджетування в управління зовнішньоекономічною діяльністю залізничного транспорту. Економіка та суспільство. 2018. №18. С. 429-437.

Особистий внесок: з'ясовано особливості управління зовнішньоекономічною діяльністю залізничного транспорту.

32. Громова О.В., Крихтіна Ю.О., Антоненко А.Є. Механізм організації ефективних ділових комунікацій в публічному управлінні. Електронний науковий журнал «Приазовський економічний вісник». Випуск №6 (23). 2020. С. 191-194.

Особистий внесок: визначено сутність механізму організації ефективних ділових комунікацій в публічному управлінні.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

33. Крихтіна Ю.О. Основні чинники створення транспортно-логістичної стратегії компанії у сучасній глобальній економіці // Тези доповідей на VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (сmt. Коктебель). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків : УкрДАЗТ, 2010. Спецвип. №30. С. 180-181.

34. Крихтіна Ю.О., Журавель К.В. Особливості впровадження системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології». Серія «Економіка і управління». Київ: ДЕТУТ, 2011. С. 112-113.

Особистий внесок: визначено сутність системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту.

35. Крихтіна Ю.О. Підвищення рівня безпеки закупівельної логістики на залізничному транспорті. Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції (2-4 червня 2016 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2016. Вип. № 54 (додаток). С. 88-89.

36. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О. Зміст транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С.25-27.

Особистий внесок: з'ясовано особливості транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

37. Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Розвиток інформаційно-технологічної інфраструктури органів державної влади України. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С. 12-14.

Особистий внесок: визначено сутність інформаційно-технологічної інфраструктури органів державної влади.

38. Крихтіна Ю.О., Пономаренко К.В. Використання логістичного сервісу щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 30 вересня 2018 р.) С. 24-26.

Особистий внесок: обгрунтовано необхідність використання логістичного сервісу щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень.

39. Крихтіна Ю.О. Управлінській підхід до формування складу основних фондів галузевих підприємств. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами чотирнадцятої науково-практичної міжнародної конференції (7-9 червня 2018 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2018. Вип. №62 (додаток). С. 137-139.

40. Крихтіна Ю.О., Ніколаєнко О.М. Електронне урядування в Україні: розвиток і проблеми становлення. Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 47-48.

Особистий внесок: обгрунтовано шляхи подальшого розвитку електронного урядування в Україні.

41. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Кадрові ризики компанії ПАТ «Укрзалізниця». Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 35-36.

Особистий внесок: охарактеризовано кадрові ризики компанії ПАТ «Укрзалізниця».

42. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В. Сучасні проблеми використання інформаційно-комунікаційних технологій в органах публічної влади. Правові засади організації та здійснення публічної влади: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (м. Хмельницький, 2-8 травня 2019 року): Хмельницький університет управління та права, 2019. С. 79-82.

Особистий внесок: доведено необхідність використання інформаційно-комунікаційних технологій в діяльності органів публічної влади.

Особистий внесок: визначено шляхи підвищення ефективності управління залізницями в умовах глобалізації.

43. Oleksandr Deineka, Liubov Pozdniakova, Olena Sementsova, Yuliia Krykhtina. Definition features of the efficiency in railways management. SHS Web of Conferences. 67, (2019). URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2019/08/shsconf_NTI-UkrSURT2019_02002.pdf.

Особистий внесок: обгрунтовано напрямки удосконалення менеджменту на залізничному транспорті.

44. Крихтіна Ю., Єрьомичева А., Коваль А. Основні аспекти нової концепції модернізації транспортних систем України. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць XXXII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Переяслав, 30 листопада 2020 р.). С. 25-28.

Особистий внесок: обгрунтовано концепцію модернізації транспортних систем України.

45. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Етичні аспекти діяльності публічних службовців. International scientific and practical conference «Public administration: European development strategies» : conference proceedings, March 12–13, 2021. Venice : Izdevnieciba «Baltija Publishing», P. 142-145.

Особистий внесок: визначено етичні особливості діяльності публічних службовців.

46. Крихтіна Ю.О. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України / Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи: зб. тез матеріалів науково-практичної конференції, 25 березня 2021 р. / Електронне видання комбінованого використання Харківського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України. Харків. 2021. С. 145-148. URL.: <https://kbuara.kh.ua/?p=6976>.

47. Крихтіна Ю.О. Результативність виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у транспортній галузі. Формування дієвих механізмів державного управління з забезпечення державної безпеки: зб. тез Міжнар. наук.-практ. круглого столу (м. Харків, 14 травня 2021 р.). Харків: НУЦЗ України, 2021. С. 201-203.

48. Крихтіна Ю.О. Пріоритети державної політики транспортної галузі України. Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доповідей ХХІХ міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2021, 18-20 травня 2021 р.: у 5 ч. Ч. IV. / за ред. проф. Сокола Є.І. Харків: НТУ «ХП». С. 69.

49. Дейнека О., Крихтіна Ю. Критерії оцінки ефективності управління на залізничному транспорті. Потенціал економічного розвитку країни та регіонів: фінансові та інноваційно-інвестиційні аспекти: міжнародна науково-практична конференція (Україна, м. Дніпро, 29 травня 2021 року). С.65-68.

Особистий внесок: узагальнено теоретичні підходи до оцінки ефективності управління на залізничному транспорті.

50. Glushenko T.M., Krykhtina Y.O., Palamarchuk I.V. Current trends of efficient logistics development. Матеріали сімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 3–4 червня 2021 р.). С.65-66.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасні тенденції розвитку ефективної логістики.

51. Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Управління соціально-економічними системами в Україні в умовах цифрової глобалізації. Матеріали сімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 3–4 червня 2021 р.). С.169-171.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасні тенденції управління соціально-економічними системами.

52. Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі. Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту: II Міжнародна науково-практична конференція УКРПРОФЗТ 2021. К. 2021. С. 91-94.

Особистий внесок: визначено особливості корпоративного управління в цифровому просторі.

53. Крихтіна Ю., Ковальов А. Використання технологій штучного інтелекту у публічному управлінні. Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій: матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, 30 жовтня 2021 року. Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна. 2021. С. 95-97.

Особистий внесок: доведено необхідність використання технологій штучного інтелекту у публічному управлінні.

54. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Публічне управління і адміністрування та державне регулювання залізничного транспорту України в умовах воєнного стану. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної

міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.48-50.

Особистий внесок: розглянуто особливості державної політики розвитку залізничного транспорту України в умовах воєнного стану.

55. Крихтіна Ю.О., Глушенко Т.М. Сучасна модель ефективного державного управління. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.279-281.

Особистий внесок: охарактеризовано сучасну модель ефективного державного управління.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	25
РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.....	40
1.1. Роль та значення транспортної галузі в світовому господарстві та в суспільному розвитку.....	40
1.2. Транспортна галузь як об’єкт державної політики.....	62
1.3. Науково-теоретичні підходи до державної політики розвитку транспортної галузі.....	83
Висновки до розділу 1.....	104
РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МЕХАНІЗМІВ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.....	107
2.1. Методологічні підходи до формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.....	107
2.2. Теоретико-методологічні основи механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.....	129
2.3. Теоретичні моделі і методологічні підходи до механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах.....	148
Висновки до розділу 2.....	173
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН І РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ МЕХАНІЗМІВ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ.....	178
3.1. Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України.....	178
3.2. Оцінка результативності державної політики розвитку транспортної галузі України.....	202

3.3. Особливості міжнародного співробітництва України у транспортній галузі в умовах глобалізації.....	222
Висновки до розділу 3.....	244
РОЗДІЛ 4. ПРОБЛЕМИ І СУПЕРЕЧНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ.....	247
4.1. Особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України.....	247
4.2. Суперечливі тенденції та проблеми розвитку світової транспортної галузі.....	266
4.3. Проблеми і суперечності механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.....	286
Висновки до розділу 4.....	316
РОЗДІЛ 5. УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	319
5.1. Концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.....	319
5.2. Напрями трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України.....	346
5.3. Шляхи удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.....	368
Висновки до розділу 5.....	395
ВИСНОВКИ.....	398
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	408
ДОДАТКИ.....	451

ВСТУП

Актуальність теми. Цілі сталого розвитку України на період до 2030 р. передбачають необхідність забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини і громадянина. В контексті забезпечення зазначеної мети особливу увагу приділено забезпеченню збалансованості економічного, соціального та екологічного вимірів сталого розвитку України, що, в тому числі, має передбачати необхідність забезпечення відповідного розвитку транспортної галузі.

Надзвичайно важливою є транспортна галузь для розвитку суспільного господарства, оскільки вона забезпечує обслуговування внутрішніх, експортних-імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Також транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Водночас транспортна галузь є базовим індикатором рівня соціально-економічного розвитку держави на екологічних засадах з точки зору забезпечення якості життя населення, сприятливого середовища для економічного зростання і розвитку підприємницької діяльності, охорони навколишнього середовища тощо.

Питання удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України є надзвичайно актуальними, оскільки сталий розвиток країни та забезпечення необхідного рівня життя населення є базовими цінностями. Крім того, для нашої країни, яка зіштовхнулася із викликами військового характеру, вирішення безпекових завдань, пов'язаних із побудовою ефективної транспортної галузі є одним з першорядних та найбільш важливих кроків на шляху збереження її державності, суверенітету та територіальної цілісності.

В реалізації важливої для суспільства функції транспортного

забезпечення територій, людини та суспільства в цілому, першочергову роль відіграють існуючі механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, які не завжди є ефективними та результативними та здебільшого стримують вирішення існуючих проблем і суперечностей розвитку транспортної галузі України.

Тому надзвичайно актуальним є питання побудови нової ефективної та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України, яка відповідає існуючим викликам та ризикам сьогодення шляхом удосконалення відповідних механізмів її формування та реалізації.

Теоретико-методологічним підґрунтям дисертаційного дослідження стали наукові дослідження з актуальних проблем державного управління, серед яких можна виділити таких вчених, як: О. Амосов, В. Андронов, В. Бакуменко, С. Белай, М. Білинська, С. Вавренюк, О. Дацій, А. Дегтяр, В. Дзюндзюк, С. Домбровська, І. Драган, Ю. Древаль, Д. Карамішев, В. Князєв, В. Копанчук, О. Крюков, Н. Леоненко, І. Лопушинський, В. Мороз, Н. Нижник, Г. Одінцева, І. Парубчак, П. Покатаєв, О. Поступна, І. Розпутенко, Є. Романенко, А. Ромін, В. Садковий, В. Сиченко, Ю. Сурмін, В. Стрельцов, Ю. Ульянченко, Е. Щепанський та ін.

Теоретико-методологічному дослідженню питань концептуального, правового, організаційного, інституційного забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі, осмисленню сутності та змісту механізмів її формування та реалізації, як в Україні, так і в зарубіжних країнах присвячено наукові праці таких науковців, як М. Ажажа, Л. Антонова, Н. Біліченко, Н. Бондар, І. Вікович, Е. Вільковський, Р. Гудима, О. Дейнека, С. Діденко, В. Дідківський, М. Дмитриченко, В. Довгань, Є. Довженко, О. Ємельянова, Р. Зінько, О. Катерна, Р. Качмар, І. Кельман, О. Клепікова, Б. Костів, Я. Крупський, М. Латинін, С. Майстро, Н. Малиш, К. Михайличенко, З. Пеклич, Д. Прейгер, А. Рибчук, А. Сабриченко, І. Садловська, І. Самсін, О. Собкевич, Н. Танклевська, Є. Форнальчик, С. Цимбал, Т. Чернявська, О. Черніхова та ін.

У формуванні теоретичних та методологічних засад реалізації державної політики, в тому числі у транспортній галузі з метою забезпечення сталого суспільного розвитку велике значення мають фундаментальні наукові положення, сформульовані і всебічно обґрунтовані такими зарубіжними вченими, як: Р. Акофф, П. Азімов, Л. Берталанфі, С. Брю, Е. Ванковіч, Л. Ган, Дж. Гідеон, Б. Гогвуд, Ф. Емері, Е. Квейд, Д. Кеттл, А. Кларк, А. Козоліно, Л. Куїнн, Е. Мазароні, К. Макконел, Д. Норт, А. Пізанті, П. Самуельсон, К. Сельвіарідіс, А. Смит, Дж. Стігліц, К. Танкзос, М. Тейлор, А. Тойнбі, Ф. Фукуяма, Е. Янг, Й. Шумпетер та ін.

Проте, недостатньо опрацьованим, як у зарубіжній, так і в українській науковій літературі залишається комплексний підхід до вивчення державної політики розвитку транспортної галузі, як до цілісного об'єкта дослідження. Подальшого методологічного забезпечення потребує також обґрунтування необхідності трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах євроінтеграційних прагнень України та під впливом глобальних викликів та ризиків сьогодення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження проведено в межах науково-дослідної роботи, яка виконувалась навчально-науково-виробничим центром Національного університету цивільного захисту України за темою: «Розробка механізмів державного управління соціально-економічною сферою та її галузями в контексті забезпечення безпеки українського суспільства» (ДР № 0118U001007), у процесі виконання якої запропоновано напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Мета й завдання дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методологічних основ і розроблення практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Досягнення даної мети обумовило необхідність вирішення наступних

завдань:

- узагальнити теоретико-методологічні підходи до визначення сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі;
- виокремити механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі і узагальнити теоретичні підходи до визначення їх сутності та змісту;
- охарактеризувати особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах;
- проаналізувати сучасний рівень розвитку транспортної галузі України і визначити результативність механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;
- визначити особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України
- з'ясувати проблеми і суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;
- охарактеризувати основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в сучасних умовах та особливості міжнародного співробітництва України;
- визначити шляхи модернізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України;
- окреслити напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.
- обґрунтувати концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій.

Об'єктом дослідження є державна політика розвитку транспортної галузі.

Предметом дослідження є механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу

дисертаційного дослідження складають фундаментальні положення теорії державного управління, гуманітарних та соціальних наук, наукові праці українських та зарубіжних вчених з питань формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Дисертаційне дослідження ґрунтується на використанні *системного підходу*, який полягає в комплексному дослідженні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі. Крім того, у роботі застосовувались методи, які використовуються як на емпіричному, так і теоретичному рівнях, а саме: *логіко-семантичний* – для поглиблення понятійного апарату та визначення сутності та змісту механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *порівняльного аналізу* – для дослідження методологічних підходів, концепцій, розробок і пропозицій провідних українських та зарубіжних вчених та виявлення закономірностей, відмінностей, особливостей та спільних характеристик механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в різних країнах; *системно-аналітичний* – для аналізу законодавчих актів та інших нормативних документів щодо особливостей функціонування механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *логічного моделювання та конструювання* – для класифікації чинників зовнішнього і внутрішнього середовища, що впливають на функціонування механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *статистичні* – для виявлення темпів змін окремих показників, ступеня їх впливу на динаміку розвитку транспортної галузі України; *аналізу та синтезу* – для оцінки динаміки та результативності механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; *спостереження та теоретичного узагальнення* – для розкриття причин, які дестабілізують розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах; *абстрактно-логічний* – для узагальнення теоретичних положень, встановлення причинно-наслідкових зв'язків і формування висновків та пропозицій.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження стали: закони України, укази Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативно-правова база та програмні документи інших органів державної влади, в тому числі Міністерства інфраструктури України, програмні та нормативно-правові документи ЄС та зарубіжних країн, офіційні матеріали Державної служби статистики України, монографії та статті фахівців та науковців, особисті дослідження автора.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розв'язанні актуальної наукової проблеми в галузі науки державного управління щодо обґрунтування теоретико-методологічних основ і розробки практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

У межах дослідження одержано результати, що відрізняються науковою новизною і розкривають логіку та зміст дисертаційної роботи, а саме:

уперше:

– обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, в якій виокремлено функціонування політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового механізмів, визначено стратегічну мету, цілі, принципи, умови та рівні реалізації стратегії, спрямованої на зміну парадигми розвитку національної транспортної галузі в контексті соціальних обмежень глобальної пандемії, необхідності охорони довкілля, боротьби з глобальними змінами клімату, а також забезпечення національної безпеки в умовах російської військової агресії та запровадження воєнного стану в країні;

– запропоновано теоретико-методологічний підхід, який полягає у необхідності зміни парадигми позиціонування транспортної галузі, як галузі суспільного виробництва, яка покликана лише задовольняти потреби

населення та суспільного виробництва в перевезеннях та переходу до концепції формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, яка полягає в необхідності врахування її визначальної ролі у питаннях забезпечення національної безпеки в сучасних умовах (опосередковано транспортна галузь впливає на усі складові національної безпеки – політичну, військову, громадську, економічну, антитерористичну, інформаційну, енергетичну, соціальну, продовольчу, екологічну тощо) і визнання транспортної галузі суб'єктом забезпечення національної безпеки шляхом відповідного перегляду чинного законодавства України;

– обґрунтовано необхідність створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі України – установи, відповідальної за збір та аналіз статистичних даних у зазначеній галузі, яка забезпечуватиме наявність необхідних даних та актуальної інформації для формування та обслуговування національної транспортної моделі та інтелектуальних транспортних систем на регіональному та місцевому рівнях, буде джерелом інформації для проведення системного аналізу інформації відповідними інституціями та відповідальними особами, які формують державну політику та приймають державно-управлінські рішення з питань розвитку транспортної галузі з урахуванням всіх складових, напрямків та аспектів: політичного, військового, інтеграційного, економічного, соціального, безпекового, екологічного, кліматичного тощо;

удосконалено:

– теоретико-методологічні підходи щодо визначення напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України шляхом: її деолігархізації, децентралізації, демонополізації, діджиталізації, екологізації; посилення взаємодії між державним та приватним сектором на основі державно-приватного партнерства і формування транспортних кластерів; міжвідомчої координації та координації діяльності між органами державної влади та органами місцевого самоврядування з метою досягнення конкурентності,

екологічності, безпечності, кліматичної нейтральності, як концептуальної парадигми подальшого розвитку національної транспортної галузі та забезпечення її всебічної інтеграції в глобальну транспортну систему;

– науково-теоретичні підходи щодо напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України шляхом адаптації національного законодавства до європейських практик, а саме: лібералізація транспортних перевезень з метою покращення і прискорення логістики між Україною та ЄС, що надзвичайно важливо в умовах блокади українських морських портів і критичної залежності національної економіки від стабільної логістики на європейському кордоні; відповідності принципам «Європейської Зеленої Угоди» («European Green Deal») через розробку Українського зеленого курсу, який визначить ціль із досягнення кліматичної нейтральності країни з урахуванням її особливостей та спроможностей, в тому числі в транспортній галузі; адаптації національного законодавства до європейських норм згідно з Угодою про асоціацію, яка передбачає імплементацію Україною технічних регламентів Європейського Союзу у межах завдань для сектору «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги»;

– напрями модернізації адміністративно-правового механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, а саме: заміни застарілої нормативно-правової бази кодифікованими актами та розробки основ нового транспортного законодавства шляхом прийняття єдиного Транспортного кодексу України, адаптованого до міжнародного законодавства; нормативно-правового вдосконалення та адміністративного врегулювання питань, які стосуються: стимулювання переходу на екологічні види транспорту з метою зменшення негативного впливу на довкілля; забезпечення фізичної та економічної доступності якісних транспортних послуг, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни та підвищення якості життя населення; забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України;

дістали подальшого розвитку:

– обґрунтування напрямів оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі шляхом використання логіко-аналогової моделі, в основу якої покладено критерій оптимальності за Парето, відповідно до якого, формуючи конкретні напрями державної політики за підгалузями і секторами транспортної галузі, слід узгоджувати внутрішні потреби і можливості, потреби європейського вектору розвитку, враховувати існуючі глобальні загрози та виклики; за цим критерієм оптимальним буде той напрям державної політики, формування та реалізація якого, принаймні, не шкодить інтересам жодного з суб'єктів зазначеної політики у транспортній галузі (залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, внутрішній водний транспорт, авіаційний транспорт, міський електричний транспорт, трубопровідний транспорт, транспортна інфраструктура тощо) й не суперечить існуючим глобальним тенденціям;

– категоріально-понятійний апарат державно-управлінської науки шляхом уточнення змісту понять «державна політика розвитку транспортної галузі», «механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі», що пов'язано з необхідністю адаптації їх змісту до існуючих викликів сьогодення, що, на відміну від існуючих визначень передбачає тлумачення поняття «механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі», як сукупності принципів, методів, інструментів та способів (правила) їх застосування суб'єктом по відношенню до об'єкта в межах діючого законодавства з метою забезпечення конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови сталого розвитку країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України.

– систематизація концептуальних підходів щодо функцій та особливостей формування та реалізації державної політики розвитку

транспортної галузі в зарубіжних країнах (нормативно-адміністративна функція передбачає формування законодавчих основ, стандартизацію та сертифікацію технічних та безпекових параметрів національних транспортних моделей (інтелектуальних транспортних систем); організаційно-координуюча функція держави передбачає створення інституційної основи для розробки та координації їх подальшого розвитку; інвестиційно-інноваційна функція передбачає розробку та реалізацію галузевих (підгалузевих) та інфраструктурних проєктів, створення інвестиційно привабливого середовища з метою залучення інвестицій; стимулююча функція передбачає підтримку галузевих НДДКР та соціально-орієнтованих проєктів у сфері громадського транспорту (пільгові тарифи, адресна допомога тощо), залучення приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства (пільгові кредити, податкові пільги, державні гарантії тощо)), що дозволило розробити практичні рекомендації щодо напрямів удосконалення відповідних механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України з метою їх адаптації до європейських стандартів та передових світових практик;

– узагальнення основних світових тенденцій розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій, а саме: підвищення швидкості, економічності, екологічності та безпечності всіх видів транспорту; масова контейнеризація перевезень, інтегрованість транспортних систем у складі ланцюгів поставок; «озеленення» (greening) транспортної галузі через надання державних субсидій, які мають широкий спектр застосування (субсидування купівлі та відсоткової ставки лізингу електроавтомобілів, інвестування в «зарядну» інфраструктуру, податкові пільги при купівлі електромобілів тощо); стримування подальшої автомобілізації у містах шляхом розвитку громадського та велотранспорту; глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в межах потужних світових альянсів і зростання ролі бюджетних авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень; підвищення рівня інноваційності транспортної

галузі через використання: високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів (застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів), принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій тощо.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у визначенні теоретичних положень, формуванні методологічних підходів та практичних рекомендацій щодо удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та можливості їхнього застосування в діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, що сприятиме сталому розвитку держави та забезпеченню національної безпеки України в сучасних умовах.

Відділом фінансового планування та економічного аналізу філії «Вокзальна компанія» АТ «Українська залізниця» (м. Київ) розглянуто та схвалено до використання запропоновані концептуальні засади державної стратегії розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій на основі комплексної взаємодії виокремлених функціональних механізмів її формування та реалізації: політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового, метою якої є інтенсивний конкурентний розвиток транспортної галузі (в т.ч. залізничного транспорту) та її всебічна інтеграція в глобальну транспортну систему, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення якості життя населення, зменшення впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державного суверенітету України. Підтримано пропозиції щодо доцільності створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі України з метою розробки та забезпечення належного функціонування національної транспортної моделі, одним з найважливіших елементів якої виступають вокзальні комплекси (довідка № ВКЕ-01/22 від 20.06.2022 р.).

Регіональною філією «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м. Харків) розглянуто та схвалено до використання результати дисертаційного дослідження, які розв'язують важливу наукову проблему щодо обґрунтування напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах. Підтримано пропозиції щодо необхідності врахування ролі транспортної галузі у питаннях забезпечення національної безпеки в умовах існуючих загроз та викликів сьогодення (адже опосередковано транспорт впливає на усі складові національної безпеки – зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, антитерористичну, інформаційну, економічну, енергетичну, соціальну, продовольчу, екологічну тощо) і визнання транспортної галузі (в т.ч. залізничного транспорту) суб'єктом забезпечення національної безпеки шляхом перегляду чинного законодавства України (довідка № НЗІ-37/465 від 16.06.2022 р.).

Зіньківською міською радою Полтавської області розглянуто, схвалено та використовуються в рамках виконання «Програми соціально-економічного та культурного розвитку Зіньківської територіальної громади на 2022 рік» наукові результати дисертаційного дослідження в межах визначених стратегічних цілей розвитку громади: висока якість життя, комфортні і безпечні умови та добробут; збалансована інноваційна конкурентоспроможна економіка; ефективне управління просторовим розвитком, забезпечення балансу екосистем та охорона довкілля. Пропозиції щодо напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України, в тому числі необхідність переходу на екологічно чисті види транспорту, забезпечення фізичної та економічної доступності якісних транспортних послуг заслуговують на увагу і є перспективними для подальшого впровадження на місцевому рівні з метою вирішення соціально-економічних та екологічних проблем розвитку територіальної громади (довідка № 08-24/1397 від 15.06.2022 р.).

Результати дисертаційного дослідження, а саме: поглиблення

понятійно-категоріального апарату, обґрунтування механізмів формування і реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та визначення напрямів їх удосконалення використовуються при викладанні навчальних дисциплін «Державна політика: аналіз та механізми впровадження» та «Основи публічної політики» за програмою підготовки магістрів та докторів філософії зі спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування» у Національному університеті цивільного захисту України (акт №15 від 21.06.2022 р.).

Основні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані в практичній діяльності органів державної влади і місцевого самоврядування для подальшого удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, в тому числі на регіональному та місцевому рівнях.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійною науковою працею і містить одержані здобувачем особисто нові результати в галузі науки державного управління, які у сукупності сприяють розв'язанню актуальної наукової проблеми, що полягає в обґрунтуванні напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. Особистий внесок здобувача в спільних наукових роботах наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи були апробовані на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема, опубліковано тези за результатами: VI Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2010 р.); V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, 2011 р.); XII Міжнародної науково-практичної

конференції «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (м. Харків, 2016 р.); VIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії» (м. Переяслав-Хмельницький, 2018 р.); XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2018); Міжнародної науково-практичної конференції «Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку» (м. Полтава, 2018 р.); II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 2019 р.); XV науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2019 р.); SHS Web of Conferences «Definition features of the efficiency in railways management» (2019); XXXII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії» (м. Переяслав, 2020 р.); International scientific and practical conference «Public administration: European development strategies» (Venice, 2021); науково-практичної конференції «Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи» (м. Харків, 2021 р.); Міжнародного науково-практичного круглого столу «Формування дієвих механізмів державного управління з забезпечення державної безпеки» (м. Харків, 2021 р.); XXIX міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2021 «Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я» (м. Харків, 2021 р.); Міжнародної науково-практичної конференції «Потенціал економічного розвитку країни та регіонів: фінансові та інноваційно-інвестиційні аспекти» (м. Дніпро, 2021 р.); XVII Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2021 р.); II Міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи

соціально-економічного розвитку залізничного транспорту» (м. Київ, 2021 р.); Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій» (м. Харків, 2021 р.); XVIII Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика» (м. Харків, 2022 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано в 55 наукових працях, із них: 1 – одноосібна монографія; 2 – колективні монографії; 16 – статті у наукових виданнях, включених до Переліку наукових фахових видань України; 6 – статті у наукових періодичних виданнях інших держав із напрямку, з якого підготовлено дисертацію (в т.ч. 3 статті проіндексовані у міжнародній наукометричній базі даних Web of Science); 7 – публікації в інших наукових виданнях; 23 – тези доповідей, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації. Загальний обсяг публікацій автора відповідно до теми дослідження становить 31,5 друк. арк.

РОЗДІЛ 1.

НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

1.1. Роль та значення транспортної галузі в світовому господарстві та в суспільному розвитку

Глобальна економіка, що динамічно розвивається в сучасних умовах, пред'являє нові, більш високі вимоги до транспортної галузі, яка у сучасних умовах перетворилася на одну з необхідних передумов подальшого здійснення техніко-технологічного прогресу, в тому числі на основі глибокої спеціалізації, кооперації та інтеграції. Транспортна галузь є не лише продовженням процесу виробництва, а й необхідною передумовою його ефективного функціонування, адже навіть невеликі порушення у її функціонуванні негайно позначаються на виробничому процесі, його ритмічності, плановірності, якості продукції тощо.

Транспорт (від лат. transport – «переміщення») є інфраструктурною галуззю економіки, що забезпечує життєво необхідні потреби суспільства з перевезення вантажів і пасажирів. В економічній теорії місце та роль транспорту визначається, як загальний засіб праці та одна із загальних умов виробництва. Транспорт призначений для задоволення однієї з перших потреб людини та суспільства – переміщення товарів та людей [283].

Під транспортною галуззю слід розуміти сукупність об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних мереж, транспортних засобів та споруд, спрямованих на їх забезпечення, що взаємодіють між собою з метою забезпечення стабільних перевезень вантажів та пасажирів на території країни та в економічних відносинах з іншими країнами [77].

При цьому, транспортна галузь, з одного боку, є частиною інфраструктури ринку, фізично здійснюючи обмін товарами та надаючи

послуги населенню, а з іншого – він сам є суб'єктом ринку, який купує транспортні засоби та продає свої послуги, переміщуючи у просторі товари та пасажирів. Різні види транспорту по-різному надають ці послуги, утворюючи транспортний ринок.

Транспортна галузь є особливою галуззю матеріального виробництва, функціонування якої є необхідною передумовою виробничого процесу при сучасному розподілі праці та високому рівні кооперації, які визначають обов'язковий обмін товарами між суб'єктами економіки на різних рівнях: глобальному, національному, регіональному.

У міжнародному поділі праці транспортній галузі відведено особливу роль, оскільки від її роботи залежать можливість, ефективність та терміни інтеграції у світову економіку. Обслуговуючи майже всі види економічних відносин, транспортні підприємства та організації беруть участь у процесах реалізації будь-яких угод. Тому транспортування – одне із найважливіших елементів процесу розширеного відтворення, оскільки продукція може бути використана лише після її доставки споживачеві. Економічна діяльність транспорту здійснюється у сфері обігу у період, коли товари перебувають у проміжній стадії (між виробництвом та споживанням та в якій відбувається реалізація товарів).

Транспорт виконує також виробничі функції у процесі створення транспортної продукції, як перевезення вантажів і пасажирів. Хоча транспорт сам безпосередньо не створює матеріальний продукт, але він грає ключову роль реалізації міжгалузевих і внутрішньогалузевих зв'язків у єдиному народногосподарському комплексі будь-якої країни. Його слід розуміти як категорію, що виражає первинні виробничі відносини. Транспортну галузь зазвичай називають кровоносною системою економіки, що забезпечує взаємодію всіх суб'єктів єдиного суспільного господарства. Ця система забезпечує потреби у перевезеннях людей і вантажів, і є сполучною ланкою між виробниками товарів, продукції, послуг та споживачами, без якої ринкові відносини та функціонування ринку є неможливими [283].

Транспортна галузь є однією з основних сфер економічної системи будь-якої країни, і є однією з головних галузей у структурі світового господарства. Підвищення економічного зростання країни вимагає випереджального розвитку послуг транспорту задоволення зростаючого попиту перевезення при збільшується обсязі вироблених товарів. Адже світова практика показує, що приріст промислового виробництва на 1% викликає приріст обсягів перевезень на 15-17% [134].

Транспортна галузь є однією з найважливіших секторів економіки, від якої значною мірою залежить розвиток всіх інших секторів економіки, забезпечення взаємозв'язків галузей економіки, мобільність населення і трудових ресурсів.

Транспортна галузь та споживачі її послуг взаємодіють за наявності двох соціально-економічних інститутів: ринку транспортних послуг (переважно вільні економічні взаємини за наявності правил та стандартів) та державної (адміністративної) влади з правом здійснювати та регулювати тарифну політику та інвестиції у великі проекти. Практика розвинених країн свідчить про неантагоністичне співіснування цих двох форм, що розвиваються, доповнюючи одна одну.

Слід зазначити, що численні наукові дослідження свідчать, що темпи розвитку транспортної галузі мають відповідати рівню соціально-економічного зростанню країни.

Так, за даними наукових досліджень, зростання валового внутрішнього продукту (ВВП) в більшості країн світу супроводжується відповідним пропорційним збільшенням вартості основних фондів транспортної галузі. Це означає, що з розвитком економіки країни транспортна галузь має відповідати динаміці попиту на транспортні послуги. Існує і зворотний зв'язок, оскільки транспорт впливає на соціально-економічний розвиток країни, і є якщо не двигуном, то принаймні рушійною силою економічної активності [77].

Значення транспорту не обмежується суто господарсько-економічними

завданнями. Велике значення транспортної галузі й у соціальній сфері, адже вона забезпечує транспортні потреби населення (у перевезеннях до місця роботи, додому, до культурних закладів тощо). Подальший економічний розвиток країн, регіонів, територій призводить до збільшення масштабів пасажирських перевезень і, отже, вимагає відповідного розвитку пасажирського транспорту.

Слід зазначити, що оптимальна система організації пасажирських перевезень в умовах економічного зростання та розвитку нових виробництв викликає активну рухливість населення у переміщенні до робочих місць та місць відпочинку, забезпечує інфраструктурний транспортний розвиток великих промислових, аграрних та аграрно-промислових територій будь-якої країни. Від ритмічної та стійкої роботи пасажирського транспорту залежить раціональне та своєчасне переміщення населення, робочої сили, доставка робітників і службовців на підприємства великих міст та регіонів. Важливу роль відіграють приміські перевезення у відтворенні робочої сили, відпочинку людей, забезпечуючи перевезення основної маси дачників, садівників, городників, які відпочивають у замських курортних зонах та зонах відпочинку.

Отже найважливішим чинником і показником якості життя людей, їх добробуту і соціально-економічного розвитку країни є можливість переміщатися в просторі, яку забезпечує саме пасажирський транспорт, який є не лише суспільно значимою сферою послуг, але і системою комунікацій, яка зв'язує країну (і країни світу) в єдине ціле – єдиний глобалізаційний простір.

Також транспортна галузь сприяє вирішенню важливих політичних завдань у питаннях розширення взаємного спілкування країн та народів світу, зміцнення їхньої дружби, інтенсивний обмін досягненнями у всіх галузях науки та сферах економіки, суспільного життя, культури, духовної сфери тощо.

Значною є роль транспортної галузі й у зміцненні обороноздатності

країни, а саме наявність сучасних транспортних систем (залізничних та автошляхів, водних та повітряних шляхів) та транспортних засобів (потягів, автотранспорту, суден та літаків) дозволяє забезпечити постачання збройним силам необхідних засобів для здійснення ними своїх безпосередніх функцій – захисту країни та її національних інтересів, забезпечення національної безпеки, суверенітету та територіальної цілісності.

Слід зазначити, що у світі немає особливого, відокремленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, який призначався б виключно для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Тому національні транспортні галузі забезпечують переміщення товарів (вантажів) та людей (пасажирів) між двома чи більше країнами, тобто здійснюються міжнародні економічні зв'язки та міжнародне сполучення. Тобто міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних країн, що використовують для цього свій рухомий склад: морські та річкові судна, літаки, потяги, вагони, автомобілі, а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) та транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні станції, автостанції, вантажні та пасажирські термінали), що належать до транспортних систем окремих країн [123].

Транспортній галузі властиві деякі особливості, що відрізняють її від інших господарських галузей. Розглянемо п'ять основних особливостей транспортної галузі [77].

1. Продукцією транспортної галузі є просторове переміщення товарів та людей. Специфіка споживчої вартості, яка створюється на транспорті, полягає в тому, що на відміну, наприклад, від промисловості, сільського господарства, будівництва в цій галузі не виробляються нові матеріальні продукти, не відбувається зміни фізичних і хімічних властивостей продукції, що перевозиться, або зміни її форми (якщо такі зміни відбуваються, то це свідчить про неправильну організацію перевезень).

На транспорті змінюється лише просторове місцезнаходження товару.

Наслідком цієї особливості транспортної галузі є той факт, що необхідною є всебічна економія витрат на транспортування, тобто максимально можливе задоволення потреб суспільного господарства у перевезеннях при мінімізації витрат.

2. Друга відмінність транспортної галузі полягає в тому, що вона є необхідною передумовою будь-якого суспільного процесу виробництва. Цим визначаються тісні взаємозв'язки, які існують між транспортом та іншими галузями економіки, і роль, яку транспортна галузь відіграє у розвитку продуктивних сил суспільства.

Слід зазначити, що обсяг перевезень, кількість транспортування продукції залежить від рівня розвитку та потреби у перевезеннях інших галузей (промисловості, сільського господарства, будівництва та інших), і навіть від розміщення районів і пунктів виробництва та споживання. У свою чергу, зазначена особливість транспорту визначає його важливу роль у розміщенні виробництва по території країни. Облік транспортного фактора при виборі пунктів розміщення виробництва повинен забезпечувати за інших рівних умов найменші сумарні витрати громадського праці на доставку сировини, палива, матеріалів, виробництво та вивезення готової продукції. Транспортне освоєння нових територій є необхідною та обов'язковою попередньою умовою їх промислового освоєння та розвитку. Історично найбільшу роль розвитку економіки окремих територій відігравав водний транспорт [77].

3. Третя особливість транспортної галузі полягає в тому, що вона продовжує процес виробництва, але у сфері обігу й для сфери обігу. Як вже зазначалося, транспорт доставляє продукцію до місць споживання, тим самим продовжуючи та завершуючи процес суспільного відтворення. Але в цей процес транспорт виступає лише тоді, коли продукція залишає сферу виробництва та вступає у сферу обігу. Тим самим транспорт загального користування обслуговує саме сферу обігу, і є основою її розвитку.

Наслідком цієї особливості транспортної галузі є її роль у темпах обігу

продукції в суспільному виробництві. Розвиток транспорту є основним засобом для скорочення часу обігу коштів підприємств, що має велике значення для економіки. Відповідна кількість продукції перебуває певний час на транспорті і не може бути безпосередньо використана для споживання. Щоб процес виробництва відбувався безперебійно, у підприємства має бути запас продукції, рівний, принаймні, обсягу товарів, сировини що знаходиться у процесі транспортування. У цьому запасі є оборотні кошти тих підприємств, які обслуговують транспорт. Розмір таких оборотних засобів залежить від кількості вантажів та часу знаходження їх на транспорті. Ці кошти вилучені з обігу та не можуть бути використані у суспільному господарстві.

4. Четверта особливість транспортної галузі полягає у специфіці предмета праці у процесі виробництва. Предметом праці є товар, який переміщає транспорт і чия споживча вартість тим самим змінюється. Проте, на відміну від промисловості та сільського господарства, які споживають у процесі виробництва сировину, тобто матеріал, який речовинно входить у кінцевий продукт, товар, що переміщується, не входить речовинно в продукцію транспорту і не переносить на неї свою вартість.

Ця особливість відбивається, передусім, на структурі транспортних витрат. Так, якщо у складі витрат за виробництво промислової продукції витрати на сировину та основні матеріали становлять біля 2/3 сумарних витрат, то у складі витрат транспортних підприємств ці витрати відсутні. Відповідно підвищується частка інших витрат, насамперед пов'язаних із витратами живої праці та відновленням основних фондів.

Так, частка видатків на заробітну плату в промисловості в середньому становить біля 15%, на транспорті – 30%, а частка видатків на амортизацію основних фондів складає відповідно 5% та 25% [77].

Звідси особливо велике значення у зниженні собівартості транспортування продукції має покращення використання діючих основних виробничих фондів та підвищення продуктивності праці. Вартість, яка

створюється на транспорті є частиною сукупних суспільних витрат і приєднується до вартості товару, що перевозиться, в результаті чого в місцях споживання вартість продукції зростає.

Слід зазначити, що в середньому транспортні витрати становлять біля 12-13% загальних витрат при виробництві промислової продукції [42].

Тому зниження транспортних витрат має велике значення для зменшення вартості продукції всіх галузей суспільного господарства і підвищення ефективності громадського виробництва. Оскільки транспортна галузь не створює нових матеріальних цінностей, збільшення обсягу транспортної продукції не має бути самоціллю. Навпаки, економія транспортної роботи на одиницю продукції інших галузей народного господарства має значення для інтенсифікації економіки загалом. Суспільство зацікавлене в тому, щоб процес суспільного відтворення здійснювався з мінімальними транспортними витратами. При цьому транспортні витрати не повинні розглядатися окремо, без урахування сумарних витрат на виробництво та переміщення продукції, оскільки збільшення роботи транспорту може супроводжуватись суттєвою економією витрат у сфері виробництва, і навпаки.

5. П'ята особливість транспортної галузі полягає в тому, що споживання специфічної споживчої вартості транспортної продукції, її реалізація об'єднані з процесом транспортного виробництва. Якщо в промисловості чи сільському господарстві реалізація споживчої вартості відокремлена від процесу виробництва (вона може бути спожита лише тоді, коли пройде сферу обігу і доставлена споживачеві), то реалізація споживчої вартості транспортної галузі, з корисним ефектом продукції, що доставляється нею, неподільно пов'язане з процесом транспортування. Корисний ефект можна споживати лише під час процесу виробництва; цього ефекту не існує, як відмінної від цього процесу споживчої речі. Тобто, закінчився процес перевезення транспортом – спожита його продукція. Звідси впливає низка наслідків. Транспорт не може накопичувати та

зберігати свою продукцію, не може працювати у запас. Це передбачає особливі вимоги щодо створення на транспорті резервів виробничих потужностей, пропускної спроможності станцій, портів, колій та провізної спроможності рухомого складу [123].

Ці особливості істотно впливають на характер ринкових відносин на транспорті, розвиток конкуренції та взаємодію між окремими частинами транспортної галузі та споживачами транспортних послуг.

Зазначені вище особливості транспортної галузі впливають і на зміст та роль транспорту у забезпеченні вирішення завдань логістики. Зокрема, місце транспорту у забезпеченні логістичної системи пов'язане з виконанням таких функцій [3]:

- безпосередньо транспортної;
- фінансово-економічного забезпечення;
- інвестиційного забезпечення;
- інформаційного забезпечення;
- технічного забезпечення;
- складського забезпечення;
- організаційного забезпечення;
- нормативно-правового забезпечення;
- наукового та кадрового забезпечення.

Тобто роль транспорту в логістиці зводиться до наступного: транспорт у логістиці є її складовою або елементом основних функціональних областей логістики: закупівельною, виробничою, розподільчою; транспорт є самостійною галуззю економіки, де розвивається підприємницька діяльність із характерними нею конкуренцією та іншими атрибутами ринку. В кінцевому рахунку транспортна галузь пропонує ринку свою продукцію – транспортні послуги.

В сучасних умовах зростає роль міжнародних перевезень, підвищується інтенсивність використання комплексних логістичних послуг, які передбачають використання кількох видів транспорту. Використання

кількох видів транспорту вимагає застосування якісно нових форм організації транспортування.

Так, виникають нові способи перевезення:

а) унімодальний – здійснюється одним видом транспорту чи кількома перевізниками. Якщо у транспортуванні задіяний лише один перевізник, він видає власний документ (коносамент, транспортна накладна тощо); якщо перевізників кілька, один із них може видати наскрізний документ на перевезення за маршрутом прямування або лише на ту частину маршруту прямування, що здійснюється власним транспортом перевізника;

б) інтермодальний – здійснюється кількома видами транспорту, один із перевізників при цьому організує все перевезення від пункту відправлення до пункту призначення через усі проміжні пункти;

в) мультимодальний – здійснюється різними видами транспорту, що належать одній і тій самій особі, або суб'єкту, що керує такими видами транспорту;

г) сегментований – відповідальна за перевезення особа бере на себе відповідальність лише за частини перевезення;

д) комбінований – здійснюється двома та більше видами транспорту, реалізується шляхом перевезення вантажів в одному контейнері або транспортному засобі послідовно різними видами транспорту.

Питання змісту ролі транспортно-логістичних систем у економічному розвитку дедалі більше актуалізуються, що зумовлює появу дедалі більше наукових досліджень, присвячених даної проблематиці. Зокрема, можемо виділити дослідження, у яких так чи інакше розкривалася роль транспортної галузі в економічному розвитку.

Наприклад, П. Азимов, у низці своїх публікацій розкриває вплив транспортно-логістичних систем стан економічного розвитку на мікро- і макрорівні, вказуючи, що:

- транспортна галузь – одна з необхідних чинників ефективного функціонування економіки держави і є ключовим елементом інфраструктури

її сталого зростання;

- транспортна галузь відіграє основну роль при забезпеченні просування матеріального потоку;
- ефективно функціонуюча транспортна галузь стають умовою та способом інтеграції країн, що розвиваються, у глобальний світогосподарський комплекс;
- транспортна галузь дозволяє реалізувати транзитний потенціал країн із відповідним географічним положенням;
- розвиток транспортно-логістичних систем стає одним із факторів розвитку підприємництва в державі;
- транспортна галузь дозволяє забезпечити інноваційний розвиток транспортного комплексу, макрологістичних систем та суміжних галузей економіки [4].

Що стосується структурно-функціональної характеристики транспортної галузі, її можна представити, як систему, що складається з двох підсистем – транспорту загального та транспорту незагального користування (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Структурно-функціональна характеристика транспортної галузі

Транспорт загального користування	Транспорт не загального користування
Залізничний	Транспорт галузей матеріального виробництва (промисловості, будівництва, сільського господарства тощо)
Автомобільний	
Морський	Транспорт підприємств, організацій (сфер обслуговування, комунального господарства, комерційних тощо)
Внутрішній водний	
Повітряний	Транспорт населених пунктів (територіальних громад, приватних осіб тощо)
Трубопровідний	

На відміну від транспорту загального користування транспорт незагального користування виконує перевезення продукції у сфері виробництва, тобто для конкретного підприємства, організації чи фірми. Перевезення, що він виконує, є внутрішньовиробничими чи технологічними. Відомчий транспорт промислових підприємств називається промисловим транспортом. Промисловий транспорт представлено також спеціальними транспортними засобами, такими, як канатні та підвісні дороги, пневмотранспорт тощо [77].

Окрім розподілу на транспорт загального та незагального користування, транспорт поділяють на магістральний та немагістральний. З одного боку, магістральний – синонім транспорту загального користування, а немагістральний – незагального (наприклад, промисловий транспорт – це транспорт немагістральний). З іншого боку, термін «магістральний транспорт» застосовується для позначення шляхів сполучення, які пов'язують великі міста та промислові центри країни чи великого регіону.

В залежності від цілей транспорт загального користування групується на:

- універсальний (залізничний, водний, автомобільний, повітряний) та спеціальний;
- внутрішній (що здійснює перевезення всередині країни) та зовнішній (що виконує перевезення за кордон);
- цілорічний (залізничний, автомобільний тощо) та сезонний (внутрішній водний) [42].

Транспорт загального користування постає, як самостійна галузь матеріального виробництва, яка обслуговує сферу обігу, забезпечуючи зв'язок між сферою виробництва та сферою споживання. Транспорт загального користування – це транспорт, який відповідно до чинного законодавства має здійснювати перевезення вантажів та пасажирів, ким би ці перевезення не були пред'явлені: державним підприємством або установою, громадською організацією, фірмою чи приватною особою [42].

Сталий розвиток транспортної галузі має величезне значення не тільки у міжнародному та національному вимірі, а й як необхідна передумова регіонального розвитку.

Значення транспортної галузі пов'язано з їх роллю оптимізації транспортних витрат підприємств регіональної та національних економіки. Тому особливого значення набуває роль транспортної галузі у розвитку регіональних економічних систем. У цьому аспекті транспортна галузь розглядається, як джерело регіонального розвитку, спосіб підвищення ділового клімату та інвестиційної привабливості регіону.

Перелічені обставини свідчать про значну роль транспортної галузі у вдосконаленні чинних механізмів матеріальної та нематеріальної взаємодії суб'єктів економіки та сталого її розвитку.

Зрештою, необхідність використання концепції інтегрованої транспортної галузі в економіці обумовлена:

- ускладненням змісту керованих об'єктів транспортної та логістичної інфраструктур;
- посиленням зв'язків між суб'єктами господарювання на локальному, державному та міжнародному рівнях;
- прискоренням темпів зростання інформації;
- посиленням впливу фактора нестабільного зовнішнього середовища;
- підвищенням рівня конкуренції, як у транспортній галузі, так і в суміжних галузях та галузях, що обслуговуються транспортною галуззю, де оптимізація витрат на транспорт стає однією з умов підвищення конкурентоспроможності країни [4].

Роль транспортної галузі на мезо- та макрорівнях проявляється в наступному: транспортно-логістичні системи інтегрують національний транспортний комплекс у ефективне економічне середовище шляхом підвищення ефективності взаємодії національної транспортної галузі із зарубіжними; підвищується ефективність задоволення запитів споживачів

транспортних послуг; підвищується ефективність реалізації транспортної політики шляхом раціоналізації розподілу інвестиційних ресурсів держави та приватного сектора; створюється гнучка тарифна політика щодо різних видів транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію держави шляхом формування оптимальних схем доставки вантажів та перевезення пасажирів.

Отже роль та значення транспорту в питаннях соціально-економічного розвитку регіону на екологічних засадах величезна. І там, де правильно розуміють його роль, регіон успішно розвивається не тільки у соціальному, та економічні відношенні, а й у політичному та екологічному. І навпаки, недооцінка транспортної галузі приводить до уповільнення сталого розвитку регіону, появі стагнаційних процесів та його соціально-економічній деградації.

Так, соціально-економічний розвиток регіону безпосередньо залежить від взаємодії транспортної галузі зі сферами обслуговування, промисловими підприємствами та торгівельно-споживчим ринком, культурною складовою регіонального розвитку. Також рівень розвитку транспортної галузі відіграє важливе політичне значення, оскільки уособлює і символізує певний статус регіону в державі. Окрім економічної та політичної ролі, не можна забувати, що транспортна галузь – це галузь, яка задовольняє потреби населення, що постійно зростають. А різноманітність видів транспорту, таких як: наземний, водний та повітряний, у найкоротші терміни дозволяють забезпечити доставку людей до бажаних пунктів призначення (на роботу, у відпустку, на відпочинок, до культурних, історичних, релігійних, туристичних та інших об'єктів).

Транспортна галузь забезпечує відповідні умови для економічного зростання, підвищення якості життя населення та зростання конкурентоспроможності регіональної економіки. Географічні особливості регіонів обумовлюють важливу роль транспортної галузі у питаннях розвитку та реалізації транзитного потенціалу регіону (територій).

Доступ до якісних та безпечних транспортних послуг визначає значимість розвитку та роботи регіонального бізнесу, виробництва та соціальної сфери. З цього випливає, що роль транспортної галузі у соціально-економічному розвитку регіонів визначається низкою об'ємних, вартісних та якісних параметрів рівня транспортного обслуговування. Об'ємні показники транспортного обслуговування населення безпосередньо впливають на розширення реалізації економічних зв'язків як всередині регіону, так і за його межами, можливість задоволення бізнесових, соціальних, виробничих та інших потреб.

Слід зазначити, що технологічна та географічна доступність транспортних послуг визначає пріоритети територіального розвитку соціальної та економічної сфери. Характеристики транспортного тарифу – вартості перевезень будь-якого товару безпосередньо виражаються її кінцевою ціною, додаються до виробничих витрат, впливають на конкурентоспроможність товару і зону її збуту. Так, у пасажирському сполученні вартість перевезень обмежує можливості для поїздок населення, а в деяких випадках певної категорії людей з невисоким доходом робить ці поїздки недоступними. Тому зниження вартості пасажирського сполучення, має велике соціальне та економічне значення.

Якість рівня транспортного обслуговування населення пов'язана з швидкістю, своєчасністю, безпекою та екологічністю функціонування транспортної системи. Швидкість транспорту впливає на рухливість населення та ефективність економічних зв'язків. А зростання швидкості перевезення пасажирів та доставки вантажів також дає відчутний соціальний та економічний ефект.

Своєчасність транспортного обслуговування також має велике економічне значення, як у вантажному, так і у пасажирському сполученнях. Наприклад, у вантажному сполученні, від цього залежить величина страхових запасів товарів на складах вантажоодержувачів, необхідних для постачання потреб населення та підтримки стабільних обсягів регіонального

виробництва.

Безпосередньо зачіпає інтереси людини, суспільства, країни, регіонів, а також інтереси фізичних та юридичних осіб, що причетні до діяльності транспортного комплексу, транспортна безпека. Питання забезпечення транспортної безпеки не повинні стосуватися лише органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а повинні цікавити всіх та кожного: і транспортні підприємства і пасажирів. Тільки разом є можливим забезпечити необхідний рівень безпеки на транспорті, який ще не повною мірою відповідає найвищим безпековим стандартам [123].

Слід зазначити, що за умов посилення уваги суспільства до екологічних факторів, великого соціального значення набуває зниження шкідливого впливу транспортної системи на навколишнє середовище, яка може вплинути на розвиток регіону, країни, цивілізації в цілому.

Так, наприклад, одним із негативних екологічних факторів є забруднення повітря, яке можна контролювати шляхом встановлення граничних рівнів вихлопу. Питання в тому, наскільки інші заходи (наприклад, податки на забруднення чи паливно-мастильні матеріали) можуть виявитися ефективнішими у боротьбі із забрудненням навколишнього середовища.

Слід зазначити, що успішний розвиток транспортної галузі, як на міжнародному, національному та регіональному рівнях можливий тільки за умов відповідного розвитку та підтримання в належному стані транспортної інфраструктури.

Транспортна інфраструктура – це технологічний комплекс, що складається із транспортної мережі, що використовується для перевезення вантажів та пасажирів і є сукупністю автошляхів (дорожнє покриття), інженерних споруд, призначених для руху транспортних засобів (мостові конструкції, шляхопроводи, естакади), гідротехнічних споруд (тунелі), об'єктів дорожнього сервісу, елементів облаштування доріг, дорожніх служб обслуговування. Інфраструктурні об'єкти, що ефективно функціонують,

дозволяють знижувати транспортні витрати, впливають на швидкість пасажирів та вантажоперевезень, скорочують обмеження пропускної спроможності, підвищують доступність транспортних послуг населенню та покращення інвестиційного клімату у країні загалом [252].

Відтак, беззаперечним постає той факт, що транспортна інфраструктура є сферою відповідальності держави та саме держава зацікавлена у її розвитку. При цьому відповідальність за розвиток інфраструктури транспорту в країні, який пов'язаний з високими витратами, традиційно несуть органи публічного управління (державне управління, місцеве самоврядування тощо). Пріоритетними є інфраструктурні проекти з будівництва нових, реконструкції вже існуючих об'єктів та відновлення пошкоджених об'єктів транспортної інфраструктури, що вимагає модернізації державної політики розвитку транспортної галузі на основі удосконалення існуючих теоретико-методологічних підходів її формування та реалізації.

Таким чином, одним з важливих завдань державної політики розвитку транспортної галузі є інвестування у розвиток транспортної інфраструктури, головним чином, дорожньої інфраструктури, вважаючи при цьому основним предметом мотивації – надто тривалий період оборотності капіталу, який виявляється не завжди прийнятним для приватного капіталу. Відповідно до цих поглядів, функція держави у питаннях розвитку транспортної інфраструктури повинна полягати у стимулюванні її зростання через інвестиційний механізм і переважно задля підприємницької діяльності.

Тому нам видається справедливим акцент як іноземних, так і українських науковців на ролі держави, як інвестора транспортної галузі та транспортної інфраструктури і, головне, як організатора залучення в її розвиток приватного капіталу, виступаючи в якості гаранту вкладених коштів. Тобто у цьому полягає зміст процесу формування та реалізації організаційних форм і методів державного впливу на транспортно-інфраструктурний комплекс, що об'єктивно розвивається.

Слід зазначити, що у 1990-х рр. наукова думка сконцентрувалася у

низці досліджень, присвячених питанням державного впливу за умов ринкової економіки, сегментів виробничої транспортної інфраструктури у взаємозв'язку з іншими формами відтворювального інфраструктурного комплексу.

Важливим є концептуальний підхід, який виходить з розуміння, що державне регулювання є найскладнішою соціально-економічною та організаційною системою. Інститути та заходи, які як система утворюють державне регулювання економікою, у переважній більшості мають і пряме, і непряме відношення до інфраструктурного комплексу загалом та транспортної галузі, зокрема [42].

Проте, в цьому випадку вони характеризуються цілепокладаннями, що володіють властивою саме інфраструктурою специфікою: комплексність і взаємозв'язок її галузевих і функціональних ознак, їх диверсифікація, що прискорюється, більш висока, ніж у економіки, схильність до інтеграції у світове господарство.

Тому усі нормативно-правові акти, що регламентують діяльність транспортної галузі та окремих його секторів, в тому числі транспортної інфраструктури мають розроблятися з урахуванням зближення їх правової основи з вимогами міжнародного права і міжнародних організацій.

Окрім того, поряд з іншими важливими галузями (енергетика, промисловість, будівництво, торгівля, сільське господарство) транспортна інфраструктура (як і транспортна галузь) істотно впливає на економічний безпековий розвиток країни. Крім впливу на валовий внутрішній продукт та національний дохід, ці галузі важливі для формування цілісності країни, а також її економічної та національної безпеки.

Слід зазначити, що транспортна галузь є одним з основних джерел зростання економіки за рахунок залучення інвестицій в оновлення основних фондів підприємств транспортно-логістичного комплексу. Створення мережі транспортно-логістичних центрів, як основного елемента транспортної галузі передбачає здійснення значних інвестицій, пов'язаних із розвитком об'єктів

основної та супутньої інфраструктури таких центрів. Це сприяє активізації інвестиційних механізмів, джерелом яких може бути держава, а також приватна сторона в особі внутрішніх чи зарубіжних суб'єктів інвестиційної діяльності.

Значною також є роль транспортної галузі в інноваційному розвитку економіки. Інноваційність економічного розвитку забезпечується, з одного боку, запровадженням нових, проривних технологій доставки вантажів та інтеграції транспортної функції з іншими логістичними функціями; з іншого боку, відбувається застосування матеріальних (продуктових) інновацій на підприємствах транспорту та різних видах транспортних систем. Тому ефективний розвиток транспортної галузі потребує формування відповідного зовнішнім викликам внутрішнього середовища, здатного активізувати ефективне генерування, продукування та впровадження інновацій.

Тобто транспортна галузь має виняткову важливість задля забезпечення інноваційного розвитку країни. Це пов'язано з тим, що функціонування об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних мереж і транспортних засобів охоплює майже всі види інновацій: продуктових, процесуальних, маркетингових, управлінських. Отримані під час інноваційної діяльності результати поширюються на інші галузі економіки (відбувається, так звана дифузія інновацій).

Через своє початкове «комунікаційне» призначення – як засіб забезпечення матеріального зв'язку між територіями – транспортна галузь впливає і на збалансованість їх інноваційного розвитку. Це особливо важливо з огляду на міжрегіональні диспропорції інноваційного розвитку. Інвестиції в інноваційний розвиток транспортної інфраструктури, незважаючи на те, що мають відносно довгі терміни окупності та достатньо низьку рентабельність, у довгостроковому періоді формують значну кількість соціально-економічних ефектів.

Транспортна галузь займає особливе місце за рахунок того, що готова продукція доставляється саме транспортом, і є завершенням виробничого

процесу. У зв'язку з цим дуже важливо встановити роль та місце транспортної галузі в економічному розвитку країни. Продукція транспортної галузі абсолютно специфічна, а її якість оцінюється за швидкістю, надійністю та безпекою перевезення. Виробничий процес транспортної галузі має суттєві відмінності від виробничого процесу інших галузей за просторовими та тимчасовими характеристиками, за складом та структурою витрат на виробничий процес, а також за особливостями організації праці та її режиму.

Особливості виробничого процесу транспортної галузі вплинули на організацію та оплату праці, на склад витрат при формуванні собівартості продукції, а також на способи та методи управління персоналом та оцінку результатів діяльності при територіальному розосередженні підрозділів підприємств.

В даний час завдяки транспорту досягається зростання ефективності виробництва та формуються умови для оптимального територіального розподілу виробничих сил. Для цього необхідно враховувати найдоцільніше наближення до районів споживання продукції та джерел сировини підприємств різних галузей економіки, завдяки чому досягається розвиток таких галузей економіки, як сільське господарство, торгівля, машинобудування тощо [76].

Особливо впливає транспортна галузь на вирішення проблем соціальної сфери, таких як забезпечення пасажирських перевезень населення всередині країни, а також розвиток культурного обміну в самій країні та за кордоном. До завдань транспортної галузі, як й інших галузей, відноситься забезпечення основних умов життя та діяльності суспільства.

Отже, транспорт – це найважливіший механізм економічної та соціальної сфер життя, завдяки якому досягаються поставлені мети. Інноваційний розвиток транспортної галузі тісно пов'язаний із певними питаннями соціально-економічного життя суспільства.

По-перше, сюди належить необхідність розвитку високошвидкісного

залізничного транспорту, за допомогою якого підвищиться мобільність населення, знизиться психологічна складова щодо регіону для проживання та роботи. Крім цього населення витратить менше часу на проїзд, внаслідок чого з'явиться можливість для вирішення проблеми освоєння малонаселених та віддалених регіонів країни. Однак не слід забувати, що це можливо лише в тому випадку, якщо буде створено всю необхідну інфраструктуру. З'явиться також можливість надходження висококваліфікованих кадрів у різні галузі економіки.

По-друге, необхідне вирішення гострої проблеми великої завантаженості автомобільних доріг, особливо гостро ця проблема стоїть у великих містах. Тому інноваційний розвиток залізничного транспорту, як і міського пасажирського може стати альтернативою автомобільному транспорту. Крім цього знизяться забруднення довкілля і, як наслідок, екологічна напруженість.

По-третє, це реалізація наявного потенціалу залізниць шляхом комбінування різних видів рейкового транспорту (поїздів приміського сполучення, швидкісних трамваїв, монорейкових доріг, метрополітену тощо), при задіянні якого можна певною мірою вирішити проблему «останньої милі» [77].

Також інноваційний розвиток залізничного транспорту дає можливість для розвитку торговельних, науково-технічних та культурних відносин, зростання ринку товарів та послуг, зростання вантажних та пасажирських перевезень. На підставі цього зростає вплив транспортної складової у ВВП, як найважливішого елемента стратегії та динаміки соціального та економічного розвитку на інноваційній основі з урахуванням екологічної складової. Адже саме залізничний транспорт – одна з тих підгалузей транспортної галузі, яка істотно впливає на виробничий потенціал будь-якої країни.

Слід зазначити, що в Україні низьку швидкість доставки вантажів та пасажирів, а також незадовільну якість транспортного обслуговування

найчастіше пояснюють невисокими технічними можливостями транспортної галузі. На жаль, в сучасних умовах на транспорті майже всі технічні можливості практично вичерпані. Виходячи з цього, можна дійти невтішного висновку, що єдино можливим способом переходу на новий рівень державного управління транспортом, і навіть на поліпшення взаємодії різних його видів є планомірна і пропорційна модернізація всіх елементів транспортної системи.

Теорія модернізації транспортних послуг залежить від теорії циклів ділового та науково-технічного розвитку. Як відомо, розвиток науково-технічної бази виробництва має циклічний характер. У житті, як й у природі, розвиток всіх процесів відбувається за законами циклічного хвилеподібно-спіралевого руху [123] і це потрібно враховувати при формуванні та реалізації відповідної державної політики розвитку транспортної галузі України на інноваційній основі.

Отже, транспортна галузь (разом з відповідною транспортною інфраструктурою) має величезне економічне, політичне, соціальне та військове значення для будь-якої країни, забезпечує можливість освоєння нових територій та родовищ, сприяє підвищенню продуктивності праці та покращенню життя населення тощо.

Таким чином, саме транспортна галузь – це одна з найбільших системоутворюючих галузей, яка в сучасних умовах відіграє інтегруючу роль, виконуючи функції, як надання якісних транспортно-логістичних послуг, так і функції інноваційного розвитку, розвитку підприємництва, охорони навколишнього середовища тощо, а також має тісні зв'язки з усіма структурними елементами соціально-економічної сфери. І тому в подальшому, в умовах необхідності сталого розвитку регіонів, країн світу, глобальної економіки через зростання обсягів виробництва, розширення транспортно-економічних зв'язків та підвищення рівня життя населення, роль транспортної галузі та її значення, як системоутворюючого фактора буде тільки зростати, як в середньостроковій, так і довгостроковій перспективі.

1.2. Транспортна галузь як об'єкт державної політики

Транспортна галузь України є важливою складовою комплексу інфраструктурних галузей і необхідним матеріальним чинником забезпечення суспільного виробництва. Важливість і актуальність розвитку транспортної галузі обумовлюється також його особливим значенням щодо забезпечення безпеки України, особливо в сучасних умовах. Тобто опосередковано транспорт впливає на усі складові національної безпеки – зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, економічну, продовольчу, екологічну, антитерористичну, інформаційну, науково-технічну та інші. Якщо ж розуміти національну безпеку в більш широкому сенсі, то у сучасному світі вона набуває глобального значення, адже на планеті щорічно неприродною смертю закінчується життя мільйонів людей, причому транспортний чинник в цих втратах займає далеко не останнє місце. Адже дорожньо-транспортні пригоди завдають величезного збитку майну, здоров'ю і життю людей.

Транспортна галузь в суспільстві виконує важливі функції: соціально-політичну, економічну, культурну [1] тощо.

Так, соціально-політичні функції транспортної галузі містяться в її здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями й цим сприяти їхньому об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові й туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей; полегшує їх фізичну працю, зокрема при переміщенні значних обсягів вантажів не тільки в межах країни, а й в міжнародному середовищі.

Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також забезпечує поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливе раціональне

розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств. Тобто транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Культурне значення транспортної галузі полягає в тому, що вона забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами і людьми й сприяє задоволенню їх естетичних, духовних потреб і культурному обміну [1].

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, адже, наприклад, частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України становить біля 9,3 %, а чисельність працівників галузі становить біля 7% від загальної чисельності зайнятого населення [116].

Так, наприклад, Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км залізниць) [275].

Це дозволяє залізничному транспорту бути одним з найбільш важливих галузей суспільного виробництва України, який забезпечує виробничі й невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень, а вантажообіг залізничного транспорту у 2020 р. становив понад 60% вантажообігу всіх видів транспорту [244].

Окрім того, слід зазначити, що на території України в Чорноморсько-Азовському басейні, а також дельті Дунаю розташовані 18 морських портів, серед яких 13 - на континентальній частині (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь) та 5 - на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія). Протяжність причального фронту морських портів України становить близько 40 км, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровсько-лиманський канал та глибоководний судновий хід «Дунай - Чорне море») становить 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км

відповідно).

Найбільшими за обсягом вантажопереробки серед морських портів України на сьогодні є морські порти Південний, Миколаїв, Одеса та Чорноморськ, в яких обслуговуються близько 87 % вантажопотоку (переважно суб'єктами господарювання, заснованими на приватній формі власності) всіх морських портів України [225].

В Україні також існує мережа паромного сполучення та морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів (коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), Пан'європейський транспортний коридор № 9), транспортних маршрутів країн ЄС - Китай («Економічний пояс Шовкового шляху»). Обслуговування контейнерних ліній на сьогодні забезпечується контейнерними терміналами, що розташовані в морських портах Одеса, Чорноморськ та Південний, сукупною потужністю 3130 тис. TEU на рік.

Обслуговування пасажирських і круїзних суден у внутрішньому та міжнародному сполученнях здійснюється морськими вокзалами в портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом у м. Вилковому), а також пасажирським комплексом у морському порту м. Одеса.

Також територією України простягається 2714,5 км внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 км. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 км, з яких 9 926,4 км (47,4 %) електрифіковані. Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Наявна диференційована мережа прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим аеропортом «Бориспіль». Через територію України

проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА) [237].

Для проведення подальшого наукового дослідження теоретико-методологічних засад державної політики розвитку транспортної галузі необхідно визначити сутність та зміст (складові) таких категорій, як «транспорт», «транспортна система», «транспортна галузь».

Так, згідно Закону України «Про транспорт», транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [108].

Згідно з Класифікацією видів економічної діяльності в Україні (КВЕД-2010), яка містить відповідні секції-коди, до секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» віднесено забезпечення пасажирських і вантажних перевезень (за розкладом або ні) залізничним, трубопровідним, автомобільним, водним або повітряним транспортом, а також допоміжну діяльність, таку як діяльність терміналів і автостоянок, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання тощо. До секції також віднесено поштову та кур'єрську діяльність і надання в оренду транспортних засобів разом із водієм або екіпажем [124].

До речі, згідно з Класифікацією видів економічної діяльності в Україні (КВЕД-2010) до складу секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» не належить: капітальний ремонт і реконструкцію транспортного устаткування, крім автомобілів; будівництво, технічне обслуговування і ремонт автомобільних доріг, залізниць, морських портів, злітно-посадкових смуг; технічне обслуговування, ремонт і реконструкція автотранспортних засобів; надання в оренду транспортних засобів і устаткування без водія [124], що дещо суперечить положенням Закону України «Про транспорт».

Проведення статистичного спостереження, і надання відповідної

інформації Державним комітетом статистики України відбуваються у відповідному форматі, а саме: транспортна система України представлена різними видами транспорту: залізничним, автомобільним, морським, авіаційним, тощо [116].

Законом України «Про транспорт» (стаття 21) визначено, що єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування; вона повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [108].

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. зазначається, що транспортна галузь має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [238].

На думку Бодрова В., транспортна галузь України представляє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які розробляють і (або) виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів, які мають однорідне споживче або функціональне призначення [29].

Що ж стосується міжнародної практики, існує загальновизнаний міжнародний класифікатор - Тимчасовий класифікатор основних продуктів Статистичної комісії ООН (КОП). Сектор «Послуги транспорту, складського господарства і зв'язку» в ньому позначений під номером 7, який містить 5

підсекторів, 4 з яких відносяться до власне транспорту.

Так, у 1-й підсектор (КОП – 71) об'єднані послуги сухопутного транспорту – залізничного, автомобільного і трубопровідного. У другому (КОП – 72) – містяться послуги водного транспорту – морського і внутрішнього водного («озерно-річкового») транспорту. У третій підсектор (КОП – 73) зібрані послуги повітряного транспорту. У вказаних підсекторах зосереджені, в основному, перевізні послуги, назви яких розпочинаються із слів «перевезення» або «транспортування». Четвертий підсектор класифікатора містить перелік послуг, що іменуються «допоміжні і додаткові транспортні послуги». Назви послуг, що входять в цю частину класифікатора, дозволяють класифікувати їх як експедиторські, агентські послуги, послуги зі зберігання і послуги транспортної інфраструктури [27].

Офіційна українська загальнодержавна і митна статистика по-іншому підходить до обліку транспортних операцій. Традиційним для нашої країни є підхід, коли обсяги перевезень, перевізна робота, доходи тощо розподіляються за видами транспорту - морському, внутрішньому водному (річковому), залізничному, автомобільному, авіаційному та трубопровідному.

Останній, трубопровідний, вид транспорту формально не є. Проте перекачуванні по трубі продукти необхідно враховувати, оскільки товари фізично все ж переміщуються в просторі і в часі. Тому статистичні дані з перевезень вантажів, у тому числі і зовнішньоторговельних, зазвичай наводяться за двома варіантами - з урахуванням трубопровідного транспорту і без нього.

Тобто проведені дослідження свідчать, що в законодавстві України та в наукових дослідженнях існує певна суперечність щодо того, що саме та які види транспорту та сфери діяльності відносяться власне до транспортної галузі.

Згідно із Законом України «Про транспорт» визначено склад кожного з його видів [108].

З'ясуємо сутність та основні характеристики кожного виду транспорту:

залізничного, автомобільного, морського, внутрішнього водного, авіаційного, міського електричного, трудоводного.

Згідно статті 22 зазначеного Закону, до складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток [108].

Згідно з Законом України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт – це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [108].

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України [108].

На думку багатьох дослідників залізничного транспорту, успішність її розвитку, насамперед, залежить від визначення державою ролі залізничного транспорту в загальній транспортній системі країни, від упровадження державної політики в цій системі, шляхів фінансування соціальних пасажирських перевезень, утримання й розвитку залізничної інфраструктури,

створення рівних умов для міжгалузевої конкуренції, вироблення соціального консенсусу тощо. В цілому ж економічні вигоди ефективної діяльності залізничного транспорту можна оцінити з позиції національного та міжнародного рівнів [121, 137, 185].

Згідно статті 30 Закону України «Про транспорт», до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [108].

Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт – це галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами.

При цьому до автомобільних транспортних засобів Законом віднесено колісні транспортні засоби (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), які використовуються для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій. [108].

Для визначення особливостей формування та реалізації відповідної державної політики у сфері морського транспорту та морської транспортної інфраструктури необхідно визначити його роль морського транспорту для економіки держави загалом.

Так, до складу морського транспорту, згідно статті 24 Закону України «Про транспорт», входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-

дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [108].

Виділяють такі основні функції, які виконує морський вид транспорту:

- забезпечує морські міжнародні зв'язки країни, що дозволяє підтримувати та розширювати стійкі транспортні маршрути з країнами та регіонами світу, які становлять інтерес для України;
- дає змогу підтримувати досить високий рівень зайнятості серед місцевого населення;
- виконує перевезення вантажів іноземних фрахтувальників, які мають відношення до перевезення вантажів між іноземними портами [179].

Згідно статті 25 Закону України «Про транспорт», до земель морського транспорту належать землі, надані в користування під:

- гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт;
- морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту [108].

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави. Морські порти України є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів.

Загалом, морська транспортна інфраструктура має забезпечувати реалізацію принципів української економіки, зовнішньої торгівлі та перевезення населення. Головною складовою морської транспортної інфраструктури, звичайно ж, є морський порт, який є складним

господарством, або транспортним вузлом. Як і будь-яке господарство, морський порт складається з матеріально-технічної бази, що включає споруди, перевантажувальне обладнання, склади, залізничні колії, портовий флот, ремонтні майстерні та ін. Однак, крім виробничої діяльності, морський порт реалізує національну морську, митну та прикордонну політику, здійснює вирішення інших найважливіших державних завдань, які пов'язані із забезпеченням потреб населення у морських перевезеннях.

Слід зазначити, що портова галузь відіграє одну з головних ролей у зростанні української економіки. Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України дорівнює близько 1,5 % ВВП. Такий показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання із чисельністю персоналу майже 50 тис. працівників [225].

Від ефективності функціонування морських портів України, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Морський транспорт має свої особливості розвитку та визначальне місце у транспортній системі певних регіонів країни. Особлива його роль пояснюється насамперед сприятливими фізико-географічними умовами.

У Чорноморсько-Азовському басейні конкурентними перевагами портової галузі України є:

- вигідне географічне розташування на перетині транспортних коридорів морських портів України для забезпечення транзитних вантажопотоків до Європи, Азії та Близького Сходу;
- глибоководні підходи (до 21 м) та глибини біля причалів (до 19 м у морському порту Південний), що надає можливість обслуговувати судна великої вантажомісткості понад 200 тис. т;
- наявність перспективних територій розвитку морських портів;
- територіальна наближеність морського порту до сировинної бази

та виробництва;

- достатні потужності з обробки та зберігання вантажів широкої номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;
- наявність транспортних вузлів у морських портах України, що забезпечують технічну можливість перевантаження з / на трубопровідний, залізничний, автомобільний та річковий транспорт;
- залізничне сполучення із сусідніми країнами;
- можливість транзиту вантажів у межах одного пункту пропуску через державний кордон України для транспортування вантажів по р. Дунай з / до країн ЄС, що мають порти на р. Дунай;
- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі [225].

Для того щоб позначити роль і місце морського транспорту в господарській системі України, необхідно проаналізувати та зіставити плюси та мінуси діяльності цього виду транспорту.

Основна перевага морського транспорту полягає в тому, що він є основним зовнішньоторговельним транспортом, що забезпечує велику частку обсягу перевезень експортно-імпортних вантажів. Перевагою цього виду транспорту є також необмеженість у перевезенні маси вантажопідйомних вантажів, чого не можна сказати про інші види транспорту, а також низька собівартість перевезень, яка пояснюється незначними витратами палива, за рахунок меншого опору руху та високими показниками середньої дальності перевезень вантажів. Окрім того, до переваг морських портів є наявність глибоководних підходів.

Недоліками морського транспорту є залежність від географічних особливостей та метеоумов (течі, вітри, тривалість навігаційного періоду), значні капіталовкладення у портове господарство та транспортний флот. Зіставивши потужний зовнішньоекономічний потенціал України і те, що вона має 13 морських портів (станом на 23 лютого 2022 р.), але не всі вони обслуговують зовнішньоторговельні перевезення, можна говорити про

недостатній розвиток морської транспортної інфраструктури, який ускладнюється воєнним станом в державі, та втрати контролю над деякими з них.

Згідно статті 27 Закону України «Про транспорт», до складу внутрішнього водного транспорту належать судна, підприємства, установи та організації, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства.

А згідно Закону України «Про внутрішній водний транспорт», внутрішній водний транспорт – це вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства [95].

Слід зазначити, що водний транспорт є дешевшим та більш екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним на ринку транспортних послуг під час здійснення внутрішньої та міжнародної торгівлі.

Окрім того, Україна має розгалужену річкову мережу та вихід до Чорного та Азовського морів, а довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. км [276].

Тому водний транспорт є досить перспективним напрямком подальшого розвитку національної транспортної галузі.

Згідно статті 32 Закону України «Про транспорт», до складу авіаційного транспорту, входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти,

аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [108].

Згідно із Повітряним кодексом України авіація поділяється на цивільну та державну авіацію [216].

Цивільна авіація – це авіація, яка задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт.

Державна авіація – це авіація, яка використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митні органи [216].

Згідно статті 34 Закону України «Про транспорт» до складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що

забезпечують роботу міського електротранспорту [108].

Згідно Закону України «Про міський електричний транспорт» міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [101].

До складу відомчого транспорту, згідно статті 36 Закону України «Про транспорт», входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій. Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг. Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Згідно статті 37 Закону України «Про транспорт» відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються окремо Законом України «Про трубопровідний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами України [108].

Для формування та реалізації відповідної державної політики розвитку транспортної галузі необхідно з'ясувати сутність наукової дефініції «розвиток», адже саме «розвиток транспортної галузі» є об'єктом державної політики в нашому науковому дослідженні.

Аналіз наукових публікацій з цього питання показав, що сьогодні не існує єдиного підходу щодо розуміння цього поняття.

Так, Шумпетер Й. визначав відмінності, які існують між економічним розвитком та економічним зростанням, маючи на увазі під розвитком, насамперед, якісні іманентні зміни господарського кругообігу, а під зростанням – звичне збільшення населення й багатства [312].

А на думку Капелюшникова Р., економічне зростання – це просте

збільшення реального ВВП країни, що віддзеркалює значно вужче коло зв'язків і відносин, ніж економічний розвиток. Економічне зростання є органічною складовою економічного розвитку, а саме: економічне зростання – це кількісний економічний розвиток, а економічний розвиток – якісне економічне зростання [119].

На думку Латиніна М., розвиток – це якісна зміна структури функціонування економіки [175].

Узагальнення літературних джерел дозволяє зробити висновок, що «розвиток» – це процес переходу певного суб'єкта від існуючого стану до кращого (досконалішого) порівняно з попереднім.

Отже, державну політику розвитку транспортної галузі можна розглядати як вплив держави, спрямований на створення умов для переходу суб'єктів цього ринку від існуючого стану функціонування до кращого порівняно з попереднім (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Сутність та зміст процесу розвитку транспортної галузі.

Джерело: розробка автора

На нашу думку, розвиток транспортної галузі – це сукупність прогресивних стійких змін умов її функціонування, як наслідок формування та реалізації відповідної державної політики, в результаті чого відбувається перехід до інтенсивної конкурентної моделі функціонування галузі.

Загальновідомо, що джерелами економічного розвитку країни можуть бути: 1) розвиток на основі існуючих чинників виробництва, а придбання споживчих товарів відбувається за рахунок валютних надходжень від експорту сировинних товарів); 2) розвиток на основі інвестицій (вкладення капіталу не в підвищення конкурентоспроможності галузей економіки, а в їх просте відтворення); 3) розвиток на основі інновацій – вкладення капіталу в підвищення конкурентоспроможності галузей економіки, а саме в їх розширене відтворення на основі інновацій (інноваційний розвиток) [114].

Зрозуміло, що кожна країна одночасно може використовувати всі зазначені джерела розвитку, однак рівень конкурентоспроможності та ефективності національної економіки визначається структурою цих джерел. Тому, якщо говорити про розвиток транспортної галузі України, на наш погляд, пріоритет має надаватися її розвитку саме на основі активізації інноваційно-інвестиційних процесів та створення інвестиційно привабливого середовища.

Формування та реалізація дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі потребує чіткого теоретико-методологічного визначення основних понятійних категорій «державне управління», «державна політика», «державна політика розвитку транспортної галузі», «механізми державного управління», «механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі».

Розглянемо існуючі теоретико-методологічні напрацювання науковців щодо зазначених наукових дефініцій.

Згідно з енциклопедією державного управління категорія «державне управління» – це діяльність держави (органів державної влади), спрямована на створення умов для якнайповнішої реалізації функцій держави, основних прав і свобод громадян, узгодження різноманітних груп інтересів у суспільстві та між державою і суспільством, забезпечення суспільного розвитку відповідними ресурсами [86].

Сурмін Ю., звертаючи увагу на зміст терміну «державне управління»,

зазначає, що його можна інтерпретувати як «управління державою» та як «управління держави». Перший термін відображає весь зміст управлінських процесів і явищ у державі, другий – управління всіма об'єктами і процесами в суспільстві, коли держава виступає, як суб'єкт діяльності, а його об'єктом виступає суспільство. Однак коли об'єктом держави виступає суспільство, управління має опосередкований характер. Оскільки громадянське суспільство є відносно незалежним від держави [274].

Лозинська Т. вважає, що державне управління можна розглядати, як синтез управління і влади, який ґрунтується на поєднанні двох підходів: суб'єкт – об'єктного і суб'єкт – суб'єктного [178].

На думку Філіпової Н., під сутністю державного управління, як самостійного виду державної діяльності, слід розуміти систему елементів державної влади, яка носить виконавчо-розпорядчий характер та виконує функції та завдання держави у процесі регулювання економічною, соціально-культурною та адміністративно-політичною сферами [301].

Авер'янов В. пропонує під державним управлінням розуміти особливий та самостійний різновид діяльності держави, що здійснює окрема система спеціальних державних органів – органів виконавчої влади [64].

У сучасній науковій літературі за спеціальністю публічне управління та адміністрування склалися різні підходи до визначення специфіки державної політики.

Наприклад, широко застосовується поняття «governance», що інтерпретується, як управлінська діяльність держави. Слід також зазначити, що найчастіше закордонні автори вищеназване поняття ототожнюють із категорією «public administration». Нарешті, в науковому обігу застосовується вираз «public policy», яке також інтерпретується, як політика держави та інших публічних політичних організацій щодо задоволення потреб населення [189].

Загалом поняття «державна політика» є неоднозначним і теоретично дискусійним в зарубіжній та в українській науці.

Зокрема, канадський політолог Пал Л. визначає її, як «напрямок дії або утримання від неї, обрані державними органами для розв'язання певної чи сукупності взаємно пов'язаних проблем» [213].

Англійські науковці Гогвуд Б. та Ган Л. стверджують, що державну політику необхідно відрізнити від щоденних рішень, які приймають державні органи [47].

Зарубіжні дослідники Янг Е. і Куїнн Л. здійснили узагальнюючий підхід до визначення державної політики та пропонують її розглядати в таких аспектах:

– державна політика – це реакція держави на реальні життєві потреби чи проблеми, тобто така політика намагається реагувати на конкретні потреби або проблеми суспільства чи суспільних груп, наприклад, громадян, недержавних організацій чи органів влади;

– державна політика – це дії, що їх реалізує владний орган, який має законодавчі, політичні та фінансові повноваження це робити;

– державна політика зорієнтована на досягнення мети, тобто намагається досягти кількох визначених цілей у спробі розв'язати або розглянути певні проблеми чи потреби в конкретному суспільстві;

– державна політика – це рішення щось робити або рішення нічого не робити, що означає: визначена політика може привести до дій у спробі розв'язати проблему або ж базуватися на переконанні, що проблему буде розв'язано в рамках поточної політики, тобто не привести до жодних дій;

– державна політика – це рішення, що вже ухвалене, а не намір чи обіцянка;

– державна політика – це курс дій, тобто не одне певне рішення, дія чи реакція, а ретельно розроблений підхід або стратегія;

– державна політика здійснюється одним або групою авторів, тобто політику може реалізовувати один представник влади чи владний орган або багато гравців;

– державна політика передбачає обґрунтування дій, тобто, як правило,

містить пояснення логіки, на якій вона ґрунтується [317].

Колектив науковців Ковбасюк Ю., Ващенко К., Сурмін Ю. та інші в публікації «Державна політика» визначають це поняття, як «сукупність ціннісних цілей, державно-управлінських заходів, рішень і дій, порядок реалізації державно-політичних рішень (поставлених державною владою цілей) і системи державного управління розвитком країни» [59].

Розглядаючи питання науково-методологічного наповнення змісту поняття державної політики, Бельська Т. наголошує, що державна політика – це сукупність намірів, державно-управлінських рішень, інструментів їх впровадження та моніторингу виконання, що реалізуються за участі основних суб'єктів (органів влади, представників бізнесу, інститутів громадянського суспільства) [25].

Атаманчук Г. визначає державну політику, як сукупність цілей та завдань, які практично реалізуються державою, і засобів, що використовуються при цьому, зауважуючи, що зміст державної політики – це оптимальний синтез об'єктивних тенденцій суспільного розвитку та суб'єктивних суджень людей про свої інтереси в ньому. В кожній державі політика формується під впливом багатьох обставин, є збігом певних чинників, буває доволі кон'юнктурною та персоніфікованою. Сенс державної політики він вбачає у модернізації матеріального й духовного виробництва до соціальних умов життя на базі науково-технічного прогресу, розвитку людини та взаємовигідного розподілу праці з іншими державами [12].

Окрім того, Атаманчук Г. вважає, що державне управління – це практичний, організуючий і регулюючий вплив держави (через систему своїх структур) на суспільну і приватну життєдіяльність людей з метою її упорядкування, збереження або перетворення, що спирається на її владну силу [12].

Загалом, українські вчені Ребкало В. та Тертичка В. зазначають, що дослідження державної політики – це аналіз розвитку, управління, впровадження й оцінювання політичних ініціатив, рішень і дій, процес

обґрунтованого навчання або вдосконалення на підставі врахування і вивчення помилок та недоліків. А дослідження державної політики зосереджене на повсякденному політичному житті та його змісті з удосконаленням цілей [60].

Автори Енциклопедичного словника з державного управління вважають, що «державна політика – це дії системи органів державної влади згідно з визначеними цілями, напрямками, принципами для розв’язування сукупності взаємопов’язаних проблем у певній сфері суспільної діяльності» [87].

Немець Л., Яковлєва Ю.К., Полевич І.О. обґрунтовують наступне визначення державної політики – це є перетворення політичних цілей у державні програми і практичні дії з досягнення відповідних результатів, а реалізація державної політики – це планомірний процес використання органами державної влади та інститутами громадянського суспільства наявних в їх розпорядженні ресурсів для досягнення поставлених цілей [204].

Тертичка В. визначає поняття «державна політика», як відносно стабільну, організовану й цілеспрямовану дію / бездію (як пролонгацію наявної політики) державних інституцій (а не випадковою, безсистемною поведінкою учасників процесу політики) і містить не окремі абстрактні, а конкретні рішення щодо розв’язання проблем або сукупності проблем і є відповіддю на суспільні вимоги [279].

Бакуменко В. та Надолішній П. обґрунтовує державну політику, як напрям «діяльності держави щодо визначення та досягнення соціально значущих цілей розвитку суспільства чи його окремих сфер» [20].

Аналізуючи сутність та зміст державної політики, Ромат Є. виділяє її найголовніші сутнісні характеристики:

- державна політика є однією з підсистем системи державного управління;
- цілеспрямованість державної політики на вирішення конкретних проблем;

- державна політика реалізується через механізм державної влади;
- діяльність суб'єктів політики реалізується через конкретні дії або бездіяльність;
- об'єктом державної політики є суспільне життя в цілому або окрема сфера [250].

Колектив науковців наголошує на доцільності прийняти за основу визначення державної політики розвитку транспортного комплексу, як системи інститутів та заходів, що служать у межах права формування та розвитку умов, сприятливих для національної економіки та суспільства, відповідно до схвалених ним цілей розвитку транспортної галузі та транспортної інфраструктури, її стійкості, зміцнення економічної, соціальної, екологічної, транспортної безпеки [58; 89; 121].

Отже, аналізуючи вищенаведені теоретико-методологічні підходи науковців до визначення категорій, можна узагальнити, що державна політика розвитку транспортної галузі – це, з одного боку, діяльність органів публічної влади всіх рівнів, яка пов'язана з розробкою програм, заходів розвитку галузі та визначенням пріоритетів та відповідних засобів та інструментів забезпечення їх реалізації та дієвості, а з іншого, це діяльність всіх учасників відносин в межах системи сформованої та реалізованої державою політики розвитку транспортної галузі.

На нашу думку, державна політика розвитку транспортної галузі представляє собою цілеспрямовану, систематичну, послідовну та прозору діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування, базується на принципах: законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; доступності транспортних послуг; відкритості; врахування громадської думки; соціальної справедливості; економічної обґрунтованості; інформаційності; відповідальності; екологічної свідомості; збалансованості; передбачуваності і відображає регуляторний вплив держави через виокремлені механізми: політико-інтеграційний, адміністративно-правовий, соціально-економічний,

інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий шляхом створення належних умов для забезпечення інтенсивного конкурентного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки та державного суверенітету України.

Отже, на основі проведених досліджень можна укласти, що наукове супроводження розвитку транспортної галузі потребує чіткого теоретико-методологічного визначення таких понятійних категорій, як «державне управління», «державна політика», «державна політика розвитку транспортної галузі», як необхідної передумови формування та реалізація дієвої та результативної державної політики у зазначеній сфері. Тільки в такому випадку відкриваються додаткові можливості, як у науковців, так і у практиків та державних службовців щодо визначення відповідних напрямів та інструментів забезпечення подальшого сталого розвитку транспортної галузі України, яка є невід'ємною складовою соціально-економічного розвитку країни на екологічних засадах та необхідною передумовою забезпечення національної безпеки та державного суверенітету країни.

1.3. Науково-теоретичні підходи до державної політики розвитку транспортної галузі

В транспортній галузі України склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого ще на початку 90-х років ХХ століття автомобільного та річкового транспорту до 100% державної власності на залізничному транспорті та в морських портах [275].

Це вимагає від держави певних різнопланових підходів та інструментів впливу у питаннях подальшого розвитку і вдосконалення різних видів транспорту на основі розробки та реалізації відповідних державних інструментів та цільових програм з урахуванням певних пріоритетів та на

основі досягнень науково-технічного прогресу.

Тому надзвичайно важливим питанням в сучасних умовах є визначення ролі та регуляторних меж держави у вирішенні існуючих проблем та суперечностей функціонування та розвитку транспортної галузі, що має високу теоретико-методологічну значущість.

Звертаючись до вивчення теоретико-методологічного змісту та особливостей державної політики розвитку транспортної галузі, необхідно, перш за все, визначити сутність та зміст управлінського процесу. Цей термін став універсальним засобом показників певного виду діяльності, тобто сукупності дій, що здійснюються задля досягнення відповідних суспільно значущих цілей.

У широкому сенсі «управління» означає керівництво чимось (або будь-ким). Проте обмежитись такою констатацією цього терміну недостатньо. Управління стає реальним лише тоді, коли є відповідне підпорядкування об'єкта суб'єкту управління, керованого елемента системи її керуючого елемента. Отже, що управляти, регулювати, впорядковувати, впливати – це прерогатива суб'єкта управління по відношенню до об'єкта (або суб'єкта).

Державна політика розвитку транспортної галузі з огляду на її публічність, яка випливає з сутнісного змісту держави, як універсального громадського інституту, визначає саму наявність проблеми, її зміст та динаміку. При цьому традиційним для сучасної науки є уявлення про цілі державної політики у різних сферах, як про діяльність, спрямовану на створення механізму захисту та забезпечення громадських інтересів.

Держава виступає, як відправний пункт державного впливу і є при цьому важливою складовою формування та реалізації державної політики, що забезпечується за допомогою відповідного регулювання через систему державних органів, органів місцевого самоврядування з дотриманням балансу приватних та публічних інтересів у зазначеній сфері.

Таким чином, на наш погляд, перш ніж переходити до аналізу існуючих форм державного впливу на публічні інтереси та публічні

відносини в транспортній галузі, а також звертатись до дослідження елементів зазначеного впливу, необхідно зупинитись на дослідженнях сутності самої держави.

Даний аспект проблеми виходить за межі просто термінологічного та понятійного спектру, а визначає, зрештою, якісну відмінність систем та інструментів такого регулювання. Аналіз різних методологічних підходів до визначення сутності держави на різних етапах історичного розвитку визначали відповідно й різні підходи до оцінки ролі та значення державного впливу загалом і у транспортній галузі, зокрема.

Не зупиняючись на конкретних визначеннях у галузі теорії держави, вивчення та визначення такої складної та комплексної системи, як держава виключно через призму владних та політичних відносин є штучним зменшенням кількості всього спектра проблем, пов'язаних з роллю держави у регуляторній сфері. Більшість науковців розглядають владні відносини виключно з погляду політичної складової, ігноруючи при цьому безпековий, економічний, соціальний, екологічний та інші аспекти цих відносин.

Визначення поняття «держава», як сукупності таких політичних елементів, як публічна влада, державний суверенітет, апарат управління та примус разом з економічною складовою у вигляді державної скарбниці та системи оподаткування, зустрічається у науковій літературі сучасного періоду. Таким чином, виходячи з існуючих наукових та методологічних підходів до визначення поняття «держава», є доцільним віднесення до даної системи наступних ознак:

- наявність публічної влади та особливого апарату для реалізації цієї влади;
- державний суверенітет, тобто можливість здійснювати всю повноту державної влади, як усередині країни, так і за її межами;
- відокремлена територія, де ця влада реалізується;
- система оподаткування, як система, що забезпечує саме існування держави [86].

Виходячи з вищезазначеного, державну політику можна визначити, як реалізацію публічної влади через систему державних органів, загальнообов'язкових правових актів, що забезпечують політичну, економічну, соціальну, екологічну, безпекову та інші функції держави.

Таким чином, баланс приватних та публічних інтересів забезпечується у вигляді формування та реалізації державної політики, з використанням заходів адміністративного впливу. У такому впливу на етапі розвитку української держави властиві низка тенденцій. З одного боку, простежується загальна лібералізація державного контролю, що відобразилося, зокрема, у прийнятті цілої низки законів, що позитивно (і не дуже) вплинули на створення відповідного інституційного середовища. З іншого боку, посилення контролю держави над дотримання прийнятого законодавства. Ще однією тенденцією є глобалізація, як наслідок інтеграції української економіки у світову економіку, що полягає, зокрема, у приєднанні України до міжнародних організацій та участь в інтеграційних процесах.

Таким чином, держава слугує універсальним регулятором господарських відносин, та є при цьому й єдиним інструментом такого регулювання, оскільки існуюче бізнес-середовище може знаходитися виключно у полі державно-правового регулювання.

Коли йдеться про державний вплив, який здійснюється встановленими чи санкціонованими державою нормами права, його точніше називати державно-правовим чи державним. Регулюванню не повинно підлягати все, адже межі такого регулювання мають бути чітко позначені.

Якщо цього немає, то можливі такі ситуації:

- існує концепція «держави - нічного сторожа», тобто держава регулює лише найважливіші суспільні відносини, унаслідок чого сфера правового регулювання виявляється значно звуженою, звідси хаос і свавілля у нерегульованих сферах суспільного життя;

- якщо ситуація складається з точністю до навпаки, тобто сфера правового регулювання надто розширена, це ніщо інше, як тоталітарна

держава (яка контролює кожен крок своїх громадян), звідси соціальна пасивність громадян.

У науковій літературі можна виокремити дві основні точки зору на спосіб визначення меж державного впливу на різні сфери економіки (в тому числі на транспортну галузь) та суспільного життя [65]:

1. У сферу державного правового регулювання повинні входити лише суспільні відносини, які мають певні ознаки:

- відносини, в які покладено, як індивідуальні інтереси суспільства, так і інтереси загальносоціальні;
- у відносинах реалізуються взаємні інтереси їх учасників, кожен із яких йде на певне обмеження своїх інтересів заради задоволення інтересів іншого;
- відносини будуються з урахуванням згоди виконувати певні правила, визнання обов'язковості цих правил;
- відносини вимагають дотримання правил, обов'язковість яких підкріплена досить дієвою силою.

2. Сфера державного правового регулювання визначається з позиції можливого та необхідного правового регулювання, тобто визначаються верхня та нижня межі. Верхня межа – це можлива межа правового регулювання, а нижня межа визначається важливістю суспільних відносин, як для держави, так і для суспільства.

В цілому, державно-правове регулювання (в тому числі в транспортній галузі) включає:

- правову регламентацію суспільних відносин, що здійснюється в процесі нормотворення і реалізується в прийнятих нормативно-правових актах. Виходячи з правил, встановлених цими актами, можна судити про державно-правове регулювання відповідних суспільних відносин;
- функціонування правових норм та їх реалізація: державно-правове регулювання у цьому аспекті розглядається у дії, як результат правового впливу на ті чи інші суспільні відносини;

- правотворчу діяльність та дію правових норм, пов'язаних з їх реалізацією [67].

Такий підхід є логічним, оскільки дозволяє змістовно та всебічно охарактеризувати державно-правове регулювання, починаючи з встановлення первинних регуляторів суспільних відносин – норм права та закінчуючи їх реалізацією у конкретних суспільних відносинах. Крім того, проблема співвідношення приватного та публічного права при регулюванні діяльності в будь-якій сфері суспільного життя (в тому числі в транспортній галузі) може бути зведена, зрештою, до вивчення діапазону та меж власне державного впливу, власне, на цю діяльність.

Зупинимося на визначенні меж державного впливу на розвиток транспортної галузі. Незважаючи на значущість присутності держави у розвитку транспортної галузі, практично в кожній з національних економік та світовій економіці, та в цілому в теорії, що доводить об'єктивну необхідність та викладає принципи та особливості державного регулювання цієї сфери. Ймовірно нечіткість наукового визначення транспортної галузі та інфраструктури, розбіжність точок зору щодо їх економічного змісту, відсутність згоди між дослідниками з принципових питань щодо структурних особливостей. Не можна виключати і вплив суперечки між науковцями щодо ролі держави, як регулятора суспільного розвитку, хоча ця проблема знову заявила про себе в умовах ускладнення відтворювальних зв'язків і глобалізації світової економіки.

Вирішення завдань державної політики розвитку транспортної галузі та інфраструктури полегшується тією обставиною, що деякі дослідники спробували дати теоретичне трактування питання щодо ролі держави у формуванні та розвитку цієї сфери, але не в цілому, а в деяких аспектах цієї проблематики.

Так, американський вчений П. Самуельсон дійшов висновку, що «державна свідомо йде на інвестиції в інфраструктуру, оскільки збільшення суспільного допоміжного капіталу створює невловимі вигоди, від яких не

можна очікувати грошових прибутків приватних інвесторів, оскільки масштаби деяких із них занадто великі для обмежених ринків приватного капіталу, інші ж отримають прибуток протягом дуже тривалого терміну, щоб приватні інвестори ним цікавилися» [251].

У свою чергу Пізанті А. зазначає: «класичними капіталовкладеннями, які потребує економіка від держави, повинні бути громадські роботи, тобто створення комплексу умов, які нині називають у світі «інфраструктурою» (дорожня мережа, транспортні засоби, землеустрій тощо). Ці роботи скорочують накладні витрати підприємців, тобто покращують економічне середовище, в якому ті діють, «полегшуючи» процес обігу капіталу» [251].

Основним нормативно-правовим документом, який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту в Україні є Закон України «Про транспорт», згідно з яким (стаття 3), метою і головними завданнями державного управління в галузі транспорту є:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координація функціонування різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту, яке запроваджується з метою: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

- охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [108].

При цьому державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Згідно статей 4 та 40 Закону України «Про транспорт», державне управління в галузі транспорту та координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцевими радами народних депутатів та іншими спеціально уповноваженими на те органами відповідно до їх компетенції [108].

Центральним органом виконавчої влади України, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури є Міністерство інфраструктури України.

Місією Міністерства інфраструктури України є формування та реалізація державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України, метрополітенів, дорожнього господарства, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства [199].

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства та інфраструктури. Основними завданнями Міністерства інфраструктури є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства;

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;
- участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку [199].

При цьому, Міністр інфраструктури здійснює спрямування і координацію діяльності Державної авіаційної служби України, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Державного агентства автомобільних доріг України.

До основних пріоритетів діяльності Міністерства інфраструктури є:

- переведення транспортної галузі, інфраструктури на європейський рівень;
- зменшення ролі держави в роботі державних монополій;
- децентралізація функцій Міністерства;
- акціонування бюджетоутворюючих компаній [199].

Слід зазначити, що координація діяльності всіх видів транспорту в межах регіонів України здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

Окрім того, центральний орган виконавчої влади, місцеві ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції, що забезпечують реалізацію державної політики у відповідних галузях транспорту та інфраструктури, також беруть участь у реалізації державної політики у міжнародному співробітництві у сфері безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті, веденні дорожнього господарства, цивільній авіації та забезпечують виконання зобов'язань, що

впливають із членства в міжнародних організаціях [108].

Розглянемо особливості теоретико-методологічних та нормативно-правових підходів до державної політики розвитку транспортної галузі за видами транспорту: залізничного, автомобільного, морського, внутрішнього водного, авіаційного, міського електричного.

Згідно статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» державне управління залізничним транспортом здійснюється Кабінетом Міністрів України, який визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища [98].

При цьому управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця». А управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [104].

Державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті України здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України, а господарська

діяльність щодо перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом загального користування провадиться на підставі ліцензії, яка видається в порядку, встановленому законодавством [98].

Також важливим державним завданням залізничного транспорту є зміцнення безпеки держави і здійснюється в мирний час з метою завчасної підготовки для забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, невідкладних потреб суспільного виробництва та населення у перевезеннях в особливий період є мобілізаційна підготовка залізничного транспорту загального користування [98].

Закон України «Про автомобільний транспорт» регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [92].

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на:

- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб - суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;
- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;
- розвиток та удосконалення нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту;
- визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів

оптимізації діяльності автомобільного транспорту;

- захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування;
- захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту;
- створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці;
- раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;
- охорона довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики [92].

Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [92].

Що ж стосується системи органів державного регулювання та контролю, то статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.

Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Центральний орган виконавчої влади (Міністерство інфраструктури

України) забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту шляхом:

- формування та реалізації державної політики у сфері автомобільного транспорту;
- нормативно-правового регулювання;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку автомобільного транспорту [92].

Згідно статті 4 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється з метою реалізації єдиної державної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики за такими напрямками:

- залучення інвестицій та забезпечення їх захисту;
- інтеграція національної транспортної системи до європейської і світової транспортних мереж, розвиток мультимодальних (комбінованих), у тому числі міжнародних, перевезень за участю внутрішнього водного транспорту;
- забезпечення розвитку внутрішнього водного транспорту і внутрішніх водних шляхів України для налагодження посилених економічних та торговельних відносин, що забезпечать поступову інтеграцію України до внутрішнього ринку Європейського Союзу;
- адаптація законодавчих та нормативно-правових актів до acquis ЄС;
- сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту;
- здійснення державного нагляду і контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту;
- нормативно-правове забезпечення діяльності внутрішнього водного транспорту;
- управління державним майном;
- здійснення державної реєстрації суден;

- створення та розвиток інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- організація перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом;
- забезпечення захисту прав споживачів послуг, що надаються на внутрішньому водному транспорті;
- організація міжнародного співробітництва;
- забезпечення додержання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища для збереження екосистеми, задоволення потреб населення, промисловості, сільського господарства [95].

Що стосується регуляторного державного впливу на розвиток морського транспорту, можна зазначити, що згідно Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., держава, переслідуючи власні інтереси, впливає на розвиток морської транспортної інфраструктури, а саме:

- регламентує загальне становища цієї сфери діяльності;
- регулює діяльність морських портів;
- має власність у морських портах;
- враховує особливості здійснення підприємницької діяльності в морських портах;
- встановлює портові збори та тарифи;
- забезпечує режим та охорону об'єктів морського порту;
- будує нові та розвиває діючі морські порти [225].

Закон України «Про морські порти України» регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).

Державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою забезпечення:

- безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян;
- порядку в морському порту;
- безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту;
- комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів;
- належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності;
- створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту;
- рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;
- недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

Важливою суб'єктною складовою державної політики розвитку морського транспорту є Адміністрація морських портів України (АМПУ) – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту) [102].

Отже, вплив держави на розвиток морської транспортної інфраструктури є дуже суттєвим, що дозволяє державі регулювати цю галузь

залежно від поставлених завдань, що однак не завжди сприяє інтенсивному розвитку морського транспорту.

Визначальним для авіаційного транспорту є Повітряний кодекс України, сфера дії якого (стаття 3) поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України [216].

Президент України та Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до Конституції та законів України, а державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень:

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту;
- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації;
- національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту [216].

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

- здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів

авіації загального призначення;

- організація використання повітряного простору України;
- представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації [216].

Згідно статті 7 Повітряного кодексу України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, яке регулює питання державної авіації в частині реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, підтримання льотної придатності державних повітряних суден, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів, охорони повітряних суден, виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації, та здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна [216].

Реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками (стаття 8):

- забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України;
- впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України;
- розроблення правил і процедур цивільно-військової координації під час організації повітряного руху;
- здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
- забезпечення діяльності та розвитку об'єднаної цивільно-

військової системи організації повітряного руху України.

При цьому реалізація державної політики з оборонних питань, що пов'язані з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави, належить до компетенції Міністерства оборони України [216].

Загальне державне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту та його розвитку здійснює Кабінет Міністрів України, обласні, міські державні адміністрації у межах своїх повноважень. А забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснює центральний орган виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України), що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Окрім того, місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством [101].

Згідно статті 9 Закону України «Про міський електричний транспорт» до функцій уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту належить [101]:

- контроль за додержанням вимог законодавства, норм на міському електричному транспорті та підготовку пропозицій щодо їх удосконалення;

- розроблення державних програм з питань безпеки на міському електричному транспорті та забезпечення їх виконання;
- державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпечення безпеки його руху;
- ведення обліку та аналіз причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на міському електричному транспорті;
- розроблення заходів щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на міському електричному транспорті та контроль за їх виконанням;
- ведення обліку пожеж на міському електричному транспорті;
- підготовка пропозицій щодо призначення органів з оцінки відповідності на проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері міського електричного транспорту, участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організацію підготовки та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності;
- нормативно-методичне забезпечення експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, визначення пріоритетних напрямів науково-технічних досліджень у сфері міського електричного транспорту, впровадження новітніх технологій, виконання функцій державного замовника відповідних науково-технічних робіт;
- інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Президентом України [101].

При цьому (стаття 10 Закону України «Про міський електричний транспорт»), основним завданням державного контролю у сфері міського електричного транспорту є забезпечення надання безпечних транспортних послуг та додержання перевізниками законодавства про міський електричний транспорт. Державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту (крім метрополітену) здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань

безпеки на наземному транспорті, а також інші органи контролю згідно із законодавством [101].

Згідно положень Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», основними завданнями (стаття 2) єдиної транспортної системи України в особливий період (який триває в Україні через російську військову агресію з 24 лютого 2022 р.), яку складають транспорт та транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань є:

- забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях (в особливий період устанавлюється така черговість транспортних перевезень: військові перевезення; перевезення, пов'язані з евакуацією населення; перевезення, пов'язані з евакуацією вантажів; народногосподарські перевезення);
- своєчасна поставка в повному обсязі технічно справних, у тому числі й переобладнаних, транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань;
- проведення ремонту транспортних засобів, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, а також тих, що залишаються після передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням;
- технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення;
- виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту [89].

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, місцеві органи виконавчої влади, виконавчі органи рад, керівники підприємств (об'єднань), установ і організацій транспорту і транспортної інфраструктури незалежно від форм

власності планують, організовують та забезпечують підготовку єдиної транспортної системи України до сталого функціонування її в особливий період. Відповідальність за координацію та методичне забезпечення заходів підготовки єдиної транспортної системи України до сталого її функціонування в особливий період несе центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту [109].

Згідно статті 9 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», державне управління єдиною транспортною системою України в особливий період здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, який забезпечує переведення транспорту і транспортної інфраструктури на режим роботи в особливий період.

Забезпечення функціонування усіх видів транспорту, технічного прикриття та відбудови шляхів сполучення в особливий період покладається також на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, якому надається право залучати для виконання цих завдань структурні підрозділи та транспортні засоби підприємств (об'єднань), установ і організацій незалежно від форм власності.

При цьому, управління трубопровідним транспортом в особливий період здійснюється відповідно до законодавства про трубопровідний транспорт, а управління міським електротранспортом, у тому числі метрополітемом, щодо перевезень в особливий період покладається на відповідні місцеві органи виконавчої влади та виконавчі органи рад.

Безпосереднє управління ланками транспортної системи здійснюють їх керівники, місцеві органи виконавчої влади та виконавчі органи рад. Оповіднення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, та інших

ланок транспортної системи здійснюється через загальну систему оповіщення України відповідно до порядку, який затверджується Кабінетом Міністрів України [109].

Отже, в умовах необхідності забезпечення відповідного рівня національної безпеки та переходу країни до сталого розвитку методологічною основою є системний підхід, який дозволяє реалізувати всі цілі, завдання та функції державної політики, забезпечити узгодження діяльності всіх інституцій, регуляторна діяльність яких спрямована на стійкий конкурентний розвиток транспортної галузі.

Висновки до розділу 1

1. Транспортна галузь – одна з найбільших системоутворюючих галузей, яка в сучасних умовах відіграє інтегруючу роль, виконуючи функції, як надання якісних транспортно-логістичних послуг, так і функції інноваційного розвитку, розвитку підприємництва, охорони навколишнього середовища тощо, а також має тісні зв'язки з усіма структурними елементами соціально-економічної сфери. І тому в подальшому, в умовах необхідності сталого розвитку регіонів, країн світу, глобальної економіки через зростання обсягів виробництва, розширення транспортно-економічних зв'язків та підвищення рівня життя населення, роль транспортної галузі та її значення, як системоутворюючого фактора буде тільки зростати, як в середньостроковій, так і довгостроковій перспективі.

2. В суспільстві транспортна галузь виконує важливі функції: соціально-політичну, економічну, культурну:

- соціально-політичні функції транспортної галузі містяться в її здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями й цим сприяти їхньому об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові й туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей; полегшує їх фізичну працю, зокрема

при переміщенні значних обсягів вантажів не тільки в межах країни, а й в міжнародному середовищі;

- економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також забезпечує поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливе раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств. Тобто транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі;

- культурне значення транспортної галузі полягає в тому, що вона забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами і людьми й сприяє задоволенню їх естетичних, духовних потреб і культурному обміну.

3. Наукове супроводження розвитку транспортної галузі потребує чіткого теоретико-методологічного визначення таких понятійних категорій, як «державне управління», «державна політика», «державна політика розвитку транспортної галузі», як необхідної передумови формування та реалізація дієвої та результативної державної політики у зазначеній сфері. Тільки в такому випадку відкриються додаткові можливості, як у науковців, так і у практиків та державних службовців щодо визначення відповідних напрямів та інструментів забезпечення подальшого сталого розвитку транспортної галузі України, яка є невід’ємною складовою соціально-економічного розвитку країни на екологічних засадах та необхідною передумовою забезпечення національної безпеки та державного суверенітету країни.

4. Центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства та інфраструктури є Міністерство інфраструктури України, основними завданнями якого є: формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства; формування та

забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку. Міністр інфраструктури здійснює спрямування і координацію діяльності Державної авіаційної служби України, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Державного агентства автомобільних доріг України. До основних пріоритетів діяльності Міністерства інфраструктури є: переведення транспортної галузі, інфраструктури на європейський рівень; зменшення ролі держави в роботі державних монополій; децентралізація функцій Міністерства; акціонування бюджетоутворюючих компаній.

РОЗДІЛ 2.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МЕХАНІЗМІВ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

2.1. Методологічні підходи до формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі

Розкриття ролі та значення транспортної галузі в суспільному житті вимагає уточнення сутнісних методологічних відмінностей транспорту, як галузі економіки та матеріального виробництва. До таких відмінностей, зокрема, доцільно віднести:

- двоєдиність транспортної галузі, що виявляється у відсутності речовинної форми та матеріальному характері цієї галузі, оскільки у процесі переміщення відбувається витрачання матеріальних засобів, у тому числі знос рухомого складу та засобів обслуговування, використання праці працівників сфери транспорту та інші прояви витрачання коштів;
- як і будь-яка послуга, транспортна послуга не може зберігатися та накопичуватися, у зв'язку з чим транспорт може мати обмежений резерв пропускної та провідної спроможності для задоволення потреб у транспортних послугах;
- транспортні послуги втілюються у додаткових транспортних витратах, зумовлених переміщенням матеріального потоку – таким чином, основною метою транспортної логістики є оптимізація використання транспорту з метою мінімізації транспортних витрат за незмінності параметрів послуг (швидкості, якості, економічності перевезення вантажів);
- для транспортної галузі характерна прихильність до певної локації (району, регіону, міжрегіональної територіальної соціально-економічної системи) з наявністю відповідної мережі шляхів сполучення та

транспортних підприємств [123].

На наш погляд, цілком вірним і доцільним є розуміння, щоб в якості методологічної основи дослідження і логічної побудови дисертаційної роботи використати системний підхід, який полягає в комплексному дослідженні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Системний підхід – це напрямок філософії та методології науки, спеціально-наукового знання та соціальної практики, в основі якого лежить дослідження об'єктів, як систем. Основна специфіка системного підходу визначається тим, що він орієнтує дослідження на розкриття цілісності об'єкта і механізмів, що її забезпечують, виявлення різноманітних типів зв'язків складного об'єкта і зведення їх в єдину теоретичну картину. Близькими за змістом до поняття "системний підхід" є поняття "системні дослідження", "принцип системності", "загальна теорія систем" та "системний аналіз" [6].

Історично ідеї системного дослідження об'єктів світу та процесів пізнання виникли ще в античній філософії та науці. Але до середини ХІХ століття пояснення феномена цілісності обмежувалося рівнем конкретних предметів (наприклад, живого організму), внутрішня цілісність яких була очевидна і не вимагала спеціальних доказів.

Ідея ж системної організованості розглядалася лише стосовно знання. Подібному підходу до трактування системності відповідали і провідні пізнавальні установки класичної науки, насамперед елементаризм, який виходив з необхідності відшукування простої, елементарної основи будь-якого об'єкта і, таким чином, вимагав зведення складного до простого, і механіцизм, що спирався на постулат про єдиний принцип пояснення всіх сфер реальності та висував на роль такого принципу однозначний детермінізм.

У ХХ столітті системний підхід займає одне з провідних місць у науковому пізнанні, а його принципи приходять на зміну широко поширеним

у XVII-XIX століттях концепціям механіцизму. Передумови його проникнення в науку були зумовлені, перш за все, переходом до нового типу наукових завдань: у низці областей науки центральне місце починають займати проблеми організації та функціонування складних об'єктів: пізнання починає оперувати системами, межі та склад яких далеко не очевидні і вимагають спеціального дослідження у кожному окремому випадку.

У другій половині XX століття аналогічні на кшталт завдання виникають і в соціальній практиці: техніка (а в нашому дослідженні – це транспорт) все більше перетворюється на техніку складних систем, де різноманітні технічні та інші засоби тісно пов'язані рішенням єдиної великої задачі (наприклад, складні соціально-технічні та людино-машинні системи); у соціальному управлінні замість панували раніше локальних, галузевих завдань і принципів провідну роль відіграють великі комплексні проблеми, які потребують тісного взаємозв'язку економічних, соціальних та інших аспектів життя (саме такі комплекс проблем існує в транспортній галузі). У цьому сенсі системний підхід є певним етапом у розвитку методів пізнання, дослідницької та конструкторської діяльності, способів опису та пояснення природи аналізованих або штучно створюваних об'єктів [7].

Зміна типу наукових та практичних завдань супроводжується появою загальнонаукових та спеціально-наукових концепцій, для яких характерне використання у тій чи іншій формі основних ідей системного підходу.

Так, у навчанні В. І. Вернадського про біосферу та ноосферу науковому пізнанню запропоновано новий тип об'єктів – глобальні системи (в нашому дослідженні – це глобальна транспортна галузь) [37].

Виділення особливого класу систем – інформаційних та керуючих – послужило фундаментом виникнення кібернетики. У біології системні ідеї використовують у екологічних дослідженнях.

У концепції Ж. Піаже основну роль відіграє уявлення про систему операцій інтелекту. В економічній науці принципи системного підходу набувають поширення особливо у зв'язку із завданнями оптимального

економічного планування, які вимагають побудови багатокомпонентних моделей соціальних систем різного рівня. У практиці управління ідеї системного підходу кристалізуються методологічних засобах системного аналізу [340].

Поряд із поширенням принципів системного підходу на нові сфери наукового знання та практики, з середини ХХ століття починається систематична розробка цих принципів у методологічному плані. Спочатку методологічні дослідження групувалися навколо завдань побудови загальної теорії систем (перша програма її побудови і термін були запропоновані Л. Берталанфі) [23].

Проте розвиток досліджень у цьому напрямі показав, що сукупність проблем методології системного дослідження суттєво перевищує межі завдань загальної теорії систем. Для позначення цієї ширшої сфери методологічних проблем і застосовують термін «системний підхід», який з 70-х років ХХ століття міцно увійшов у науковий побут (у науковій літературі різних країн для позначення цього поняття використовують інші терміни – «системний аналіз», «системні методи», «системно-структурний підхід», «загальна теорія систем», при цьому за поняттями системного аналізу та загальної теорії систем закріплено ще й специфічне, більш вузьке значення, з урахуванням цього термін «системний підхід» слід вважати більш точним.

Системний підхід не існує у вигляді суворої методологічної концепції: він виконує свої евристичні функції, залишаючись не дуже жорстко пов'язаною сукупністю пізнавальних принципів, основний зміст яких полягає у відповідній орієнтації конкретних досліджень. Ця орієнтація здійснюється подвійно, а саме:

- по-перше, змістовні принципи системного підходу дозволяють фіксувати недостатність старих, традиційних предметів вивчення для постановки та вирішення нових завдань;
- по-друге, поняття та принципи системного підходу суттєво

допомагають будувати нові предмети вивчення, задаючи структурні та типологічні характеристики цих предметів і таким чином сприяючи формуванню конструктивних дослідницьких програм [24].

До найважливіших завдань системного підходу відносяться:

1. Розробка засобів представлених досліджуваних та конструйованих об'єктів, як систем.
2. Побудова узагальнених моделей системи, моделей різних класів та специфічних властивостей систем.
3. Дослідження структури теорій систем та різних системних концепцій та розробок [71].

У системному дослідженні об'єкт, що аналізується сприймається, як певна множинність елементів, взаємозв'язок яких зумовлює цілісні властивості цієї множини. Основний акцент робиться на виявленні різноманіття зв'язків і відносин, що мають місце, як усередині об'єкта, що досліджується, так і в його взаємовідносинах із зовнішнім оточенням, середовищем. Властивості об'єкта, як цілісної системи визначаються не тільки і не стільки підсумовуванням властивостей його окремих елементів, скільки властивостями його структури, особливими системоутворюючими, інтегративними зв'язками об'єкта, що розглядається (що буде нами застосовано при дослідженні сучасного стану розвитку транспортної галузі України з точки зору інтегративних зв'язків її підгалузей: залізничного транспорту, автомобільного, морського, водного, повітряного, міського транспорту).

Для розуміння поведінки систем необхідно виявити реалізовані цією системою процеси управління – форми передачі від одних підсистем до інших способи впливу одних частин системи на інші, координацію нижчих рівнів системи із боку елементів її вищого рівня управління, впливом останніх на інші підсистеми. Особливого значення у системному підході надається виявленню імовірнісного характеру поведінки досліджуваних об'єктів. Важливою особливістю системного підходу і те, що не тільки об'єкт,

а й процес дослідження (в нашому дослідженні це особливості процесу формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі) постає як складна система, завдання якої, зокрема, полягає у поєднанні в єдине ціле різних моделей об'єкта. Системні об'єкти дуже часто активно беруть участь у процесі їх дослідження і в багатьох випадках можуть істотно впливати на нього [125].

В умовах розгортання науково-технічної революції у другій половині ХХ століття відбувається подальше уточнення змісту системного підходу – розкриття його філософських засад, розробка логічних і методологічних принципів, подальший прогрес у побудові загальної теорії систем. Системний підхід є теоретичною та методологічною основою системного аналізу.

Основна роль системного підходу у розвитку наукового, технічного та практично-орієнтованого знання полягає в наступному.

По-перше, поняття та принципи системного підходу виявляють ширшу пізнавальну реальність порівняно з тією, яка фіксувалася у колишньому знанні (наприклад, поняття біосфери в концепції В. І. Вернадського, поняття біогеоценозу в сучасній екології, оптимальний підхід в економічному управлінні та плануванні та інші) [39].

По-друге, у межах системного підходу розробляються нові у порівнянні з попередніми етапами розвитку наукового пізнання схеми пояснення, в основі яких лежить пошук конкретних механізмів цілісності об'єкта і виявлення типології його зв'язків.

По-третє, із важливого для системного підходу тези про різноманіття типів зв'язків об'єкта випливає, що будь-який складний об'єкт припускає кілька поділів. При цьому критерієм вибору найбільш адекватного поділу об'єкта, що вивчається, може служити те, наскільки в результаті вдасться побудувати «одиницю» аналізу, що дозволяє фіксувати цілісні властивості об'єкта, його структуру і динаміку [38].

В нашому дисертаційному дослідженні будемо вважати за «одиницю»

аналізу такі підгалузі транспортної галузі: залізничний транспорт, автомобільний, морський, водний, повітряний, міський транспорт).

Слід зазначити, що широта принципів та основних понять системного підходу ставить їх у тісний зв'язок з іншими загальнонауковими методологічними напрямками сучасної науки. За своїми пізнавальними установками системний підхід має особливо багато спільного зі структурно-функціональним аналізом, з якими його ріднить не тільки оперування поняттями структури та функції, а й акцент на вивчення різнотипних зв'язків об'єкта в транспортній галузі.

Системний підхід є міждисциплінарним філософсько-методологічним і науковим напрямом досліджень. Безпосередньо не вирішуючи філософських проблем, системний підхід потребує філософського тлумачення своїх положень. Важливу частину філософського обґрунтування системного підходу становить принцип системності, за яким всі предмети та явища світу є системи тієї чи іншої ступеня цілісності і складності. Принцип системності використовувався у тій чи іншій формі протягом усієї історії розвитку людського пізнання, насамперед у системно-орієнтованих наукових та філософських концепціях. У ХХ столітті на його основі будувалися філософські обґрунтування загальної теорії систем, кібернетики, системного аналізу, синергетики [128].

Так, до значних ефектів функціонування транспортної галузі, що характеризує її роль в суспільному розвитку, належить комплекс синергетичних ефектів. Під синергетичними ефектами транспортної галузі у науковій літературі розуміють ефекти взаємного посилення зв'язків їх елементів при спільних діях суб'єктів транспортної галузі. При цьому наявність інтегрованого комплексу потокових процесів стає умовою створення так званого синергетичного портфеля, що дозволяє послабити негативні впливи зовнішнього середовища на суб'єктів транспортної галузі [122].

Однією з можливостей отримання синергетичного ефекту в

транспортній галузі є відповідна взаємодія транспортно-логістичних підприємств, що входять до транспортного кластера.

Тому на наш погляд, з метою отримання синергетичного ефекту є доцільним при формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, доцільно застосовувати кластерний підхід.

Розглядаючи методологічні аспекти кластерного підходу у транспортній галузі звернемося до деяких теоретико-методологічних положень механізмів кластерної економіки, сутності та змісту кластерів, як наукової категорії.

Так, одним із основоположників концепції кластерного розвитку є М. Портер, згідно з визначенням якого кластер або промислова група є сукупність однорідних, об'єднаних територіальною спільнотою підприємств і пов'язаних з ними організацій, що здійснюють спільну діяльність у певній сфері та характеризуються спільністю напрямків діяльності, взаємодоповнюваністю один одного [217].

Основні ознаки кластерної групи такі:

- географічний – підприємства кластера, як правило, віддалені один від одного на відстані, що дозволяє забезпечувати одночасно ефективну спеціалізацію та кооперацію;
- спільність застосовуваних технологій;
- єдність сировинної бази;
- інноваційна орієнтованість.

Основне призначення створення кластера – підвищення конкурентоспроможності його учасників на внутрішньому та зовнішньому ринках за рахунок взаємовигідного комерційного та некомерційного співробітництва, проведення спільних досліджень, розробки та розповсюдження інновацій, систематичного покращення навичок персоналу підприємств кластера.

Слід зазначити, що транспортні (транспортно-логістичні) кластери мають суттєві відмінності від класичних економічних кластерів і, по суті, є

новим економічним явищем, охоплюючи значні внутрішньогалузеві та міжгалузеві зв'язки. Транспортно-логістичні кластери забезпечують динамічне поширення технологій, маркетингових новацій, реагування на потреби замовників та кінцевих споживачів. Наявність зв'язків та взаємодоповнюваності між учасниками транспортно-логістичного кластера стає ключовим фактором формування нових господарських одиниць та розповсюдження нових додаткових видів діяльності в межах конкретної кластерної групи.

У межах кластера транспортно-логістичного комплексу відбувається кооперація територіальних, функціональних та економічно взаємопов'язаних між собою елементів логістичного ланцюга: міжнародних транзитних коридорів; транспортних вузлів магістральної інфраструктури; транспортних мереж; транспортно-логістичних центрів; транспортних організацій; спеціалізованих логістичних організацій.

Зазначені елементи логістичного ланцюга формують єдину систему, що забезпечує якісне надання транспортно-логістичних послуг за мінімальної собівартості.

Як показує практика, виділяються такі транспортно-логістичні кластери: портові; прикордонні; територіальні (регіональні) [384].

Портові кластери, як випливає з їхньої назви, формуються на основі інфраструктури та підприємств морських портів. Такі кластери, як правило, створюються для надання вантажних транспортно-логістичних послуг. Річкові порти через зниження значимості річкових шляхів, об'єктивно що неспроможні виконувати весь перелік функцій транспортно-логістичного кластера, дозволяючи йому вийти необхідний конкурентний рівень. Прикордонні та територіальні транспортно-логістичні кластери утворюють самостійну категорію внутрішньоконтинентальних кластерів. Прикордонні транспортно-логістичні кластери функціонують на основі транспортних вузлів, розташованих на перетині транзитних коридорів та державних кордонів. Такі кластери відрізняються також вантажною транспортно-

логістичною спеціалізацією.

Регіональні транспортно-логістичні кластери створюються, як правило, у межах середніх і великих міст, що мають відповідний інноваційний, транспортно-логістичний, інвестиційний потенціал і потенціал залучення учасників до кластерної групи. Відмінність територіальних кластерів від прикордонних і портових полягає у їх ширшій спеціалізації – в них надаються послуги пасажирських та вантажних перевезень. Транспортно-логістичні територіальні кластери слід відрізнити від міських транспортних систем.

Так, територіальні транспортно-логістичні кластери включають підприємства, між якими є суттєві коопераційні зв'язки. При цьому такі підприємства не є суто транспортними, а можуть включати обслуговуючі підприємства автотранспортної інфраструктури, інтегровані до кластерної групи. Транспортно-логістичні кластери створюються для якісного обслуговування кінцевих споживачів, яким безпосередньо надаються транспортно-логістичні послуги. Для цього потрібне проведення не лише технічних та організаційних заходів щодо встановлення сильних зв'язків між учасниками кластерної групи, а й проведення масштабних досліджень потенційного споживача транспортно-логістичних послуг [5].

Тільки враховані інтереси безпосередніх споживачів, їхня сегментація, створення транспортно-логістичного продукту для кожної групи споживачів є умовою їхньої високої задоволеності та ефективного розвитку транспортно-логістичного кластера. У найбільш загальному плані транспортно-логістичні кластери спрямовані на інтереси двох груп споживачів: зовнішніх та внутрішніх.

Однією з основних переваг транспортного кластера стає можливість отримання синергетичного ефекту від взаємодії підприємств, що входять до нього. Зокрема, це пов'язано з такими перевагами кластеризації для транспортно-логістичних підприємств:

1. Підвищення ефективності підприємств, що функціонують у певній

локації: доступ учасників кластера до інформації, що надає конкурентну перевагу; доступ до кваліфікованої робочої сили; доступ до постачальників; доповнюваність послуг; додаткова мотивація персоналу; підвищення доступності послуг громадських інститутів.

2. Забезпечення економічного зростання, визначення напрямів інноваційного розвитку, темпів їх впровадження, що досягається за рахунок: застосування сучасного маркетингового інструментарію для визначення потреб ринку та впливу на нього; забезпечення гнучкості та впровадження стрімких змін на ринку транспортно-логістичних послуг; зниження витрат на проведення науково-дослідних робіт при розробці інновацій; підвищення стійкості та конкурентоспроможності учасників кластерної групи.

3. Фактори посилення впливу кластера на економічний розвиток на основі стимулювання створення нових підприємств: створення нових ринкових ніш для учасників кластерної структури; отримання необхідних комплектуючих та послуг; створення нових підприємницьких структур, як складової взаємодії кластерних підприємств.

Зрештою, вищезазначені переваги ведуть до синергетичного ефекту від функціонування транспортно-логістичного кластеру – створення системи підприємств, що формують конкурентоспроможний транспортно-логістичний продукт, забезпечення сталого розвитку транспортно-логістичного комплексу, підвищення рівня економічного розвитку регіональної та національної економіки та їх конкурентоспроможності.

Державна політика формування транспортних кластерів має ґрунтуватися на наступних принципах [396]:

- принцип максимізації сервісної залученості учасників кластерної групи, відповідно до якого кожен учасник кластерного утворення транспортної галузі отримує максимально повний комплекс транспортно-логістичних послуг;
- принцип уніфікації документообігу, відповідно до якого транспортно-логістичне обслуговування підприємств, що утворюють

кластерну групу, має будуватися на основі уніфікованого документа, що відображає замовлення на пакет послуг, опис завдань та їх розподіл між виконавцями, вибір конкретного виконавця та закріплення за ним функції контролю;

- принцип створення єдиного інформаційного простору – передбачає стандартизацію та уніфікацію перевізної документації, інших документів, які використовуються учасниками системи транспортно-логістичного обслуговування;

- принцип розвитку на основі єдиної маркетингової стратегії учасників транспортно-логістичного кластеру з метою формування конкурентоспроможного транспортно-логістичного продукту, що передбачає проведення досліджень, спрямованих на єдиний результат, у тому числі залучення клієнтів для підприємств кластерної групи, формування високого рівня попиту на транспортно-логістичний сервіс;

- принцип партнерських відносин, що полягає у встановленні довірчих партнерських відносин між учасниками кластеру, а також між підприємствами кластерної групи та групами клієнтів – внутрішніх та зовнішніх під час здійснення міжнародних перевезень;

- принцип інноваційності транспортно-логістичних послуг, що надаються, відповідно до якого конкурентоспроможний транспортно-логістичний сервіс може будуватися тільки на основі застосування інноваційних технологій обслуговування зовнішніх і внутрішніх споживачів.

Концептуальна модель організаційної структури транспортного кластера представлена на рис. 2.1.

Концепція державної політики розвитку транспортної галузі через кластерний підхід за загальних переваг її застосування має різні механізми реалізації та розуміння її змісту.

Так, концепція кластерного розвитку управління галузевими комплексами, в тому числі транспортною галуззю може відрізнитися:

- за рівнями управління та функціонування кластерів:

регіональному, міжрегіональному, національному;



Рис. 2.1. Концептуальна модель організаційної структури транспортного кластера.

Джерело: розробка автора

- за цілями функціонування кластера: розвиток територіального потенціалу, інноваційний розвиток, розвиток потенціалу малого та середнього бізнесу, здійснення досліджень за участю науки та бізнесу, реалізація структурних змін у транспортній галузі, впровадження систем управління екологією тощо.

Кластерний підхід до розвитку галузевих комплексів можна розглядати також як свого роду відповідь транснаціональним компаніям, що мають

переваги, які об'єктивно складно досягти внутрішнім підприємствам та організаціям.

Таким чином, кластер забезпечуючи інтереси внутрішніх виробників продукції (товарів, робіт, послуг), надає їм конкурентні переваги, що дозволяють здійснювати ефективну діяльність на внутрішньому та зовнішньому ринках. Створення кластерів, як правило, здійснюється у галузевих комплексах, від яких очікується проривний розвиток та відповідний вплив на регіональну економіку. Конкуренція та одночасне співробітництво організацій, що входять до кластера, забезпечує взаємодоповнюваність між галузевими комплексами, що веде до розвитку інновацій, поширення інформації, що має значущість для підприємницького сектору.

Формування комерційних та інших зв'язків для цілей стратегічного розвитку організацій кластера стає ключовим фактором у отриманні переваг від участі в ньому – зростання продуктивності праці, скороченні виробничих витрат та, зрештою, виходу в якісно новий конкурентний стан. Розкриття потенціалу кластерів забезпечується узгодженням зі змістом інноваційного розвитку та джерелами конкурентних переваг.

Впровадження кластерного підходу у державну політику розвитку транспортної галузі також потребує уточнення основних напрямів впливу кластерів на інноваційний розвиток, як зазначеної сфери, так і економіки в цілому. Аналіз наукових публікацій з даної проблематики дозволяє виокремити такі напрями впливу кластерів на інноваційний розвиток [327]:

1. Зміни у продуктивності підприємств, які входять у кластерну структуру, зокрема за рахунок наступних результатів і ефектів функціонування кластера:

- створення єдиного простору, у якого полегшується обмін інформацією, прискорюється прийняття управлінських рішень, підвищується якість цих рішень, що дозволяє забезпечити ефективну координацію та реалізацію загальної стратегії розвитку підприємств, що утворюють

кластерну структуру;

- взаємна ресурсна підтримка підприємств: фінансовими ресурсами, трудовими (у тому числі інтелектуальними), інформаційними, матеріальними тощо;
- функціонування кластерів на основі спеціалізації в межах галузевого комплексу та кооперації підприємств;
- єдиний контроль за залученими до кластерної структури інвестиціями;
- поява нових можливостей для зниження собівартості продукції за рахунок спільних закупівель учасників кластерної групи;
- підвищення якості та розширення асортименту продукції підприємств кластера;
- здійснення єдиної маркетингової політики, яка дає більший ефект, ніж при роздільному її здійсненні;
- можливість гнучкого переміщення ресурсів учасників кластерної групи.

2. Позитивний вплив кластерної структури на динаміку інноваційно-інвестиційного розвитку, а саме:

- прискорена динаміка впровадження нових технологій;
- поява умов для прискорення трансферу технологій у межах кластерної групи, як результату взаємодії її учасників;
- зниження витрат на проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт;
- полегшення доступу до експертів у конкретній галузі;
- полегшення залучення та розподілу інвестиційних ресурсів;
- кооперація з освітніми та науковими установами галузі.

3. Позитивний вплив на темпи створення нових комерційних структур, а саме:

- активне здійснення інвестиційної діяльності є передумовою

прискороної появи нових компаній;

- складаються сприятливі умови функціонування підприємств, які обслуговують ядро кластера;
- відбувається перерозподіл інвестицій на користь найбільш ефективних господарських одиниць [327].

Отже, ефективність кластерного підходу в транспортній галузі може досягатися за рахунок підвищення інноваційності суб'єктів, що входять до нього, що, у свою чергу, досягається за рахунок досягнення суб'єктами кластерної групи власних цілей у ході розробки, впровадження та розповсюдження інновацій. Підвищення рівня інноваційності транспортної галузі є одним із основних ефектів його розвитку на основі кластерного підходу.

Отже, кластерний підхід є одним з найбільш ефективних напрямів розвитку транспортної галузі. Створення транспортних кластерів забезпечить країні, як спеціальні галузеві ефекти (транспортний ефект), так і загальноекономічні соціально-економічні ефекти на регіональному та національному рівнях. Окрім того, розвиток транспортних кластерів забезпечить динамічне формування сучасних інноваційних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, підвищення продуктивності транспортних та логістичних підприємств, їхньої інноваційної активності тощо.

Серед значної кількості методологічних підходів щодо розрахунку ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі можна виділити концепцію визначення на основі світових рейтингів, в основі яких лежать певні показники, що характеризують не тільки розвиток транспортної галузі та її підгалузей, а й стан навколишнього середовища та інші чинники, які безпосередньо вказують на розвиненість транспортної галузі. Подальша еволюція концепцій щодо вимірювання рівня розвитку транспортної галузі передбачає дослідження необхідних складників, які впливають на її розвиток та розроблення адекватних показників, що

характеризують аспекти економічних та неекономічних вигод.

З огляду на зазначене, вкрай важливим є дослідження сучасних підходів до методології оцінки рівня розвитку транспортної галузі за допомогою інтегральних рейтингових показників та обґрунтування необхідності змін у державній стратегії розвитку України, зокрема з метою збільшення інвестування в транспортну галузь.

Про якісну зміну ролі транспортної галузі та підвищення її значущості свідчить також підвищення уваги наукової спільноти та міжнародних дослідницьких організацій до питань організації транспортного обслуговування. Зокрема активно використовуються інтегральні індекси, що характеризують ефективність організації транспортного обслуговування.

Наприклад, один із перших «транспортних» індексів, що обчислюється в міжнародній діяльності – індекс транспортного обслуговування, – офіційно використовується з 2002 р. Цей індекс характеризує динаміку обсягів транспортних послуг, що надаються населенню, і включає два приватні індекси – індекси вантажних перевезень та індекс пасажирських перевезень. Індекс вантажних перевезень вимірює перевезення вантажів вантажним автомобільним транспортом, залізничним, внутрішнім водним, трубопровідним та повітряним транспортом (крім морського транспорту, кур'єрських та поштових послуг). Індекс пасажирських перевезень характеризує пасажирообіг міського громадського транспорту, міжміського залізничного та авіатранспорту [398].

Для оцінки ефективності вантажної логістики сьогодні також використовують значну кількість індексів. До них належить індекс обсягу вантажних перевезень, який розраховується Статистичним управлінням Європейського Союзу. Цей індекс відображає частку вантажних перевезень у структурі ВВП, включаючи перевезення за такими видами транспорту, як автомобільний, залізничний та водний. Для оцінки показника враховуються всі вантажоперевезення на території держави, незалежно від державної власності транспортного засобу [337].

Ступінь розвитку вантажного транспорту оцінюється також іншими міжнародними організаціями.

Наприклад, Світовим Банком використовується показник Індекс ефективності логістики, який розраховується для 155 країн світу на основі експертних оцінок учасників зовнішньоекономічної діяльності та включає шість субіндексів:

- ефективність митних операцій;
- якість торгової та транспортної інфраструктури;
- простота організації поставок за конкурентними цінами;
- рівень логістичних сервісів;
- наявність можливості відстеження вантажів;
- своєчасність доставки вантажів одержувачу.

Крім зазначених індексів у зарубіжній практиці з метою оцінки впливу транспорту на економічний розвиток використовуються індекси:

- Індекс виробництва транспортних послуг (Франція) – відображає зміну вартості вантажних, пасажирських та допоміжних послуг на транспорті;
- Індекс поставок (Австралія), що враховує кількість одиниць певних видів техніки та їх вартості;
- Індекс завантаженості доріг (компанія TomTom) – розраховується на основі даних GPS-навігаторів та оцінює додатковий час у дорозі, витрачений у пробках у найбільших містах світу (охоплення – 295 міст);
- Індекс щільності трафіку - аналізує потік автомобілів на головних дорогах країн (Нідерланди) тощо [282].

Важливим напрямом формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є державно-приватне партнерство.

Слід зазначити, що у сучасній науці виокремлюється дві принципово різні, як за методологією, так і за глибиною змін, що відбуваються, схеми інституційної еволюції відносин держави і підприємницького сектору, на основі яких створюються конкретні форми державно-приватного партнерства

(ДПП), що також, на наш погляд, потрібно враховувати при оцінюванні ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі.

Методологія, на якій ґрунтується ДПП в транспортній галузі передбачає: галузеву основу (залучені суспільні сектори – приватний та державний сектори, громадянське суспільство); економічну основу (розвиток попиту та пропозиції); сферу застосування.

Вищезазначена цільова методологію яка вирізняє:

1. Розвиток потенціалу ДПП (приватні партнери покращують або розбудовують можливості державних суб'єктів шляхом обміну чи трансферу знань, делегованих повноважень надавати суспільні послуги);
2. ДПП економічного розвитку (міжсекторальне партнерство, що сприяє економічному зростанню);
3. Інфраструктурні ДПП (спільне фінансування, будівництво та виконання робіт щодо інфраструктури (в т.ч. дорожньої));
4. Політика ДПП (координувати, розробляти, контролювати та просувати різні державні політики на національному, або галузевому рівнях); надання послуг ДПП (недержавні суб'єкти надають державні послуги від імені держави) [325].

Відповідно до встановлених Глобальних Цілей сталого розвитку, описана концепція партнерських відносин між урядами, приватним сектором і громадянським суспільством, де визначено ДПП, як партнерські відносини, засновані на принципах і цінностях, спільному баченні та спільних цілях, які мають за основу людей і планету та повинні впроваджуватися на глобальному, регіональному, національному та місцевому рівнях (в усіх сферах суспільного життя, в тому числі в транспортній галузі). Мета партнерства визначається у залученні приватних ресурсів для досягнення цілей сталого розвитку. Відповідно до Цілі 17 встановлено необхідність заохочення та просування ефективних ДПП, спираючись на досвід і стратегії партнерства з ресурсами [344], в тому числі у транспортній галузі.

Відповідно до сформованої державної політики, що впроваджується у стратегічних документах, державно-приватне партнерство може забезпечити надання необхідних ресурсів та можливостей у процесі реалізації відповідних проєктів у транспортній галузі, посилюючи таким чином можливості механізмів державного управління розвитком транспортної галузі.

Слід зазначити, що державно-приватне партнерство – це дефініція, яка охоплює широкий спектр угод в різних секторах, і має різні тлумачення. Проте, спільним для всіх є поняття загального фінансового та управлінського механізму між державним і приватним сектором, які приводять до значного збільшення інвестування на заходи в транспортній галузі, отриманих з національних бюджетів або допомоги [341].

Зазначимо, що запровадження нових принципів, норм і правил співпраці публічного і приватного секторів у чинні інститути відбувається або в контексті проголошеної нової економічної політики державного регулювання (Велика Британія, Нова Зеландія, Аргентина, більшість країн Латинської Америки), або в контексті змін та доповнень до наявної системи державного управління (США, Канада, Японія, країни ЄС). Таким же шляхом запровадження інститутів ДПП йдуть країни, що розвиваються та в яких рівень сформованості ринкових відносин є достатнім для встановлення партнерських взаємозв'язків типу «держава-бізнес».

Другий підхід до впровадження ДПП пов'язаний з формуванням повністю нового інституційного середовища, яке відповідає принципам функціонування ринкової економіки і новому розумінню місця держави у господарському житті суспільства. Ця схема реалізується в постсоціалістичних країнах та в деяких країнах, що розвиваються. Першими кроками на шляху створення нового інституційного середовища у зазначених країнах стає формування відповідної законодавчої бази та державних інституцій для координації загальних питань і сприяння розвитку партнерських відносин [210].

Партнерські відносини органів державної влади і бізнесу з питань розвитку транспортної галузі, як зацікавлених суб'єктів, мають розвиватися на основі принципів, що забезпечують досягнення усталеної згоди між ними. До таких основних принципів можна віднести наступні:

- законність (створення партнерства у формі, що передбачена чинним законодавством та іншою нормативно-правовою базою);
- прозорість (надання органами державної влади повної інформації інвесторам, концесіонерам, усім зацікавленим сторонам);
- підзвітність (відповідальність усіх партнерів перед громадськістю і взаємні зобов'язання, які є визначеними в договірному порядку);
- гнучкість (забезпечення можливості швидкого реагування та врахування змін у середовищі, в якому діє партнерство), рівність (забезпечення доступу до послуг для соціально вразливих прошарків населення) [90].

Одним із найбільш характерних проявів трансформації ДПП у багатосторонній процес є швидке зростання кількості та різноманітності механізмів міжнародного фінансування, особливо починаючи з 1990 р. Серед установ, що надають фінансові ресурси для проєктів ДПП, міжнародні організації (ООН, МВФ, Світовий банк, ЄБРР та ін.), як і раніше, є головними каналами різнобічного співробітництва. Їхня кількість стрімко зростає: майже половина із 60 міжнародних інституцій, задіяних у проєктах ДПП, створені за останнє десятиліття. Якщо додати до цього приватні та змішані інвестиційні фонди, то кількість міжнародних фінансових інституцій, що фінансують ДПП, майже досягає позначки 1000 [214].

Адже сучасні економіки переважної більшості країн світу, незалежно від рівня розвитку, потребують фінансової та ресурсної підтримки. А вирішення суспільних проблем досить часто пов'язане саме з реалізацією інфраструктурних проєктів у транспортній галузі, а також будівництва транспортних мереж та переходу на екологічно безпечний транспорт. Еволюція теорії державного управління поступово створює сучасні моделі

взаємодії різних форм власності для вирішення нагальних потреб країни. Залучення приватного бізнесу для здійснення масштабних проєктів, які ще донедавна реалізовувались виключно державою, зараз вже реалізується за допомогою дієвих механізмів державно-приватного партнерства.

Тобто протягом останніх десятиліть у світі активно зростає взаємодія державного та приватного сектору через запровадження саме механізмів державно-приватного партнерства, а вирішення значної кількості сучасних проблем (в тому числі в транспортній галузі) реалізовується у формі ДПП. Більше того, якщо раніше приватний капітал залучався переважно для реалізації завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури, то в останнє десятиліття є безліч прикладів впровадження державно-приватного партнерства у проєкти «зеленого транспорту» з метою вирішення екологічних та проблем довкілля, впровадження інформаційно-комунікативних технологій в транспортну галузі тощо.

Тому саме розвиток державно-приватного партнерства щодо розвитку транспортної галузі можна розглядати не тільки, як важливе джерело стратегічного розвитку інноваційно орієнтованих транспортних підприємств, але і як інструмент економічної підтримки національних пріоритетів щодо розвитку транспортної галузі, технологій, видів транспорту, необхідна передумова перетворення науково-технологічного потенціалу держави в реальні конкурентні переваги національної економіки, в тому числі національної транспортної галузі.

Отже, методологія дослідження державної політики розвитку транспортної галузі має бути побудована на широкому міждисциплінарному підході, що враховує об'єктивні закономірності та досягнення теорії державного управління, філософії, психології, політології, економіки, соціології, інших наук про суспільство та людину, що вивчають об'єктивні закономірності розвитку природи, суспільства, держави, людини. Окреме місце серед названих галузей науки, на думку автора, посідає державне управління, яка дозволяє узагальнити, проаналізувати, розрахувати

ефективність державної політики розвитку транспортної галузі через відповідні механізми її формування та реалізації, які буде розглянуто у наступному підрозділі дослідження.

2.2. Теоретико-методологічні основи механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі

Місце і роль транспортної галузі у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах шляхом формування та реалізації відповідної державної політики розвитку транспортної галузі.

Для більш глибокого розуміння сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі необхідно розкрити суб'єктно-об'єктні відносини, визначити принципи та методи, а також виокремити механізми її формування та реалізації.

Сучасна парадигма публічного управління полягає в реалізації процесу управління як суб'єкт – об'єктного відношення, що передбачає взаємодію двох підсистем – тієї, хто управляє, і тієї, ким управляють. В результаті публічне управління набуває характеру співуправління, що передбачає відповідний вплив на їх власний механізм саморегуляції і самоуправління з метою його оптимізації.

Слід зазначити, що для подальшого розвитку транспортної галузі в сучасних умовах сучасних викликів та ризиків необхідна цілісна система прийняття і здійснення публічно управлінських рішень, тобто формування ефективної та результативної державної політики.

Зазначений процес є поєднанням трьох компонентів: 1) держави, бізнесу, суспільства, як суб'єкту; 2) транспортної галузі (процеси, явища, проблеми та суперечності, які їй притаманні), як об'єкту; 3) державної політики, як засобу впливу суб'єкту на об'єкт (рис. 2.2).

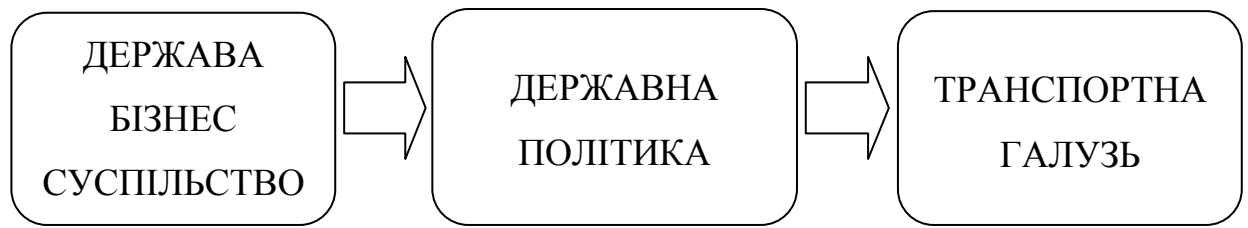


Рис. 2.2. Концептуальна схема формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Джерело: розробка автора

Слід зазначити, що всі наведені на рисунку компоненти передбачають активну регуляторну, стимулюючу, координаційну участь держави, а формування та реалізація відповідної державної політики стає необхідною передумовою подальшого сталого розвитку транспортної галузі.

Для більш глибокого розуміння сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі визначимо її суб'єктів.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» в якості суб'єкта державної політики розвитку транспортної галузі виступають органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання, що забезпечують діяльність зазначеної галузі [108].

У свою чергу, для того, щоб не випустити з аналізу інші елементи транспортної галузі, вважаємо за необхідне застосовувати більш широке поняття – суб'єкти впливу у транспортній галузі, під якими пропонуємо розуміти цільові групи, які безпосередньо впливають на функціонування транспортної галузі, наприклад, контролюючі органи.

Малиш Н. зазначає, що державне управління транспортною галуззю України здійснюється за галузево-територіальним принципом. За цим принципом серед органів державного управління транспортною галуззю можна виділити дві групи суб'єктів.

Перша група – це центральні галузеві органи управління: Міністерство інфраструктури України, державні служби окремих видів транспорту, органи

управління залізниць, органи юридичних осіб – підприємств транспорту.

Друга група суб'єктів – місцеві органи управління. Це місцеві ради, державні адміністрації, інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції [185].

Згідно з Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, суб'єктами господарської діяльності у транспортному комплексі є підприємства та організації Укрзалізниці, Укрвіатрансу, Укрморрічфлоту, Укрвототрансу, в дорожньому господарстві - підприємства та організації, що належать до сфери управління Укравтодору, інші підприємства і організації незалежно від форми власності [229].

Відповідно до статті 5 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 р., суб'єктами державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження є: Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, державна спеціалізована експертна установа з технічного розслідування подій на транспорті, Національна поліція України, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади в межах своїх повноважень [95].

До суб'єктів державної політики розвитку авіаційного транспорту, на нашу думку, і у відповідності із Повітряним кодексом України, доцільно віднести:

- авіаційні перевізники (авіаперевізники) – суб'єкти господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом;
- суб'єкти авіаційної діяльності - фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять

діяльність у галузі цивільної авіації;

- суб'єкти наземного обслуговування - суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування [216].

Для більш глибокого розуміння сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі визначимо її об'єктів.

На нашу думку, до об'єктів державної політики розвитку транспортної галузі доцільно віднести регіони, території, об'єкти, а також явища та проблемні ситуації, які виникають в зазначеній галузі та потребують невідкладного вирішення суб'єктом державної політики.

До об'єктів державної політики розвитку авіаційного транспорту, на нашу думку, і у відповідності із Повітряним кодексом України, доцільно також віднести об'єкти авіаційної діяльності – повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності [216].

До об'єктів міського електричного транспорту, згідно Закону України «Про міський електричний транспорт» віднесено рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для забезпечення надання транспортних послуг [101].

На жаль, Законі України «Про транспорт» та в інших основних законодавчих актах, які унормовують діяльність інших видів транспорту (окрім двох вищезазначених) в Україні відсутнє чітке визначення поняття «об'єкт» державної політики розвитку того чи іншого виду транспорту, що потребує відповідного внесення змін у національне законодавство.

Важливою теоретико-методологічною основою державної політики розвитку транспортної галузі є обґрунтування принципів її формування та реалізації. Адже в залежності від принципів державної політики визначається, в тому числі, ефективність і результативність транспортної галузі та розв'язання існуючих проблем її функціонування [190].

За визначенням Одінцової Г. та Мельтюхової Н., під принципами

управління розуміють керівні правила, основні положення, норми поведінки, що відображають найбільш загальні стійкі риси законів і закономірностей управління, яких необхідно дотримуватись в управлінській діяльності [209].

Згідно із Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» від 11 вересня 2003 р., № 1160-IV, принципами державної регуляторної політики повинні бути наступні: доцільність; адекватність; ефективність; збалансованість; передбачуваність; прозорість та врахування громадської думки [99].

На жаль, Закон України «Про транспорт» не містить визначених принципів функціонування та розвитку транспорту в Україні. Більше того, навіть не всі базові законодавчі акти за видами транспорту (а лише два – внутрішній водний транспорт та міський електричний транспорт) містять положення щодо принципів їх діяльності.

Так, згідно зі статтею 6 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 р., функціонування та розвиток внутрішнього водного транспорту в Україні здійснюється за принципами:

1) забезпечення балансу інтересів держави, інвесторів, органів місцевого самоврядування, споживачів транспортних послуг, суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього водного транспорту незалежно від форми власності;

2) забезпечення рівності прав усіх суб'єктів господарювання шляхом створення конкурентного середовища серед суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) на внутрішньому водному транспорті;

3) розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю;

4) забезпечення захисту інтересів держави, інвесторів та збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;

5) пріоритетності підтримки і створення умов для розвитку

інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту з боку приватних національних, іноземних інвесторів та міжнародних організацій;

6) пріоритетності сталого комплексного розвитку, нарощування потенціалу та забезпечення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту з іншими видами транспорту;

7) пріоритетності забезпечення безпеки судноплавства, життя і здоров'я людини, охорони об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;

8) пріоритетності запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів;

9) підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів;

10) забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, уніфікація законодавства з європейськими та світовими стандартами у цій сфері [95].

Згідно Закону України «Про міський електричний транспорт» (стаття 7) принципи реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту наступні:

- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
- пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
- створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
- беззбиткової роботи перевізників [101].

На нашу думку, державна політика розвитку транспортної галузі також має відповідати таким принципам: законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; доступності транспортних послуг; відкритості; врахування громадської думки; соціальної справедливості; економічної обґрунтованості; інформаційності;

відповідальності; екологічної свідомості; збалансованості та передбачуваності.

Важливу роль у питаннях забезпечення процесу формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі відіграють обрані методи, під якими розуміється сукупність засобів і прийомів впливу держави через законодавчі й виконавчі органи на відповідні суб'єкти з метою створення або забезпечення умов їх діяльності відповідно до національної економічної політики [62].

Під методами діяльності органів публічної влади Діденко Н. розуміє конкретні прийоми і способи організації роботи та безпосереднього функціонування органів державної влади і місцевого самоврядування і виділяє такі найбільш поширені методи публічного управління та адміністрування: правового регулювання, організаційно-розпорядчі (адміністративні), економічні, соціально-політичні, соціально-психологічні та морально-етичні [240].

До методів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі нами віднесено:

- політико-правові, які базуються на політичних, політико-інтеграційних угодах, а також нормативно-правових інструментах регулювання транспортної галузі;
- адміністративні, які ґрунтуються на застосуванні адміністративних актів і процедур, які обов'язкові до виконання суб'єктами транспортної галузі. Ознаками адміністративних методів державної політики є прямиий вплив органів державної влади на дії суб'єктів транспортної галузі через накази, розпорядження, встановлення обов'язків, норм поведіння; відповідальність суб'єктів господарювання тощо. Тобто важливим інструментом державної політики розвитку транспортної галузі має стати ефективне адміністрування, основними завданнями якого є: оптимізація управлінської діяльності центрального органу виконавчої влади, місцевих рад народних депутатів, інші спеціально уповноважені на те органи

відповідно до їх компетенції, з метою забезпечення комплексного розвитку та скоординованої діяльності всіх секторів транспортної галузі в межах єдиної транспортної політики та системи; формування та посилення функцій управління транспортним комплексом у сферах забезпечення безпеки, ліцензування та сертифікації, розробки регіональних програм та пропозицій для державних програм розвитку галузі, контролю за їх реалізацією, а також за використанням виділених бюджетних коштів тощо; координація роботи видів транспорту при перевезеннях у змішаному сполученні, а також скоординований розвиток видів транспорту при освоєнні нових територій та реконструкції існуючих мереж; посилення ролі експедиторських компаній та логістичних центрів; подальша оптимізація структури та діяльності державних підприємств;

- правові, які є основою системи державного управління і базуються на законодавчо-правових та нормативно-правових інструментах у транспортній галузі. Правові методи регулювання – це діяльність держави щодо встановлення обов'язкових для виконання юридичних норм (правил) поведінки суб'єктів права у транспортній галузі. З їх допомогою реалізується функція держави – забезпечення розвитку транспортної галузі, під чим розуміється визначення прав та відповідальності суб'єктів (транспортних підприємств та їх клієнтів), формування мінімальних вимог до кваліфікації транспортних підприємств до якості наданих послуг тощо;

- економічні, що передбачають створення державою умов, які роблять відповідну діяльність суб'єктів у транспортній галузі вмотивованою, при цьому держава впливає на їх діяльність через відповідні економічні інструменти та стимули. Застосування економічних методів дає можливість створювати економічні умови, які спонукають суб'єктів транспортної галузі діяти в необхідному для суспільства напрямку, вирішувати ті або інші завдання відповідно до загальнодержавних інтересів. Формування та реалізація державної політики за допомогою економічних методів дає можливість суб'єктам транспортної галузі зберегти право на вільний вибір

своєї економічної поведінки;

- соціальні, які базуються на відкритості інформації та широкій участі суспільства у формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, при цьому держава впливає на суб'єкти транспортної галузі на їх діяльність через відповідні соціальні гарантії та стандарти;
- організаційно-інформаційні методи стосуються регламентації та зміни організаційного аспекту, як самої господарської діяльності, так і насамперед взаємовідносин, взаємодії різних суб'єктів між собою з приводу вирішення різноманітних питань і проблем у транспортній галузі (наприклад, у сфері статистичного обліку). Організаційно-інформаційні методи, які держава використовує для впливу на формування громадської думки, суспільної свідомості, економічного мислення, охоплюють заходи роз'яснення й популяризації цілей і змісту державної політики розвитку транспортної галузі.

Узагальнюючи вищенаведене, можна зазначити, що у сучасній державі наявний достатньо широкий перелік методів, напрямків, заходів та інструментів впливу на розвиток транспортної галузі в цілому та окремих її секторів, зокрема (рис. 2.3).

На наш погляд, стратегічною метою державної політики розвитку транспортної галузі країни є її інтенсивний конкурентний розвиток та всебічна інтеграція в глобальний економічний простір, як необхідна передумова стійкого розвитку економіки країни, підвищення рівня життя населення, зменшення впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки та державного суверенітету України.

При цьому формування та реалізація такої дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі, яка дозволить досягти зазначеної мети, потребує чіткого теоретико-методологічного визначення таких наукових категорій, як «механізм державного управління» та «механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі».



Рис. 2.3. Методи, напрямки, заходи та інструменти формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі [121].

Тобто в умовах сучасних глобальних трансформацій, викликів та загроз питання розгляду змісту та особливостей цих ключових дефініцій

галузі науки публічне управління та адміністрування в будь-якій сфері (в тому числі в транспортній галузі) є надзвичайно актуальним.

Так, Малиновський В. вважає, що механізм державного управління є сукупністю засобів організації управлінських процесів і способів впливу на розвиток об'єктів, якими управляють, з використанням відповідних методів управління, спрямованих на реалізацію цілей державного управління [184].

Майстро С. під механізмом державного управління розуміє систему, яка має на меті досягнення поставлених завдань щодо забезпечення матеріальних й інших важливих потреб суспільства для досягнення економічного ефекту, використовуючи при цьому інструменти державного впливу [180].

В сучасних умовах у багатьох програмних документах, які розробляються з метою формування та реалізації державної політики, набуло поширеного застосування поняття «механізм формування та реалізації державної політики». Адже саме механізми формування та реалізації державної політики є самостійною підсистемою у будь-якій державно управлінській системі. Більше того, саме механізми формування та реалізації державної політики об'єднують суб'єктну і об'єктну підсистеми в цілісну систему.

Базовим елементом дефініції «механізм державного управління» є поняття самого терміну «механізм».

«Механізм» із грецької мови перекладається як «зброя, машина» [87].

Під «механізмом держави» Шамхалов Ф. в широкому розумінні визначає механізм практичної реалізації державної влади, а у вузькому – конкретний засіб впливу держави на суспільство для вирішення поставлених завдань або розв'язання протиріч [309].

Бакуменко В. визначає сутність механізму державного управління, як «практичні заходи, засоби, важелі, стимули, за допомогою яких органи державної влади впливають на суспільство, виробництво, будь-яку соціальну систему з метою досягнення поставлених цілей» [20].

На думку Лозинської Т., діяльність держави реалізується через механізм державного управління, тобто механізм держави як складної, динамічної, самоорганізованої системи, яка до того ж у певні проміжки часу розвивається досить спонтанно (кризи, революції, реформи, наукові відкриття) [178].

Акімова Л. вважає, що під механізмом державного управління слід розуміти систему, яка має на меті досягнення поставлених завдань щодо забезпечення матеріальних і інших важливих потреб суспільства для досягнення економічного ефекту, використовуючи при цьому інструменти державного управління [8].

Федорчак О. дійшов висновку, що механізм державного управління – це механізм, як система, призначена для практичного здійснення державного управління та досягнення поставлених цілей, яка має визначену структуру, методи, важелі, інструменти впливу на об'єкт управління з відповідним правовим, нормативним та інформаційним забезпеченням [299].

На нашу думку, механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі представляє собою сукупність принципів, методів, інструментів та способів (правила) їх застосування суб'єктом по відношенню до об'єкта в межах діючого законодавства з метою інтенсивного конкурентного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки та державного суверенітету України.

В межах проведеного наукового дослідження було виокремлено такі функціональні механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі: політико-інтеграційний, адміністративно-правовий, соціально-економічний, інноваційно-інвестиційний, інформаційно-моніторинговий (рис. 2.4).

Основою політико-інтеграційного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є: необхідність врахування питань розвитку транспорту та дорожньої інфраструктури при розробці,



Рис. 2.4. Система формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Джерело: розробка автора

прийнятті та реалізації політичних рішень, а також при аналізі та оцінці результатів і наслідків прийнятих будь-яких політичних рішень; участь нашої країни у міжнародному співробітництві в сфері транспорту у відповідності до українського законодавства та міжнародних угод з обов'язковим урахуванням національних інтересів; розвиток міждержавної та міжрегіональної інтеграції в сфері транспорту (в тому числі в умовах Європейської інтеграції України).

Політико-інтеграційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі передбачає: реалізацію міжнародних, національних, регіональних, місцевих, галузевих та цільових програм (проектів) в сфері транспорту; координація прийняття політичних рішень та реалізації проектів в транспортній галузі на різних рівнях: між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, громадами, підприємцями, громадськими організаціями, освітньо-науковими установами, іншими організаціями та підприємствами, в тому числі в межах реалізації публічно-приватного партнерства.

Адміністративно-правовий механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі – це система законодавчих та нормативно-правових актів держави (Конституція України; нормативно-правові акти: Верховної Ради України, Президента, Кабінету Міністрів, міністерств і відомств, органів місцевого самоврядування; кодекси, стратегії, концепції, програми тощо), яка регламентує всебічний розвиток зазначеної галузі; забезпечує гармонізацію українського законодавства в зазначеній сфері із міжнародним законодавством, в тому числі правовим полем ЄС, забезпечує державний нагляд, здійснює відповідні процедури державної реєстрації, ліцензування, накладення санкцій, штрафів, заборон у транспортній галузі тощо.

При цьому ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку конкуренції; створення

рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту, а державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок (перевірка на дорозі).

Доцільність виокремлення соціально-економічного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі пояснюється нами з точки зору необхідності забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості діяльності цієї важливої сфери економіки.

Соціально-економічний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі здійснюється шляхом проведення економічної політики (податкової, фінансово-кредитної, тарифної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення, визначення пільгового контингенту для пасажирських перевезень, встановлення пільгових тарифів перевезення вантажів та пасажирів тощо.

Наприклад, згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» (стаття 15) підтримка (в тому числі соціальна та економічна) розвитку автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для: надання соціально значущих послуг такого транспорту; придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту; стимулювання розвитку ринку відповідних послуг; компенсації автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах загального користування, збитків від цих перевезень [92].

Формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі передбачає необхідність забезпечення транспортної галузі необхідними ресурсами: земельними, людськими, матеріальними, фінансовими, інвестиційними тощо.

А відповідно до програмного документа «Україна 2020: Стратегія національної модернізації», перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інноваційно-інвестиційний, який має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності. Це, звісно, стосується й транспортної галузі України.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів. Залучення інвестиційних коштів в інноваційні транспортні проекти - це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та підвищення конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державної політики розвитку транспортної галузі.

Тому нами виокремлено інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

Інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є сукупністю передбачених законодавством організаційних, фінансових та економічних стимулів, важелів та інструментів за допомогою яких забезпечується (або має забезпечуватися) стійке функціонування транспортної галузі та її інноваційно-інвестиційний розвиток за рахунок визначених законодавством джерел фінансування.

Фінансування інноваційно-інвестиційних заходів у транспортній галузі здійснюється за рахунок коштів Державного та місцевих бюджетів, коштів юридичних та фізичних осіб, допомоги іноземних партнерів, кредитних ресурсів фінансових установ, різноманітних фондів, коштів суб'єктів господарювання, грантових надходжень, які формують основні напрями вкладень у розвиток транспортної галузі. Окремими інструментами інноваційно-інвестиційного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є відповідні напрями політики

держави: грошово-кредитна, фіскальна, податкова, бюджетна тощо.

Інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі охоплює такі інструменти: податки та збори; економічні нормативи та ліміти; державні інвестиції; амортизаційні відрахування; митні тарифи; державні цільові програми і проекти; лізинг; страхування; субсидії; цільове фінансування на безповоротній основі й надання безвідсоткових кредитів; забезпечення фінансування за рахунок коштів Державного або місцевих бюджетів тощо.

Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» (стаття 15) інвестиційну політику на автомобільному транспорті, спрямовану на виконання положень загальнодержавних програм розвитку автомобільного транспорту, реалізують органи виконавчої влади на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті реалізують суб'єкти господарювання шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, позичкових та залучених коштів [92].

Пропонуємо також виокремити інформаційно-моніторинговий механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, який має сприяти висвітленню особливостей її функціонування через застосування інформаційно-агітаційних кампаній та всебічного статистичного моніторингу розвитку галузі. Це обумовлено відсутністю цілісної державної інформаційної платформи для суб'єктів господарювання, особливо малого та середнього бізнесу, наприклад, щодо порядку та правил реєстрації, діяльності та закриття транспортних підприємств, здійснення ними експортно-імпортних операцій, а також низьким рівнем обізнаності транспортних підприємств щодо постійних змін у податковому, митному, ліцензійному законодавстві тощо.

Тобто інформаційно-моніторинговий механізм є важливим напрямом державного впливу щодо напрямів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі через інформаційну та моніторингову

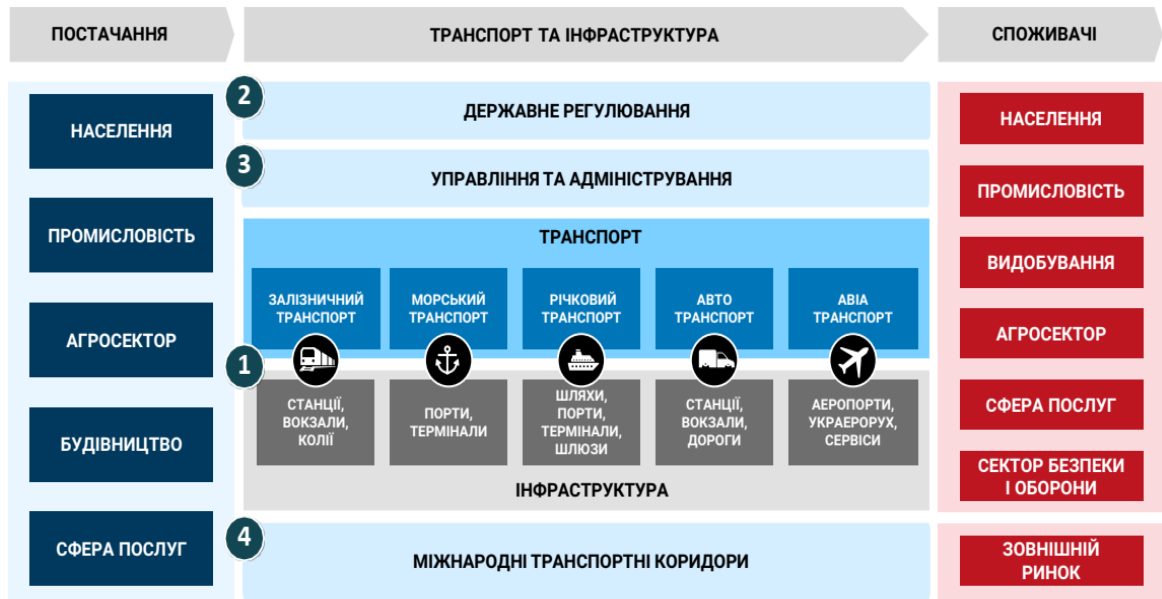
складові шляхом проведення роз'яснювальної роботи, інтерактивного діалогу, нарад, тренінгів, презентаційних заходів, прес-брифінгів, прес-релізів, публікації статистичних звітів та оприлюднення прогнозів та очікувань щодо розвитку транспорту та особливостей державної політики в зазначеній сфері, створення комунікаційних майданчиків зарубіжних і українських експертів в питаннях розвитку транспортної галузі тощо.

Отже, якщо розглядати у межах системного підходу транспортну галузь, як закриту систему, доцільно її удосконалення здійснювати у межах цілей, що лежать усередині галузі: підвищення продуктивності праці, зниження витрат, підвищення прибутковості тощо. Однак, якщо розглядати транспортну галузь, як відкриту систему (якою вона, звісно, і є), то це вимагає постановки інших цілей, що забезпечують успіх її розвитку не тільки при відповідності внутрішніх складових, а й низки чинників зовнішнього середовища (в тому числі й міжнародного), що постійно змінюються. Тому наявні завдання щодо вирішення проблем та протиріч подальшого розвитку транспортної галузі, які існують, як всередині системи, так і ззовні, потрібно вирішувати не тільки в межах транспортної галузі (менеджмент транспортних підприємств), а й ззовні (відповідна державна політика).

Тобто, якщо розглядати транспортну галузь, як відкриту систему, то принципову схему її складових, а також напрямів формування та реалізації відповідної державної політики розвитку за відповідними пріоритетами можна представити наступним чином (рис. 2.5).

При цьому стратегічними завданнями державної політики розвитку транспортної галузі в: економічній сфері є формування ефективної конкурентоспроможної сфери надання транспортних послуг; в соціальній сфері – розвиток соціальної інфраструктури та підвищення добробуту працівників транспортних підприємств та забезпечення населення країни якісними та доступними транспортними послугами; в екологічній сфері – зменшення негативного впливу галузі на довкілля шляхом підвищення її технологічного рівня, впровадження ресурсо- та енергозберігаючих

технологій на інноваційно-інвестиційній основі.



1. Забезпечення потреб української економіки за рахунок розвинутого та модернізованого транспорту та інфраструктури;
2. Забезпечення ефективної, результативної та справедливої державної політики;
3. Забезпечення ефективного публічного управління та адміністрування;
4. Реалізація експортного та транзитного потенціалу України

Рис. 2.5. Принципова схема складових транспортної галузі, напрямів формування та реалізації державної політики розвитку транспорту і інфраструктури за відповідними пріоритетами (1-4) [36].

Отже, на основі проведених наукових досліджень можна укласти, що тільки при забезпеченні реалізації на державному рівні вищенаведених цілей, принципів, методів, механізмів та інструментів формування державної політики розвитку транспортної галузі, відкриються додаткові можливості щодо забезпечення потреб економіки та суспільства, як необхідної передумови сталого розвитку країни та підвищення рівня життя населення. Більше того, в сучасних умовах подальший розвиток транспортної галузі України є не тільки невід'ємною складовою сталого розвитку країни, а й необхідною передумовою забезпечення національної безпеки та державного суверенітету України.

2.3. Теоретичні моделі і методологічні підходи до механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах

Загальновідомо, що транспортна галузь та дорожня інфраструктура значно впливають на рівень розвитку економіки та суспільства в цілому, про що яскраво свідчить досвід розвинутих країн, який, на нашу думку, необхідно розглянути з метою виокремлення певних напрямків, інструментів, засобів та механізмів формування та реалізації державної транспортної політики за кордоном з метою імплементації в українських реаліях.

Адже в сучасних умовах існує нагальна потреба модернізації державної політики розвитку транспортної галузі України з урахуванням передового іноземного досвіду, а вирішення існуючих проблем розвитку транспортної галузі має враховувати національні інтереси нашої держави у зазначеній сфері. Саме тому, на наш погляд, державна політика подальшого розвитку транспортної галузі України має враховувати і національний і передовий міжнародний досвід у цій сфері.

Слід зазначити, що ключовим моментом у питаннях формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі провідних країн світу є створення та забезпечення належного функціонування відповідної національної транспортної моделі.

Національна транспортна модель – це основний інструмент цифрового транспортного планування, представлення транспортних потоків, яке одержується за допомогою комплексу математичних алгоритмів, накопичених масивів соціально-економічних та транспортних даних (big data) у спеціалізованому середовищі розробки, призначений для оцінки існуючих та прогнозних параметрів переміщення пасажирських та вантажних потоків транспортним та маршрутним мережам певної території [120].

До речі, національна транспортна модель представляє собою «пакет» із кількох математичних моделей, заснованих на фактичних кількісних даних,

для прогнозування попиту на перевезення та оцінювання впливу заходів, спрямованих на задоволення такого попиту (викиди в атмосферу, кількість дорожньо-транспортних пригод, тривалість та швидкість поїздок тощо). Ця модель дозволяє порівнювати наслідки політичних дій, використовуючи широкий спектр критеріїв, що також уможлиблює зіставлення ефективності таких дій. Щоб визначити доцільні національні пріоритети для транспортної галузі в різних країнах використовується систематичне, засноване на фактичних даних, порівняння варіантів транспортної політики. Іншими словами, національна транспортна модель представляє собою засіб, за допомогою якого відповідальні особи, які розробляють політику та приймають рішення, можуть обговорювати різні варіанти покращень у транспортній галузі, використовуючи реальні факти та дані [212].

Слід зазначити, що створення національних транспортних моделей у Європі почалося ще з середини 1980-х рр., однією з перших таких моделей можна вважати національну модель Голландії (1985, Dutch National Model System), розроблену Департаментом управління водними ресурсами. Потім розробкою подібних моделей почали займатися і в інших європейських державах, а також у Японії та США. Досконало працюючих національних моделей транспорту доки не існує, а найближче до цієї мети підійшли такі країни, як Німеччина, Великобританія, Швеція, Нова Зеландія, Японія та інші [284].

Характерною рисою національних транспортних моделей є те, що актуалізація даних разом із удосконаленням розрахункових алгоритмів відбуваються постійно. Тобто національна транспортна модель – це операційний варіант національної транспортної політики. Адже нелегко розробити транспортну політику в країні, але ще складніше створити її модельний варіант. Розробка національної моделі примушує переглядати деякі, здавалося б, опорні моменти транспортної політики країни. В першу чергу, транспортна політика відбиває потребу країни в транспортному процесі. Другим моментом у функціонуванні національної транспортної

моделі є спосіб її реалізації, тобто має місце конкурентність різних моделей галузі. Національна транспортна модель направляє інтелектуальні потоки країни в одне русло і тим самим задає базу можливостей для тих, хто здійснює управління транспортною політикою [284].

Слід зазначити, що в розвинутих країнах є організації (установи), які відповідальні за збір даних у галузі транспорту. Вони забезпечують наявність не просто набору необхідних даних, а інформації для розробки та обслуговування моделей, які можуть використовуватися для прийняття рішень та формування національної транспортної політики, а також проведення аналізу з метою надання відповідної інформації для інституцій (осіб), які формують та реалізують державну транспортну політику та приймають відповідні державно управлінські рішення.

Що ж стосується України, очевидним є той факт, що Міністерство інфраструктури України та Укравтодор є великими гравцями у транспортній галузі. Разом з цим державні компанії, об'єднання приватного бізнесу, інженерні компанії, дослідницькі інститути, банки, міжнародні фінансові організації тощо також відіграють важливу роль у питаннях розвитку транспортної галузі та у складі єдиної системи мають однакову значимість попри те, яка їх роль, і виокремити ту чи іншу організацію (установу), як найважливішу неможливо, адже у цьому полягає сама сутність системи.

Тобто, на наш погляд, використовуючи закордонний досвід, необхідно в Україні створити Державний аналітичний центр із питань розвитку транспортної галузі для розробки та обслуговування української національної транспортної моделі.

Слід зазначити, що позитивні зміни у світовому транспорті на початку XXI ст. супроводжуються низкою негативних наслідків, масштаби та значущість яких дають підстави оцінювати їх як стратегічні виклики національного, регіонального і навіть континентального масштабу. До них належать: неприйнятний рівень людських втрат; зростання споживання невідновлюваних джерел енергії та негативного впливу на навколишнє

середовище; постійно зростаючі затримки пасажирів та вантажів на усіх видах транспорту, пов'язані як із об'єктивним недоліком потужностей транспортної інфраструктури, так і з низьким рівнем логістичного управління транспортними потоками.

Світовою транспортною спільнотою рішення знайдено у створенні транспортних систем, в яких засоби зв'язку, управління та контролю спочатку вбудовані в транспортні засоби та об'єкти інфраструктури, а можливості керування (прийняття рішень) на основі інформації, що отримується в реальному часі, доступні не тільки транспортним операторам, а й всім користувачам транспорту. За останні роки словосполучення «інтелектуальні транспортні системи» та відповідна аббревіатура – «ІТС» стали невід'ємною частиною стратегічних та програмно-цільових документів розвинених країн.

Навіть у межах Європейської економічної комісії ООН створено спеціальну робочу групу з впровадження транспортних інформаційних систем та кібербезпеки. У межах застосування автоматизованого транспорту створено підгрупи для ефективнішої роботи з різної тематики (сертифікація автоматизованого водіння, кібербезпека, зберігання даних тощо).

Під терміном «інтелектуальні транспортні системи» розуміється інтеграція сучасних інформаційних та комунікаційних технологій та засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтованими на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу. ІТС – це місце дотику транспортної індустрії та індустрії інформаційних технологій і базуються на моделюванні транспортних систем та регулюванні транспортних потоків [27].

У сучасній практиці прийнято відносити ІТС до одного з чотирьох поколінь розвитку цих систем:

Покоління 1. Розрахунок керуючих параметрів і введення їх в ІТС виконуються вручну.

Покоління 2. Розрахунок керуючих параметрів автоматизований, а

введення їх в АСУД виконуються вручну.

Покоління 3. Розрахунок керуючих параметрів і введення їх в ІТС автоматизовані. Управління (реагування на зміни транспортного потоку) проводиться з урахуванням динаміки транспортних потоків (TR-метод) за допомогою зміни заздалегідь розрахованих тимчасових таблиць.

Покоління 4. Розрахунок керуючих параметрів і введення їх в ІТС автоматизовані. Управління проводиться в реальному часі (з короткостроковою затримкою реагування або прогнозуванням транспортних потоків), з урахуванням локальних змін транспортних потоків [27].

В даний час ІТС 3-го і 4-го поколінь встановлені в декількох десятках міст: в 53 містах Великобританії, в Мадриді, Гонконгу, Токію, Торонто, Бордо, Бахрейн та інших. Найважливішою складовою ІТС є система інформування учасників руху, яке глобально розповсюдилася з розвитком Інтернет-мереж.

Слід зазначити, що досвід розвитку ІТС в Україні суттєво відстає від рівня опрацювання цього питання у розвинених країнах світу, тому розглянемо цей досвід з метою імплементації в українських умовах.

Так, досвід країн Євросоюзу, США, Японії, Китаю та інших держав у просуванні проектів ІТС свідчить, що в умовах ринкової економіки лише єдина державна політика дозволяє об'єднати зусилля держави та її суб'єктів, бізнесу всіх рівнів та секторів економіки у вирішенні загальнонаціональних цілей у транспортній галузі. Саме держава здійснює стратегічно-інноваційну функцію – підтримує базисні технологічні та економічні інновації, надаючи їм початкового імпульсу.

До основних функцій держави при формуванні інтелектуальної транспортної системи у розвинених країнах можна віднести:

- організуюча та координуюча роль у створенні інституційної основи для розробки національної архітектури ІТС та координаційних планів розвитку;
- регулююча роль – створення правового поля, стандартизація

параметрів у сфері безпеки та технічної сумісності;

- стимулююча роль – підтримка досліджень та соціально-орієнтованих проектів ІТС – сервісів у сфері громадського транспорту та невідкладних служб;
- інвестиційна роль – розробка та реалізація ІТС-проектів, що вирішують завдання безпеки та продуктивності, які можуть створюватися та експлуатуватися із залученням приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства [121].

Світова практика впровадження ІТС забезпечує впровадження досягнень телематики у всі види транспортної діяльності для вирішення питань економічного та соціального характеру – скорочення аварійності, підвищення ефективності громадського транспорту та вантажоперевезень, забезпечення загальної транспортної безпеки, покращення екологічних показників. Розробка та розгортання ІТС – це потенційно ефективний конкурентоспроможний інноваційний бізнес та стимул розвитку нового високотехнологічного сектору промисловості, що є важливим антикризовим фактором.

Механізми реалізації концепції інтелектуальних транспортних систем відрізняються у різних країнах, проте ключові компоненти однакові. За наявності апробованої у світі загальної концепції розвитку ІТС, усі країни мають свої національні концепції та пріоритетні програми розгортання ІТС, що зафіксовано у тих чи інших державних документах. Впровадження ІТС носить стратегічний характер, визначає загалом конкурентоспроможність кожної країни на світовому ринку та у зв'язку зі значною капіталомісткістю не реалізується без безпосередньої участі держави.

За оцінкою фахівців, обсяг світового ринку ІТС становить понад 313 млрд. євро. Розвиток ІТС методологічно базується на системному підході, формуючи ІТС саме як системи, а не окремі модулі (сервіси). А підходи до створення ІТС ґрунтуються на принципі модернізації, реінжинірингу транспортних систем, що діють [27].

Звідси випливають важливі принципи поетапного розвитку та модульності створення ІТС. Організаційно-методичною основою вдосконалення ІТС є національні концепції розвитку ІТС, національні архітектури ІТС та інші програмні документи, які дозволяють залучати нових гравців на ринок. Концептуальну схему побудови ІТС слід розглядати, як організацію системної форми взаємодії всіх видів транспорту, найефективніше використання транспортного ресурсу з допомогою спільних транспортних операцій із найбільш раціональними варіантами структурнопоточних схем руху пасажирів і вантажопотоків, забезпечуючи якість транспортних послуг.

Транспортна політика Європейського Союзу представляє собою поєднання правового регулювання та міждержавного співробітництва. Вона ґрунтується на розробці політичних документів, таких як «Біла книга», «Зелена книга», планів дій та програмах, а також директивах ЄС. Особливе значення у цьому питанні має «Біла книга» ЄС, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним актом транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку, в тому числі на основі ІТС [26].

Слід звернути увагу на тлумачення поняття «ІТС» у директивах Європейського Союзу. Директива Єврокомісії 2010/40/ЄУ від 7 липня 2010 р. визначає під терміном «Інтелектуальні транспортні системи» або «ІТС» системи, в яких застосовуються інформаційні та комунікаційні технології в галузі транспорту, у тому числі в інфраструктурі, на транспортних засобах, а також у дорожньо-транспортному регулюванні, управлінні мобільністю та при взаємодії всіх видів транспорту і може включати різні моделі, технології і системи [120].

Поточний стан розвитку інформаційних систем у світі свідчить про високий рівень державного інтересу до створення власних інтелектуальних транспортно-дорожніх систем, а також формування умов об'єднання різних

національних систем у транснаціональні. З цією метою створені та вже багато років функціонують системи стандартизації різного рівня, які мають виражену тенденцію до взаємної гармонізації.

Як такі, що мають найбільший вплив у сфері технічного регулювання ІТС, слід виділити три світові системи стандартизації:

- ISO – міжнародна організація зі стандартизації (ISO – International Organization of Standardization), де сфера ІТС регулюється технічним комітетом 204 (Technical Committee 204 – Intelligent Transport Systems);
- CEN – європейського комітету зі стандартизації (CEN – European Committee for Standardization), де сфера ІТС регулюється технічним комітетом 278 (Technical Committee 278 – Road Transport and Traffic Telematics);
- ITS Standards of Japan – японська система стандартизації.

Створені у цих організаціях робочі групи спеціалізуються за напрямками: архітектура; системи повернення викрадених транспортних засобів; громадський транспорт; управління стоянками та парковками; суспільний ближній зв'язок; інтерфейс людина / машина; автоматична ідентифікація транспортних засобів; широкосмуговий зв'язок / протоколи та інтерфейси; системи управління вантажним транспортом та рухомим складом тощо.

Зазначимо, що у світі існують різні концепції вже апробованих ІТС. Залежно від низки політичних та соціальних особливостей тієї чи іншої країни, пріоритети в сервісах розставляються по-різному.

Наприклад, у КНР і Сінгапурі держава забезпечує розвиток ІТС і заробляє на сервісах, а Європейський Союз йде шляхом розвитку комерційних ІТС з регулюванням в основному соціальної сфери та систем безпеки. З урахуванням різних апробованих систем ІТС багато країн з розвиненою економікою мають свої національні концепції та пріоритетні програми розгортання ІТС, що знаходить відображення в їх програмних документах [120].

Аналіз існуючих у різних країнах ЄС національних інтелектуальних транспортних систем та вироблення узгоджених підходів щодо їх взаємодії дозволяє реалізувати комплекс заходів щодо обґрунтування оптимальної вартості, проектування, експлуатації та розвитку ІТС-проектів. Узгоджені підходи визначають основні напрямки розвитку нормативно-технічної та правової діяльності держав-членів ЄС у розвитку технічного та технологічного інструментарію ІТС. Це дозволяє виключити практику необґрунтованих прийняття рішень щодо актуалізації архітектури та технічного оснащення ІТС, дає методичний інструментарій для формування об'єктного представлення та забезпечує вдосконалення взаємодії національних інтелектуальних транспортних систем держав-членів Європейського Союзу.

При цьому одним із завдань скоординованої (узгодженої) транспортної політики є інтеграція транспортних систем держав-членів ЄС у світову транспортну систему, підвищення якості транспортних послуг та забезпечення безпеки на транспорті, зниження шкідливого впливу транспорту на довкілля та здоров'я людини.

У зв'язку з цим у перспективі узгоджені підходи щодо взаємодії національних інтелектуальних транспортних систем держав-членів ЄС мають вирішувати такі завдання:

- підвищення доступності транспортних послуг, безпеки на транспорті; ефективності управління транспортними процесами (зокрема: зростання пропускної спроможності транспорту, оптимізації використання громадського транспорту, збільшення вантажообігу та пасажиробігу);
- зниження дорожньо-транспортних пригод на окремих ділянках;
- зниження шкідливого впливу транспорту на довкілля та здоров'я людини;
- підвищення рівня життя та соціально-економічного розвитку країн співдружності [391].

Світовий досвід розвитку проектів ІТС нараховує на сьогоднішній

момент більше 40 років для Японії, близько 30 років - для Європи і Америки. Як найбільш ефективні можна виділити низку проєктів у світовій практиці проєктування ІТС [410].

Так, у 90-х роках ХХ ст. в США були чітко сформульовані основні етапи вирішення проблем розвитку і впровадження ІТС: математичне моделювання руху автомобілів і транспортних потоків (так зване мікро- та макромоделювання); єдина система інформування; електронна система вибору і вказівки маршруту; система надання допомоги водіям. І зараз вся мережа автомобільних магістралей, що ведуть до великих міст США (Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес, Нью-Йорк та інші) оснащена ІТС.

У Канаді велика увага приділяється взаємозв'язкам міської системи з системою доріг і автомагістралей в приміських зонах. За приклад взято міську мережу в Монреалі, де в міську систему управління рухом транспортних потоків входять і автомагістралі приміської зони, тобто приблизно до 70-100 км від міста.

В Японії практично вся дорожня мережа, як в містах, так і на трасах, обладнана локальними ІТС різного ступеня складності [27].

В даний час значна частина території, наприклад, США чи Франції, охоплена інформаційними системами, які передають кількісні дані про транспортні потоки в реальному часі. В останні роки знаходять все більшого поширення системи, що прогнозують середню швидкість і час проїзду за тими чи іншими маршрутами. Подібні системи надають досить істотний вплив на перерозподіл транспортних потоків. У штаті Техас силами Техаського департаменту транспорту успішно впроваджена система ІТС, що базується на поєднанні центрального погодинного і центрального адаптивного управління з використанням бібліотеки заздалегідь розрахованих ПК [89].

Японія є передовою країною в сфері розробок і використання вищих форм автоматизованих систем управління транспортом, яка вже перейшла на рівень інтелектуальних транспортних систем управління. Крім Японії інші

країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону також цілеспрямовано вкладають кошти в розвиток транспортних систем управління. А у деяких містах Австралії для зонального керування транспортними контролерами використовується керуюча система SCATS, яка часто зкомбінована з іншими підсистемами.

Також велику увагу розвитку інтелектуальних транспортних систем управління приділяється у Китаї, де створено комісію з управління розвитком досліджень інтелектуальних транспортних систем та розроблено програму, що включає загальну стратегію розвитку ІТС та перелік пілотних демонстраційних проєктів. У ці пілотні проєкти в першочерговому порядку включені міські центри управління рухом і електронні системи оплати за проїзд [27].

Активна робота з впровадження інформаційних систем у транспортній галузі ведеться в Казахстані у межах реалізації Державної програми «Цифровий Казахстан» Міністерством промисловості та інфраструктурного розвитку Республіки. Реалізація проєкту ІТС спрямована на збільшення транзитного потенціалу та зниження смертності внаслідок ДТП, підвищення безпеки дорожнього руху та максимальне використання потенціалу автодорожньої інфраструктури.

Указом Президента Республіки Казахстан № 464 від 8 січня 2013 р. «Про Державну програму «Інформаційний Казахстан – 2020» встановлено таке визначення ІТС: «Базовим інструментом для вирішення завдання підвищення ефективності та привабливості транспортної галузі Казахстану має стати впровадження інтелектуальної транспортної системи – комплексу взаємопов'язаних вирішального завдання управління дорожнім рухом, моніторингу та управління роботою всіх видів транспорту (індивідуального, громадського, вантажного), інформування громадян та підприємств щодо організації транспортного обслуговування на території регіону, країни. ІТС спрямовано на вирішення трьох основних завдань: безпека, мобільність, захист довкілля» [286].

Відповідно до Стратегічного плану розвитку Республіки Казахстан до 2025 р., затвердженого Указом Президента Республіки Казахстан від 15 лютого 2018 р. № 636, будуть запроваджені інтелектуальні системи (у тому числі на основі технології блокчейн з використанням «великих даних») планування та формування вантажо- та пасажиропотоків, відстеження руху вантажів у онлайн-режимі, виконання митних операцій. Це дозволить збільшити транзитний потенціал, сформувати сервісну інфраструктуру міжнародного рівня та мережі торговельно-логістичних центрів для здійснення мультимодальних перевезень, визначити потреби у подальшому розвитку інфраструктури [286].

Отже, світова спільнота протягом тривалого часу створює та впроваджує інтелектуальні транспортні системи та їх елементи. Досвід країн ЄС, США, Японії, Китаю та інших держав у просуванні проектів ІТС показує, що в умовах ринкової економіки тільки спільна державна політика дозволяє об'єднати зусилля держави та її суб'єктів, бізнесу всіх рівнів та секторів економіки у вирішенні загальнонаціональних цілей у транспортному комплексі.

Спираючись на світовий досвід можна стверджувати, що розвиток ІТС в сучасних умовах є одним з найбільш ефективних шляхів вирішення складних проблем у транспортній галузі. Тому питання розробки обґрунтованих технічних вимог до ІТС є найважливішим, і особливо для України, де є значна нерівномірність у розвитку транспортної інфраструктури по регіонах, а особливості міської забудови та топологія українських міст значно відрізняється від топології європейських та американських та японських міст.

Однією з провідних сфер транспортної галузі України є залізничний транспорт, адже, наприклад, відсоток залізничного транспорту у вантажообігу усіх видів транспорту України один з найбільших у світі – 50,7%. Для порівняння: в США – 50%, у Франції – 24%, в Німеччині – 20% [306].

Це вказує на те, що в інших країнах реальну конкуренцію залізничному транспорту становлять інші види транспорту і, в першу чергу – автомобільний. В Україні ж, за цілою низкою причин, альтернативи перевезень залізничним транспортом практично немає. Враховуючи той факт, що сфера залізничного транспорту в Україні потребує кардинального реформування, розглянемо особливості зарубіжного досвіду в проведенні зазначених реформ.

В усіх провідних країнах світу у кінці ХХ ст. була розпочата реструктуризація діяльності національних залізниць. Причини такого процесу були схожі для різних країн, а саме:

- конкуренція з боку інших видів транспорту, в основному – автомобільного;
- нездатність залізниць швидко адаптуватися до ринкових умов, що стрімко змінювалися;
- стали стрімко погіршуватися основні економічні показники діяльності національних залізниць (низька продуктивність праці, надмірна зайнятість, борги) [257].

Як результат зазначених процесів – залізниці швидко стали втрачати свою частку ринку, а держави вже не могли дотувати і субсидувати збиткові перевезення. Звичайно, різні країни мали свої національні особливості.

Наприклад, Японія зіткнулася з проблемою управління перевізного процесу в різних регіонах країни, а Німеччина з початку 90-х рр. ХХ ст. вирішує проблему об'єднання залізниць у своїх західних і східних регіонах.

Аналіз структурних реформ на залізницях країн Європейського Союзу, США і Канади показав, що останні десятиліття в цих країнах пішли на те, щоб розділити в різні сфери бізнесу і відповідного державного регулювання інфраструктуру, перевізну і допоміжну діяльність залізниць.

За характером функціональної інтеграції можна виділити чотири групи країн, що застосували в управлінні залізничною галуззю різні концептуальні моделі [275].

Модель №1. Велика група країн: США, Канада, Мексика, Бразилія, Аргентина, Австралія, ЮАР, Польща, Індія, Китай, які допускають вертикальну інтеграцію структур, а саме, перевізники володіють інфраструктурою, або навпаки, підприємства залізничної інфраструктури займаються перевізною діяльністю.

В наведеному списку – США і Канада – країни, де залізничні мережі належать приватним компаніям, які й здійснюють перевезення. Практично повна приватна власність в транспортній сфері примушує владу США і Канади регулювати діяльність транспортних компаній з метою досягнення громадських інтересів. Так, незалежний регулюючий орган – Рада з наземного транспорту США, який призначається Президентом США, діяльність якої не залежить від виконавчої влади (Міністерства транспорту) і фінансується Сенатом, а основними її функціями є:

- нагляд за діяльністю публічних транспортних компаній;
- запобігання зайвій монополізації в секторі залізничних послуг;
- спростування рівня тарифів у разі домінуючого положення окремих компаній;
- нагляд за отриманням компаніями обґрунтованих доходів.

Схожими за цілями, функціями та завданнями є діюче в Канаді Канадське транспортне агентство. На додаток до свого американського аналога Агентство займається встановленням тарифів на перевезення зерна і розглядає суперечки між перевізниками і вантажовласниками, а процедура формування і фінансування Агентства, а також його статус аналогічні тим, які існують в США.

У другій групі країн цієї моделі (до якої слід віднести і Україну) країни, в яких поєднання інфраструктурної і перевізної діяльності здійснюється на рівні однієї державної компанії. При цьому, інфраструктура залізниць знаходиться у власності держави [276].

Модель №2. Фінансове розділення залізниць в умовах вертикальної інтеграції. Така модель характерна для регулювання залізничної галузі в

країнах зі значним державним контролем за діяльністю базових галузей економіки.

Так, транспортні компанії в таких країнах, як Австрія, Італія, Франція, Швейцарія знаходяться у власності держави. У цих країнах діяльність залізниць поділена за функціональною ознакою на дві компанії. Причому цей поділ можна вважати умовним, адже поділені тільки фінансові результати діяльності залізниць – на інфраструктурні і перевізні. Одній компанії (перевізникові) дозволено обслуговування за контрактом іншої компанії (підприємства залізничної інфраструктури). Перевізник оплачує послуги за користування інфраструктурою. Держава в кожній з вищезгаданих країн має право втручатися, як в регулювання монопольного сектора залізниць, так і розробляти і коригувати правила взаємодії перевізників з підприємствами транспортної інфраструктури.

Країни зі значним державним впливом на бізнес декларують право існування декількох перевізників. Проте у вказаних країнах доки існує лише по одному залізничному перевізникові. Наприклад, у Франції перевізницька діяльність здійснюється на основі процедури ліцензування. При цьому, за останні 10 років видана всього одна ліцензія – державній компанії [277].

Модель №3. Холдингова залізнична компанія з розділенням за видами діяльності, тобто ця модель залізничного транспорту є проміжною між моделлю вертикально інтегрованих компаній і моделлю повного розділення за видами залізничної діяльності.

Так, німецький Холдинг Дейче Бан є акціонерним товариством у вигляді єдиного холдингу, що повністю належить державі, але діє на комерційній засадах. У холдингу створені: одне інфраструктурне підприємство і одна вантажна перевізницька компанія. Спочатку тільки державний перевізник працював на мережі залізниць, але до початку XXI століття стали з'являтися і приватні перевізники. Проте, їх питома вага в обсязі перевізної роботи поки що незначна. Підприємства інфраструктури беруть плату за користування їх послугами. Держава регулює тарифи за

користування інфраструктурою, забезпечує вільний доступ перевізникам до підприємств інфраструктури, стимулює (за рахунок надання безвідсоткових кредитів) розвиток мережі залізниць і транспортних терміналів. В майбутньому передбачається ліквідація холдингу і розвиток конкурентного сектора у сфері надання перевізних послуг [277].

Модель №4. Повне вертикальне розділення інфраструктурної і перевізної діяльності залізниць. Цю модель, як і дві попередні, характеризує наявність одного власника транспортної інфраструктури з державною формою власності. На сьогодні така модель знайшла застосування у Великобританії, Нідерландах, Швеції і Фінляндії.

Великобританія стала першою країною в процесі приватизації залізниць в Європі. Ще з початку 80-х рр. минулого століття стимулювалися процеси підвищення ефективності роботи залізниць за рахунок створення конкурентного середовища в перевізному секторі. Спочатку державна компанія була розділена на інфраструктуру, перевізника і власника рухомого складу. Зараз в мережі британських залізниць реально працює 5 перевізників. Усі вони є підприємствами приватної форми власності, а їх доступ до інфраструктури є вільним.

Ринок залізничних послуг у Великобританії регулює Апарат Керівника з регулювання залізничного транспорту, який є незалежним від урядових структур органом, який існує на основі самокупності. Основна стаття доходів Апарату – ліцензійні доходи на різні види діяльності. Метою діяльності цієї структури є забезпечення рівноправного доступу до залізничної інфраструктури. Окрім проведення процедур ліцензування у функції Апарату входить встановлення справедливих тарифів на користування інфраструктурою.

Слід зазначити, що аналогічні структури в залізничній сфері функціонують в Нідерландах, Швеції і Фінляндії. Окрім стимулювання розвитку конкурентного сектора у сфері перевізних послуг вони встановлюють тарифи за користування послугами природних монополій,

заснованих на принципах покриття їх витрат [277].

Проведений аналіз систем державного регулювання розвитку залізничного транспорту в розвинених країнах світу дозволяє зробити відповідні висновки, які можуть бути корисними для здійснення структурного реформування залізничного транспорту в Україні, а саме:

- практично в усіх провідних країнах світу головною передумовою реформування стало безумовне розділення функції управління діяльністю залізниць і функції ведення реального бізнесу, а загальний підхід до вирішення проблем полягає в посиленні ролі ринкових механізмів в економіці залізничного транспорту;

- країни, що найбільш просунулися в проведенні реформ, створили незалежні від урядових структур регулюючі органи у сфері залізничного транспорту;

- структурні перетворення майже в усіх європейських країнах об'єднує те, що перевізна діяльність (конкурентний сектор) відокремлена від інфраструктурної діяльності (природно-монопольний сектор). Так, наприклад, Директива Європейського Союзу 91/440 пропонує відділення інфраструктури залізниць від перевізної діяльності. Це вже зроблено в країнах ЄС в цілях збільшення прозорості фінансової системи і для того, щоб сприяти рівноправному доступу до інфраструктури залізниць сусідніх держав-членів ЄС. Зазначеним шляхом йдуть країни Центральної і Східної Європи, які очікують на вступ до Європейського Союзу, а також Швейцарія;

- економічна політика більшості країн світу (за винятком США, Канади і деяких інших) спрямована на те, щоб не лише зберегти інфраструктуру залізниць у власності держави, але і мати реальні важелі державного управління підприємствами природно-монопольного сектора;

- незважаючи на те, що процес створення інституту перевізників на національних залізницях Європи триває вже досить давно, проте ще не можна говорити з повною упевненістю про те, що перевізна діяльність стала тим бізнесом, який серйозно зацікавив приватні транспортні (в основному

транспортно-експедиторські) компанії. Проте, економічні передумови і правове поле для переходу перевізної діяльності на залізницях в конкурентне середовище в країнах Європи вже практично створені;

- немає одноманітності в організаційно-правових формах компаній, що займаються перевізною діяльністю в різних країнах світу – це й державні унітарні підприємства (у деяких країнах – франшизи), і державні компанії, і приватні компанії у формі акціонерних товариств;

- практично в усіх країнах світу допоміжна діяльність залізниць відокремлена від інфраструктурної і перевізної, а форма власності допоміжних підприємств – приватна [277].

Зазначені структурні реформи на залізницях провідних країнах світу тривають більше двадцяти-тридцяти років, і є певні результати. У більшості європейських країн залізничний транспорт якщо повністю і не повернув собі раніше освоєні обсяги перевезень вантажів, однак став активно протидіяти експансії автомобільного транспорту. У абсолютних показниках обсяги перевезень збільшилися в усіх європейських країнах, а реформи привели до стійкого зростання продуктивності праці, розширення асортименту і якості послуг, що надаються залізницями.

Отже, в більшості країн, на відміну від України, вже багато років не існує об'єднання в одній структурі органу управління галуззю і господарюючої структури. Тобто практично тільки в нашій країні міністерство управляє власною господарською діяльністю. Країни Європи вже відійшли від ситуації, коли 100% залізничного транспорту належить державі. Для цього було проведено реформування залізничного транспорту, а саме, відділено господарські функції від регуляторних, природно монопольну інфраструктуру від потенційно конкурентного ринку операторських компаній.

До речі, слід зазначити, що в різних країнах відбувається також реформування системи державного управління й у морських та річкових портах щодо розподілу регуляторних та господарських функцій [277].

Важливою складовою державної політики розвитку транспортної галузі зв кордоном є ліцензування діяльності на ринку міжнародних перевезень, яке здійснюється з метою:

- державного регулювання здійснення цього виду діяльності;
- забезпечення нормального функціонування ринку транспортних послуг;
- захисту інтересів споживачів цих послуг;
- реалізації вимог антимонопольного законодавства; безпеки дорожнього руху [279].

Умови ліцензування діяльності враховують конкурентний характер міжнародного ринку перевезень. Тому за останнє десятиліття процедури ліцензування міжнародної транспортної діяльності і доступу на ринок пройшли значний еволюційний шлях. Тому для формування цивілізованого ринку транспортно-експедиторських послуг в цілому, і для регламентації правил і процедур міжнародного транспортного посередництва зокрема, слід звернутися до досвіду, накопиченого в розвинених країнах світу.

Як приклад, можна було б розглянути умови доступу на транспортно-посередницькі ринки і регламентацію умов допуску до експедиторської діяльності у Німеччині.

Так, транспортно-експедиторська діяльність в Німеччині практично не має обмежень з боку держави, в той же час ця сфера не отримує державних субсидій на свій розвиток, оскільки є посередницькою. На транспортно-експедиторську діяльність поширюються загальні закони, що регламентують економічну діяльність, серед яких одним їх найважливіших є антимонопольне законодавство, як засіб для підтримки конкурентного середовища, усунення монополізму і визначення методів ведення конкурентної боротьби. Такими нормативними актами в Німеччині є закони про недобросовісну конкуренцію і про ведення конкурентної боротьби [226].

Антимонопольне законодавство Німеччини спрямоване проти підприємств, які шляхом зловживання своїм пануючим положенням і діючи,

як самостійно, так і спільно з іншими підприємствами, обмежують доступ до ринку іншим компаніям, невиправдано стримують конкуренцію, маючи можливість контролювати ринок певних товарів і послуг.

У Німеччині монополістами визнаються ті підприємства, які контролюють більше за одну третину ринку, при цьому їх щорічний дохід має бути вищий 125 млн. євро. Ринок експедиторських послуг в Німеччині, де він вважається «притулком» капіталів малих розмірів, не можна назвати монополізованим. Одним з методів підтримки конкуренції є стимулювання малого бізнесу. В Німеччині існує близько 4,5 тис. експедиторських і агентських фірм. Більшість з них знаходяться у приватній власності, хоча деякі компанії мають муніципальну та змішану форми власності. Порядок створення експедиторських фірм регулюється державою на загальних підставах.

Правові аспекти транспортно-експедиторської діяльності кодифікують в основному економічному законі країни – Німецькому торговельному висновку, а також врегульовані в зведенні правил – Загальнонімецьких умовах експедицій (ЗУЕ). Ці Умови підготовлено і погоджено союзами і асоціаціями різних сфер економіки, в т.ч. Федеральним союзом експедицій, Федеральним союзом німецької промисловості, Федеральним об'єднанням оптової і зовнішньої торгівлі, Делегацією німецької економіки і Головним союзом німецької роздрібною торгівлі. Хоча ЗУЕ формально носять рекомендаційний характер, проте на практиці, є уніфікованими, якого дотримуються усі суб'єкти транспортної і транспортно-експедиторської діяльності.

Загальнонімецькі умови експедицій (ЗУЕ) складаються з 15 розділів. У документі детально вказані усі права і обов'язки суб'єктів експедиторської діяльності, відбиті усі найважливіші умови договору транспортної експедиції. Про важливість ЗУЕ для німецької експедиторської галузі свідчить той факт, що вони застосовуються незалежно від того, внутрішня або міжнародна експедиція здійснюється. У Німеччині, на відміну,

наприклад від США, не існує розділення експедиторських операцій на внутрішні й міжнародні [240].

Подібні правила ведення транспортно-експедиторської діяльності характерні й для інших країн Європейського Союзу. Основні принципи такого регулювання прості, зрозумілі й базуються на трьох базових постулатах [240]:

- загальногромадянське законодавство визначає суб'єкти ринку транспортно-посередницької діяльності і базові умови здійснення діяльності, а експедитор офіційно оголошується професійним учасником ринку транспортних послуг;
- транспортно-експедиторська діяльність офіційно не ліцензується, проте для підприємств, що є експедиторами, експедиторська діяльність має бути основною; діяльність експедиторських компаній регламентується національними правилами, що визначають жорстку відповідальність транспортних посередників за наслідки своєї діяльності.

Важливо відзначити, що і в Європі, і в США експедиторська і агентська діяльність в транспортній галузі законодавчо відокремлена від діяльності перевізної [206].

Важливим напрямком формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі за кордоном, в тому числі і в питаннях «озеленення» транспорту є широке використання державно-приватного партнерства (ДПП). Така тенденція спостерігається і в країнах з перехідною економікою, і в таких розвинених країнах як Німеччина, США, Франція, де активно використовується механізм ДПП для надання транспортних послуг суспільству. У транспортній галузі США державно-приватне партнерство визначене, як угода між приватним підприємством і державним органом для більш активної участі в управлінні системою транспорту [209].

Міжнародний досвід свідчить, що для сталого розвитку транспортної галузі, окрім прийняття законодавчих актів у сфері державно-приватного партнерства, також застосовується механізм державної підтримки з метою

залучення приватних інвестицій на засадах ДПП.

Механізм ДПП формує підґрунтя для спільної відповідальності держави, громади і бізнесу за розвиток транспортної галузі, яка має пріоритетне значення для забезпечення сталого розвитку країни. Зокрема, йдеться про реалізацію інфраструктурних проектів в транспортній галузі, а саме: дорожньо-транспортне будівництво (автодороги, розв'язки, мости тощо); залізнична інфраструктура; аеропорти; порти тощо.

У Європейському Союзі визначають мету такого партнерства, як залучення фінансових ресурсів на будівництво, реконструкцію, модернізацію інфраструктурних об'єктів у транспортній галузі, який є компетенцією державного органу [179].

Великі транспортні проекти за кордоном часто приносять як прямий, так і непрямий (опосередкований) прибуток. Однак, оскільки ресурси державного бюджету обмежені, залучаються інші джерела фінансування, завдяки яким зацікавлені сторони можуть брати участь в реалізації проектів у транспортній галузі на пайовій основі. При цьому, джерелами отримання прибутку від функціонування ДПП проектів у транспортній галузі можуть стати:

- оплата проїзду через певні ділянки;
- оплата провезення вантажу та інші виплати;
- додаткові податки і збори з користувачів транспортними засобами;
- сприятливі умови грошових розрахунків;
- надання кредитів на вигідних умовах підприємствам, зайнятим на реалізації проекту в транспортній галузі, а також інші джерела [186].

Слід зазначити, що важливою передумовою реалізації проектів з використанням механізму ДПП в зарубіжних країнах є визначення їх ефективності, яка враховує цілу низку аспектів, а саме:

- технічний – оцінка проекту з інженерних позицій, у тому числі конкретні цілі, обсяги перевезень, необхідне устаткування, технології,

сировина і матеріали, графік виконання робіт тощо;

- інституціональний – охоплює широке коло організаційних питань, у тому числі параметри і режими функціонування середовища, в якому працює компанія, що реалізує проєкт, її взаємодія з іншими контрагентами тощо;
- економічний, пов'язаний з впливом проєкту на розвиток відповідного сектора економіки країни;
- фінансовий, який визначає ринкову ефективність проєкту з використанням ринкових цін на транспортні послуги, реальні джерела фінансування і процентні ставки з них, діючу систему оподаткування тощо;
- комерційний, такий, що враховує систему прогнозування попиту на пасажирські та вантажні перевезення;
- соціальний, аналіз якого може мати пріоритетне значення у зв'язку з можливими проблемами (нестабільність, зайнятість населення, безробіття тощо);
- екологічний, який часто виявляється одним з визначальних, адже саме його аналіз вимагає в окремих випадках істотного коригування заздалегідь намічених параметрів проєкту в межах ДПП [158].

Загальновідомо, що транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин. Особливо це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90 % [276].

Тому не випадково, що зарубіжні країни приділяють значну увагу екологічній складовій подальшого розвитку автомобільного транспорту та переходу на екологічно чисті види транспорту.

Так, наприклад, в країнах Європейського Союзу реєстрація автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) буде дозволена лише до 2035 р., після цієї дати зареєструвати можна буде лише електромобілі. Причому не передбачається жодних винятків та перехідних періодів з жорсткими умовами, не має також ніяких виключень та перехідних етапів для автомобілів на синтетичному електропаливі (E-Fuel). Норма торкнеться у

тому числі легких вантажівок. Це означає, що з 2035 р. в Євросоюзі не можна буде зареєструвати легковий і малий вантажний автотранспорт, який викидає з вихлопної труби вуглекислий газ. Таким чином, єдиний прийнятний транспорт – електричний [91].

Крім того, Єврокомісія раз на 2 роки проводитиме оцінку заходів з перепідготовки працівників автомобільної промисловості. Це торкнеться, в першу чергу, країн Східної Європи, в яких зупинять виробництво двигунів внутрішнього згоряння і робітники втратять до півмільйона робочих місць (за оцінкою Європейської асоціації автомобільних постачальників (CLEPA)).

Нові заходи викличуть найменше занепокоєння у громадян Норвегії, адже країна лідирує у світі за кількістю електромобілів на душу населення, хоча за останні п'ять років попит на електромобілі там дещо знизився. Заборону на продаж машин з ДВЗ там збираються ввести у 2025 р., але, можливо, ця мета буде досягнута ще раніше.

Слід зазначити, що восени 2021 р. Уряд Німеччини погодив законопроект про найрадикальніше розв'язання проблеми електрифікації транспорту серед країн ЄС – повну заборону на виробництво та продаж бензинових та дизельних автомобілів з 2030 р. Повна реалізація ініціативи передбачає, що до кінця десятиліття на дорогах Німеччини має бути не менше 15 млн. електрокарів – це приблизно чверть від всього наявного станом на початок 2022 р. автопарку країни [91].

Уряд Італії вирішив заборонити нові легкові автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 р. Тобто Італія приєдналася до планів Єврокомісії щодо зменшення рівня шкідливих викидів в атмосферу. При цьому повна відмова від легких комерційних транспортних засобів відбудеться 2040 р.

Таким чином, Італія взяла приклад з низки європейських держав, які хочуть заборонити продаж нових транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння з 2030, 2035 або 2040 р., включаючи Францію, Нідерланди, Норвегію чи Великобританію. В уряді Італії впевнені, що

автомобільна промисловість країни має достатньо часу для підготовки до переходу на виробництво [118].

Сполучені Штати Америки також посилили вимоги щодо рівня шкідливих викидів для нових легкових автомобілів і малотоннажних вантажівок до 2026 р. Нові правила набудуть чинності вже з 2023 модельного р. й вимагатимуть скорочення викидів на 28,3% до 2026 р. Таке рішення прискорює перехід США на електромобілі. За даними фахівців, нові стандарти збільшать продажі електромобілів та гібридів до 7% ринку у 2023 р. та приблизно до 17% у 2026 р. А ще раніше президент США Джо Байден поставив мету до 2030 р. зрівняти продажі в країні гібридів та електромобілів з автомобілями з ДВЗ (50/50) [297].

Не залишився осторонь й Уряд Канади, який спрямовує більше коштів на програму стимулювання транспортних засобів із нульовим викидом шкідливих речовин (iZEV). Програму було запущено у 2019 р. з бюджетом у 300 млн. дол., а загальне фінансування програми за 2 роки досягло майже 660 млн. дол. В цілому, правила програми такі: 5000 дол. доступні для електромобілів з акумуляторною батареєю, водневих паливних елементів та гібридних автомобілів з акумулятором не менше 15 кВтг. Гібриди, що підключаються з меншим радіусом дії і ємністю батареї менше 15 кВтг, мають право на дотацію розміром до 2500 дол. [44].

Таким чином, в розвинутих країнах не зупиняється і постійно триває процес активного впровадження державно-управлінських реформ в транспортній галузі, а держава виступає активним учасником реалізації стратегічних змін, забезпечуючи значну підтримку галузі в процесах трансформації її системи функціонування.

Однак, будь-який міжнародний досвід проведення реформ в різних секторах економіки (в тому числі в транспортній галузі) можна трактувати по-різному. Адже можна з легкістю знайти безліч фактів, як реформи підвищують ефективність функціонування галузі, так і навпаки. Об'єктивність існуючого міжнародного досвіду визначається адекватністю

економічних умов розвитку різних рівновеликих країн і ідентичністю цілей реформ.

Тому ґрунтуючись на аналізі закордонних моделей державної політики розвитку транспортної галузі, а також враховуючи існуючі недоліки у програмних документах щодо особливостей реформування транспорту в Україні, потрібно вибудовувати власну національну модель державної політики у зазначеній сфері. Особливістю такої моделі має бути те, що вона має враховувати існуючий передовий зарубіжний досвід, пріоритетні та перспективні напрями розвитку транспортної галузі та в комплексі розкривати сутність та зміст стратегії розвитку окремих видів транспорту за такими складниками, як інноваційно-інвестиційний, соціально-економічний, енергетичний, екологічний тощо.

Таким чином, існуючий зарубіжний досвід може бути використаний при удосконаленні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, зрозуміло, з урахуванням специфіки та національних інтересів нашої держави. Перш за все, слід звернути увагу з метою подальшої імплементації в українську державно управлінську практику, на наступні принципові моменти: децентралізація державного управління та запровадження державно-приватного партнерства; державна підтримка національних транспортних підприємств при здійсненні ними зовнішньоекономічної діяльності; удосконалення нормативно-правового регулювання з питань підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень; забезпечення екологічної безпеки та екологічної трансформації в транспортних галузях; міжнародне співробітництво, особливо в умовах європейської інтеграції України.

Висновки до розділу 2

1. Розкриття ролі та значення транспортної галузі в суспільному житті вимагає уточнення сутнісних методологічних відмінностей транспорту, як

галузі економіки та матеріального виробництва. До таких відмінностей, зокрема, доцільно віднести:

- двоєдиність транспортної галузі, що виявляється у відсутності речовинної форми та матеріальному характері цієї галузі, оскільки у процесі переміщення відбувається витрачання матеріальних засобів, у тому числі знос рухомого складу та засобів обслуговування, використання праці працівників сфери транспорту та інші прояви витрачання коштів;
- як і будь-яка послуга, транспортна послуга не може зберігатися та накопичуватися, у зв'язку з чим транспорт може мати обмежений резерв пропускної та провідної спроможності для задоволення потреб у транспортних послугах;
- транспортні послуги втілюються у додаткових транспортних витратах, зумовлених переміщенням матеріального потоку – таким чином, основною метою транспортної логістики є оптимізація використання транспорту з метою мінімізації транспортних витрат за незмінності параметрів послуг (швидкості, якості, економічності перевезення вантажів);
- для транспортної галузі характерна прихильність до певної локації (району, регіону, міжрегіональної територіальної соціально-економічної системи) з наявністю відповідної мережі шляхів сполучення та транспортних підприємств.

В якості методологічної основи дослідження і логічної побудови дисертаційної роботи доцільно використати системний підхід, який полягає в комплексному дослідженні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі.

2. Державна політика формування транспортних кластерів має ґрунтуватися на наступних принципах:

- принцип максимізації сервісної залученості учасників кластерної групи, відповідно до якого кожен учасник кластерного утворення транспортної галузі отримує максимально повний комплекс транспортно-логістичних послуг;

- принцип уніфікації документообігу, відповідно до якого транспортно-логістичне обслуговування підприємств, що утворюють кластерну групу, має будуватися на основі уніфікованого документа, що відображає замовлення на пакет послуг, опис завдань та їх розподіл між виконавцями, вибір конкретного виконавця та закріплення за ним функції контролю;
- принцип створення єдиного інформаційного простору – передбачає стандартизацію та уніфікацію перевізної документації, інших документів, які використовуються учасниками системи транспортно-логістичного обслуговування;
- принцип розвитку на основі єдиної маркетингової стратегії учасників транспортно-логістичного кластеру з метою формування конкурентоспроможного транспортно-логістичного продукту, що передбачає проведення досліджень, спрямованих на єдиний результат, у тому числі залучення клієнтів для підприємств кластерної групи, формування високого рівня попиту на транспортно-логістичний сервіс;
- принцип партнерських відносин, що полягає у встановленні довірчих партнерських відносин між учасниками кластеру, а також між підприємствами кластерної групи та групами клієнтів – внутрішніх та зовнішніх під час здійснення міжнародних перевезень;
- принцип інноваційності транспортно-логістичних послуг, що надаються, відповідно до якого конкурентоспроможний транспортно-логістичний сервіс може будуватися тільки на основі застосування інноваційних технологій обслуговування зовнішніх і внутрішніх споживачів.

3. Стратегічними завданнями державної політики розвитку транспортної галузі в: економічній сфері є формування ефективної конкурентоспроможної сфери надання транспортних послуг; в соціальній сфері – розвиток соціальної інфраструктури та підвищення добробуту працівників транспортних підприємств та забезпечення населення країни якісними та доступними транспортними послугами; в екологічній сфері –

зменшення негативного впливу галузі на довкілля шляхом підвищення її технологічного рівня, впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій на інноваційно-інвестиційній основі. Тільки при забезпеченні реалізації на державному рівні відповідних цілей, принципів, методів, механізмів та інструментів формування державної політики розвитку транспортної галузі, відкриються додаткові можливості щодо забезпечення потреб економіки та суспільства, як необхідної передумови сталого розвитку країни та підвищення рівня життя населення. Більше того, в сучасних умовах подальший розвиток транспортної галузі України є не тільки невід'ємною складовою сталого розвитку країни, а й необхідною передумовою забезпечення національної безпеки та державної незалежності України.

4. Важливим напрямком формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі за кордоном є широке використання державно-приватного партнерства (ДПП), яке визначається, як угода між приватним підприємством і державним органом для більш активної участі в управлінні системою транспорту. Така тенденція спостерігається і в країнах з перехідною економікою, і в таких розвинених країнах як Німеччина, США, Франція, де активно використовується механізм ДПП для надання транспортних послуг суспільству. Міжнародний досвід свідчить, що для сталого розвитку транспортної галузі, окрім прийняття законодавчих актів у сфері державно-приватного партнерства, також застосовується механізм державної підтримки з метою залучення приватних інвестицій на засадах ДПП. Механізм ДПП формує підґрунтя для спільної відповідальності держави, громади і бізнесу за розвиток транспортної галузі, яка має пріоритетне значення для забезпечення сталого розвитку країни. Зокрема, йдеться про реалізацію інфраструктурних проектів в транспортній галузі, а саме: дорожньо-транспортне будівництво (автодороги, розв'язки, мости тощо); залізнична інфраструктура; аеропорти; порти тощо.

5. Грунтуючись на аналізі закордонних моделей державної політики розвитку транспортної галузі, а також враховуючи існуючі недоліки у

програмних документах щодо особливостей реформування транспорту в Україні, потрібно вибудовувати власну національну модель державної політики у зазначеній сфері. Особливістю такої моделі має бути те, що вона має враховувати існуючий передовий зарубіжний досвід, пріоритетні та перспективні напрями розвитку транспортної галузі та в комплексі розкривати сутність та зміст стратегії розвитку окремих видів транспорту за такими складниками, як інноваційно-інвестиційний, соціально-економічний, енергетичний, екологічний тощо. Існуючий зарубіжний досвід може бути використаний при удосконаленні механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, зрозуміло, з урахуванням специфіки та національних інтересів нашої держави. Перш за все, слід звернути увагу з метою подальшої імплементації в українську державно управлінську практику, на наступні принципові моменти: децентралізація державного управління та запровадження державно-приватного партнерства; державна підтримка національних транспортних підприємств при здійсненні ними зовнішньоекономічної діяльності; удосконалення нормативно-правового регулювання з питань підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень; забезпечення екологічної безпеки та екологічної трансформації в транспортних галузях; міжнародне співробітництво, особливо в умовах європейської інтеграції України.

РОЗДІЛ 3.

СУЧАСНИЙ СТАН І РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ МЕХАНІЗМІВ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

3.1. Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України

В сучасних умовах інтеграційних процесів та глобальних трансформацій, надзвичайно актуальними залишаються питання аналізу сучасного стану розвитку транспортної галузі України, зокрема аналізу факторів і причин, що впливають на процеси її функціонування в сучасних умовах. Тому визначальним є дослідження сучасного стану та основних тенденцій розвитку транспортної галузі України, визначення пріоритетних напрямів формування та реалізації державної політики в зазначеній сфері в умовах необхідності переходу до безпекових засад розвитку країни та суспільства в умовах війни та поствоєнного відновлення.

На жаль, в сучасних умовах в Україні спостерігається кризовий рівень розвитку транспортної галузі, а однією з головних причин зазначеного стану справ є воєнний стан в країні, системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, технічна відсталість галузі, що загрожує не тільки виконанню нею відповідних соціально-економічних функцій, але і національній безпеці України.

Тобто в сучасних умовах значно знизився загальний рівень соціально-економічного розвитку країни, що пов'язано з російською військовою агресією та глобальною пандемією.

Так, детальні дані від Державної служби статистики показують, що обсяг ВВП України за підсумками 2020 р. становив 4194 млрд. грн., що вказує на скорочення реального ВВП на 4% [72].

За підсумками 2020-2021 рр. транспортна галузь України також зазнала значних економічних втрат через пандемію COVID-19 (таб. 3.1).

Таблиця 3.1

Загальна характеристика транспортної галузі України, 2021 р. [269]

Показники	Період	Усього
Частка галузі у ВВП, %	III кв. 2021 р.	5,3
Середньооблікова кількість штатних працівників	січень–грудень 2021 р.	
тис. осіб	--/--	611,5
у % до загальної кількості	--/--	8,6
у % до відповідного періоду попереднього року	--/--	97,7
Заробітна плата штатних працівників	січень–грудень 2021 р.	
грн.	--/--	13837
у % до середнього рівня по економіці	--/--	98,7
у % до попереднього періоду	--/--	101,9
у % до відповідного періоду попереднього року	--/--	115,8
Прибуток до оподаткування великих та середніх підприємств	січень–вересень 2021 р.	
млн. грн.	--/--	24612,7
у % до загального обсягу	--/--	3,5
у % до відповідного періоду попереднього року	--/--	63,7
частка прибуткових підприємств до загальної кількості підприємств відповідного виду економічної діяльності, %	--/--	60,4
Збиток до оподаткування великих та середніх підприємств	січень–вересень 2021 р.	
млн. грн.	--/--	16529,1
у % до загального обсягу	--/--	14,4
у % до відповідного періоду попереднього року	--/--	30,9
частка збиткових підприємств до загальної кількості підприємств відповідного виду економічної діяльності, %	--/--	39,6
Рівень рентабельності (збитковості)	січень–вересень 2021 р.	
операційної діяльності підприємств, %	--/--	3,0
усієї діяльності підприємств, %	--/--	1,4
Капітальні інвестиції	січень–вересень 2021 р.	
млн. грн.	--/--	21840,9
у % до загального обсягу	--/--	6,6
у % до відповідного періоду попереднього року	--/--	129,2

Так, в структурі ВВП України, частка транспортної галузі за підсумками III кварталів 2021 р. склала 5,3 %, хоча ще за підсумками 2019 р. цей показник складав 6,6 % [269].

Окрім того, середньооблікова кількість штатних працівників за підсумками 2021 р. скоротилася на 2,3%, а 14,4% транспортних підприємств стали збитковими.

Слід зазначити, у першому кварталі 2020 р. вперше з 2016 р. великі та середні українські підприємства (в тому числі і транспортної галузі) сформували чистий збиток у сумі 4,9 млрд. грн., а частка збиткових підприємств зростає до 41% загальної їх чисельності [72].

Це стало однією з основних причин падіння інвестицій у 2020 р., адже 65% капітальних інвестицій фінансуються шляхом інвестування власних коштів підприємств. Окрім інвестиційного фактора, чинник попиту в умовах коронакризи також залишається істотним, що посилює песимістичні прогнози швидкого відновлення транспортної галузі України, особливо враховуючи російську військову агресію.

До позитивних моментів 2021 р. (за підсумками 3-х кварталів) слід віднести досягнення прибутковості операційної діяльності транспортної галузі – 3,0% (чого однак недостатньо для її розширеного відтворення) та значне збільшення капітальних інвестицій – на 29,2% у порівнянні з відповідним періодом 2020 р., що значною мірою пов'язано з низькою порівняльною базою через пандемію.

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, яка має розвинуту мережу автомобільних шляхів, розгалужену залізничну мережу, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів тощо, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та забезпеченні необхідних темпів сіспільного розвитку в усіх сферах.

Розглянемо наявну статистичну інформацію Державної служби

статистики України, яка формується в цілому та за окремими видами транспорту на підставі таких державних статистичних спостережень: «Діяльність підприємств наземного транспорту», «Діяльність підприємств водного транспорту», «Діяльність підприємств авіаційного транспорту», «Діяльність підприємств трубопровідного транспорту», а також адміністративних даних АТ «Укрзалізниця» щодо діяльності залізничного транспорту [269].

Так, за підсумками 2021 р. вантажообіг (сума добутків ваги перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто) на відстань перевезення (транспортування) за кожною партією вантажу (вимірюється в тонно-кілометрах) підприємств транспорту становив 289,3 млрд. ткм, або 99,7% від обсягу 2020 р. (рис. 3.1).

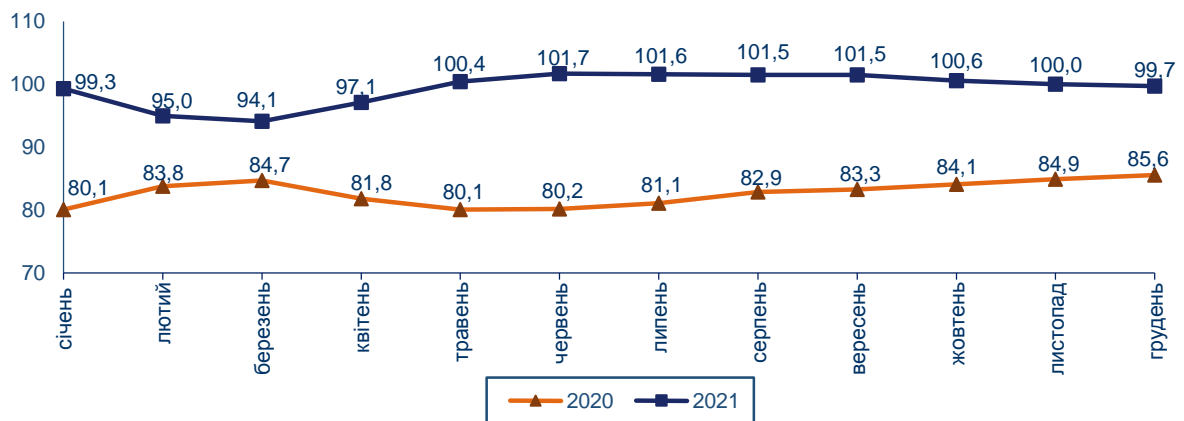


Рис. 3.1. Вантажообіг підприємств транспортної галузі України у 2020–2021 рр. (у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком) [269].

Обсяг перевезених вантажів (загальна вага перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто), у тому числі у міжнародному сполученні, власними й (або) орендованими транспортними засобами) підприємствами транспортної галузі України склав 619,9 млн. т, що становить 103,3 % від обсягів 2020 р. (табл. 3.2).

Вантажні перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [269].

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2020 р.	млн. т	у % до 2020 р.
Транспорт:	289253,6	99,7	619,9	103,3
залізничний	180361,0	102,7	314,3	102,9
автомобільний	46429,8	110,5	222,6	116,2
водний	2946,0	102,4	5,3	95,2
трубопровідний	59170,5	85,4	77,6	79,6
авіаційний	346,3	109,5	81,8	92,7

Так, у 2021 р. залізничним транспортом перевезено 314,3 млн. т вантажів, що на 2,9% більше, ніж у 2020 р. Перевезення хімічних і мінеральних добрив збільшилося на 22,9%, цементу – на 12,3%, брухту чорних металів – на 10,4%, коксу – на 9,0%, будівельних матеріалів – на 8,7%, нафти і нафтопродуктів – на 7,6%, лісових вантажів – на 6,9%, чорних металів – на 5,9%, кам'яного вугілля – на 3,3%. Разом із цим перевезення зерна та продуктів перемелу знизилося на 4,3%, залізної та марганцевої руди – на 2,7%.

Незважаючи на складні часи, у 2020 р. Укрзалізниця відзвітувала про ремонт 1,3 тис. км колій та оновлення 1,2 тис. стрілочних переводів і найбільшу частину колій було оновлено середнім ремонтом – майже 1,2 тис. км. Окрім того, було капітально відремонтовано 52,2 км головних колій, 26,7 км станційних і спеціальних, а також 0,9 км під'їзних колій. Також 141,5 км головних колій було реконструйовано. Однак, зазначені обсяги робіт значно менші, ніж за попередній рік: у 2019 р. Укрзалізниця капітально відремонтувала 131 км головних (-60%), 146,4 км станційних і спеціальних колій. Ще 354,2 км головних колій було реконструйовано. В цілому, станом на кінець 2020 р. з 27,1 тис. км головних колій 6,4 тис. км потребують капітального ремонту, ще 2,7 тис. км – реконструкції [254].

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) у 2021 р. виконано вантажообіг в обсязі 46,4 млрд. ткм, який збільшився на 10,5% порівняно із 2020 р., та перевезено 222,6 млн. т вантажів, що на 16,2% більше, ніж у 2020 р.

Водним транспортом (морським та внутрішнім водним) у 2021 р. перевезено вантажів у обсязі 5,3 млн. т, що на 4,8% менше, ніж у 2020 р.

І це при тому, що сукупний потенціал потужності вантажообробки тільки 13 морських портів, які працюють у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю, становить більш як 230 млн. т на рік. Загалом морські порти України забезпечують експорт продукції агропромислового та гірничо-металургійного комплексів країни та імпорт таких ресурсів, як вугілля, залізорудна сировина та контейнерні вантажі. В цілому в морських портах України обробляється понад 37 % загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу, в тому числі більше ніж 57 % вітчизняного експорту [225].

Однак, в цілому сьогодні можна говорити лише про незначну питому вагу морського транспорту України у структурі внутрішніх вантажоперевезень, а у структурі вантажообігу загального користування можна говорити лише про зниження його ролі. Пояснити скорочення можна загальним зниженням чисельності транспортних судів вітчизняного флоту та переорієнтацією регіонів на морське постачання інших держав. Один із високих показників частки морського транспорту посідає забезпечення міжнародних вантажних перевезень (він становить значну частку зовнішньоторговельного обороту). Однак необхідно зазначити, що з року в рік показник вантажообігу знижується через низьку конкурентоспроможність і нестачу тоннажу українського морського флоту.

Загалом, в останні роки в Україні спостерігається значне падіння, як перевалки транзитних вантажів в портах країни (- 62% за 2013-2019 рр.), так і падіння обсягів транзитних вантажоперевезень залізницею (- 55% за період 2013-2019 рр.) (рис. 3.2).



Рис. 3.2. Динаміка транзитних вантажоперевезень в Україні [15].

Отже, за останні 30 років незалежності нашої держави так і не вдалося реалізувати повною мірою значний транзитний потенціал України. І це при тому, що за оцінками Міжнародної торгової адміністрації, наразі використовується лише 25-30% транзитного потенціалу України [15].

Що ж стосується пасажирських перевезень, то за підсумками 2021 р. пасажирообіг (сума добутків кількості перевезених пасажирів на відстань перевезення за кожною поїздкою (вимірюється в пасажиро-кілометрах)) підприємств транспортної галузі України становив 62,3 млрд. пас. км, або 127,1% від обсягу 2020 р. (рис. 3.3).

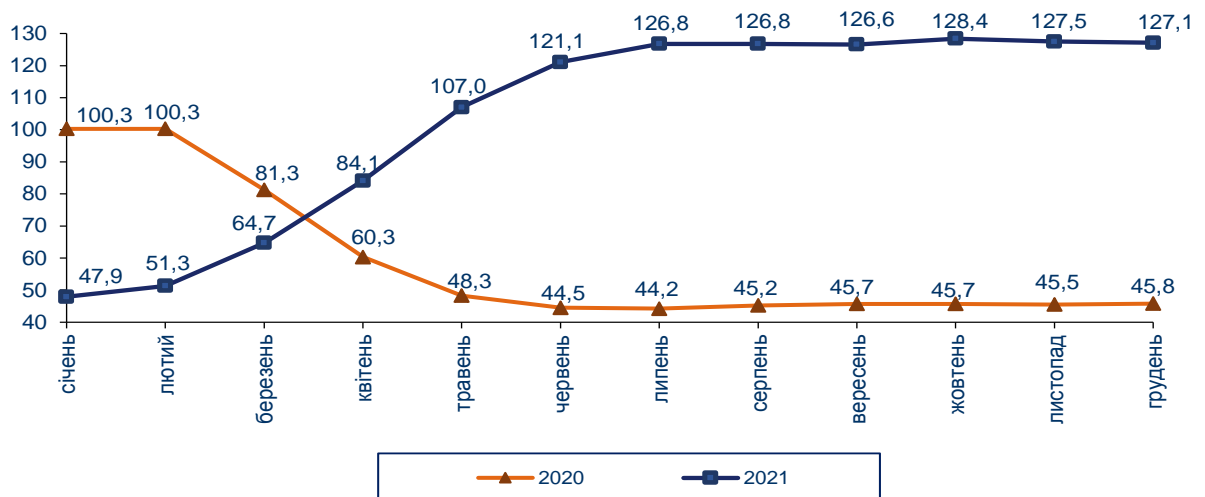


Рис. 3.3. Пасажирообіг підприємств транспорту у 2020–2021 рр. (у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком) [269].

Однак такий суттєвий приріст, в першу чергу, пов'язаний з низькою порівняльною базою 2020 р., коли через коронавірусні обмеження пасажирообіг підприємств транспортної галузі становив лише 49,4 млрд. пас. км, або 46,1% від обсягу 2019 р. [215].

В цілому, кількість перевезених пасажирів (кількість пасажирів, які перевезені транспортними засобами за всіма видами сполучення) підприємствами транспортної галузі України у 2021 р. склала 2656,9 млн. пасажирів, або 103,4% від обсягу 2020 р. (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Пасажирські перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [269].

Вид транспорту	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
	млн. пас. км	у % до 2020 р.	млн.	у % до 2020 р.
Транспорт	62343,5	127,1	2656,9	103,4
залізничний	15654,3	146,4	81,3	119,0
автомобільний	18747,2	98,2	1090,9	100,6
водний	5,8	144,0	0,5	150,9
авіаційний	18410,0	182,2	9,2	191,7
Міський електротранспорт, в т.ч.	9526,2	104,3	1475,0	104,4
трамвайний	2387,4	94,0	398,0	94,1
тролейбусний	3467,2	100,4	594,4	102,7
метрополітен	3671,6	116,9	482,6	117,4

Так, перевезення пасажирів залізничним транспортом (з урахуванням перевезень міською електричкою) порівняно із 2020 р. збільшилося на 19,0%.

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень ФОП) скористалися 1090,9 млн. пасажирів, що на 0,6% більше, ніж у 2020 р.

Перевезення пасажирів водним транспортом (морським та водним внутрішнім) порівняно із 2020 р. збільшилося на 50,9%, однак в цілому у ролі пасажироперевезень водний вид транспорту нині не займає вагомих позицій, оскільки обслуговує лише 0,1% від загальної кількості пасажирів [225].

Авіаційним транспортом перевезено 9,2 млн. пасажирів, що на 91,7% більше, ніж у 2020 р. Міським електротранспортом перевезено 1475,0 млн. пасажирів, що на 4,4% більше, ніж у 2020 р.

Слід зазначити, що саме авіаційна підгалузь транспорту України є найбільш постраждалою від пандемії COVID-19 у 2020-2021 рр. Адже з моменту введення карантину були заборонені, зокрема, регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів, багажу та вантажу авіаційним транспортом, закриті кордони з більшістю країн світу, у зв'язку з чим аеропорти України, авіакомпанії та суб'єкти господарювання, які здійснюють наземне обслуговування в аеропортах, припинили свою діяльність [244].

Також сектор авіаційних перевезень став одним із секторів світової економіки, який зазнав найбільших втрат внаслідок пандемії COVID-19.

Так, пандемія коронавірусу скоротила глобальні обсяги пасажирських авіаперевезень на 60%. Як повідомляє Міжнародна організація цивільної авіації, 2020 р. пройшов із показниками 2003 р.: світова авіація перевезла лише 1,8 млрд. осіб. Для порівняння, у 2019 р. цей показник перевищував 4,5 мільярда. Обсяг загальних глобальних втрат за 2020 р. склав \$370 млрд. Найбільше втратив Азіатсько-Тихоокеанський регіон (\$120 млрд.), найменше – Північна Америка (\$88 млрд.) [305].

Більшість авіакомпаній через пандемію були змушені звільняти співробітників. У 2020 р. кількість польотів, які забезпечило державне підприємство «Украерорух», у порівнянні з 2019 р. знизилася на 57,6% (загалом було 142047 рейсів). Наприклад, через пандемію кількість рейсів «Міжнародних авіаліній України» (МАУ) скоротилася до 100 польотів на тиждень (до пандемії кількість польотів складала 120 на день) [305].

Як вже зазначалося, у розрізі видів діяльності погіршилися показники діяльності практично усіх галузей економіки, в тому числі значний негативний вплив спостерігався у галузі транспорту. Додатковим негативним чинником для показників транспорту було скорочення транзиту газу, що засвідчують показники трубопроводних магістралей. Але якщо на транзит

газу вплинули погодні умови та фактори попиту на зовнішніх ринках, то на показниках пасажирських перевезень позначився прямий вплив коронакризи.

Звернемося до аналізу інших фінансово-економічних показників розвитку транспортної галузі за підгалузями: залізничний транспорт, автомобільний, морський, водний внутрішній, авіаційний.

Так, основу доходу залізничного транспорту в Україні формують вантажні перевезення (88% - у 2019 р.), а з 2013 р. дохід від вантажних перевезень збільшився майже вдвічі, незважаючи на поступове зниження обсягів, що було спричинено зростанням вартості перевезень та економічною кризою (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Вантажовідправлення залізницею та доходи АТ «Укрзалізниця», 2013-2019 рр. [36].

Структура вантажних перевезень змінюється: обсяг перевезеного кам'яного вугілля зменшився у 2,5 рази з 2013 р., в той час як обсяг перевезеного зерна і продуктів перемолу збільшився вдвічі: ці зміни були обумовлені, в першу чергу, військовими діями на сході України та зростанням врожайності зернових культур.

Проте прибутки від вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» витрачає на покриття збитків у пасажирському сегменті, що є нетиповим для більшості країн світу.

Так, у 2019 р. збитки від пасажирських перевезень склали 12,8 млрд. грн., які були компенсовані за рахунок прибутків від вантажних перевезень. Фінансовий ресурс АТ «Укрзалізниця» додатково обмежений через нецільові витрати та неефективне використання потенціалу. Окрім того, АТ «Укрзалізниця» сплачує податок на землю під коліями, що суперечить європейській практиці (4,2 млрд. грн. у 2019 р.). Також УЗ не достатньо використовує наявні ресурси для збільшення доходу (здача в оренду / продаж непрофільних активів, продаж металобрухту).

Наслідком зазначених фінансових дисбалансів є системне недовиконання планів капітальних інвестицій: у 2019 р. план капітальних інвестицій був виконаний лише на 51% (рис. 3.5).

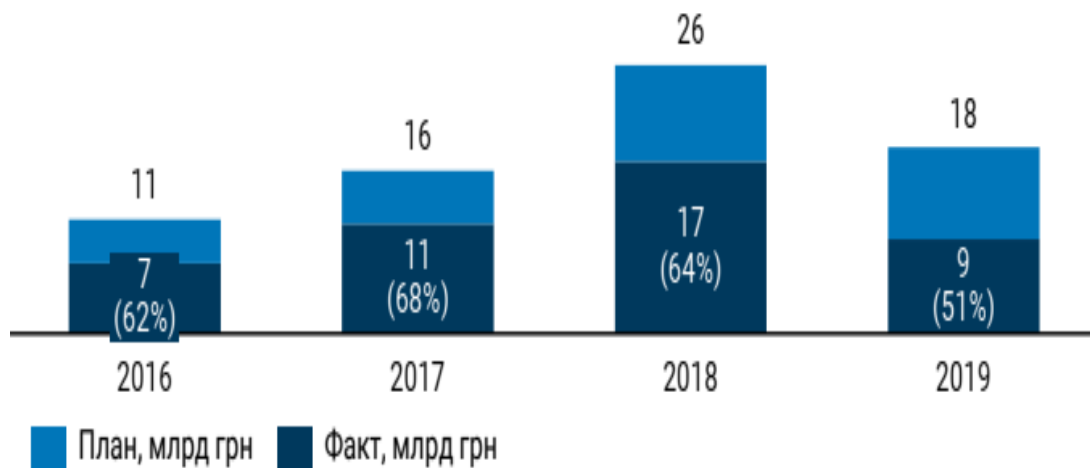


Рис. 3.5. Виконання планів капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця», 2016-2019 рр. [36].

В результаті, більшість активів АТ «Укрзалізниця» є критично зношеними. Це негативно впливає на вартість, якість, швидкість та безпечність перевезень.

Так, станом на кінець першого півріччя 2020 р. із 26,7 тис. км колії 6,4 тис. км вимагають капітального ремонту, а ще 2,7 тис. км – реконструкції. В цілому, ступінь зносу колій складає 27 % (рис. 3.6).

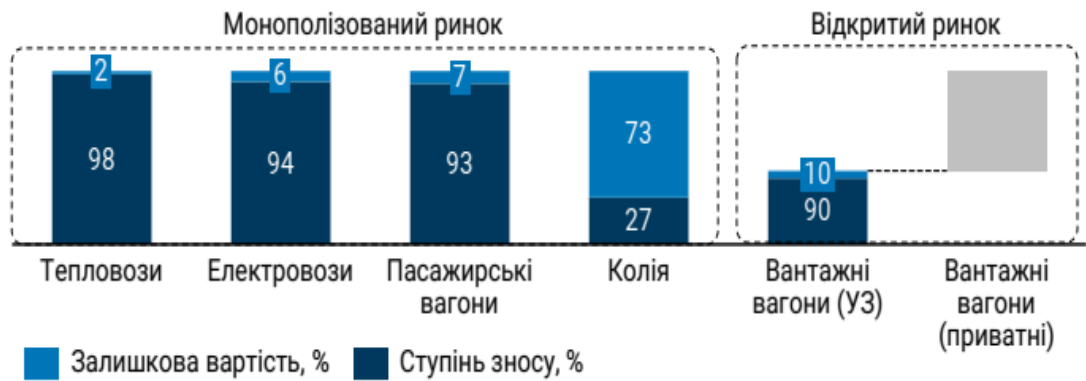


Рис. 3.6. Ступінь зносу основних фондів залізниці в Україні, 2019 р. [36].

Джерело: Укрзалізниця, Державна служба статистики, Центр транспортних стратегій

Також критичною є і проблема зносу рухомого складу залізничного транспорту – більше 90%, яку приватні підприємства намагаються вирішити власним коштом: частка приватних вантажних вагонів склала 58% у 2019 р.

Приватні вагони знаходяться у значно кращому стані: 41% з них було куплено у 2017-2019 рр.

Не менш складна фінансово-економічна ситуація спостерігається у підгалузі автотранспорту.

Так, кількість пасажирів, перевезених автомобільним транспортом, зменшилася майже вдвічі за період з 2013 р. (рис. 3.7).



Рис. 3.7. Динаміка пасажирських та вантажних перевезень автотранспортом в Україні [36].

На жаль, значною проблемою є тінізація пасажирських перевезень: згідно з оцінкою Українського інституту майбутнього, близько 40% міжміських і міжобласних перевезень є нелегальними. Дещо кращою є ситуація у сфері вантажних перевезень: обсяг вантажоперевезень автотранспортом зріс на 30% у порівнянні з 2015 р. Зокрема, це зростання спричинено поступовим переходом вантажопотоку із залізничного на автомобільний транспорт. Однак, це негативно впливає на якість дорожньої інфраструктури через відсутність ефективного габаритно-вагового контролю.

Розвиток автомобільного транспорту в Україні стримується незадовільним станом дорожньої інфраструктури. Також незадовільним є сучасний стан магістральних доріг. Так, значна частка основних доріг, що потребують капітального ремонту, зросла більш ніж утричі за період 2011-2016 рр. і ситуація дуже повільно покращується в останні роки (рис. 3.8).

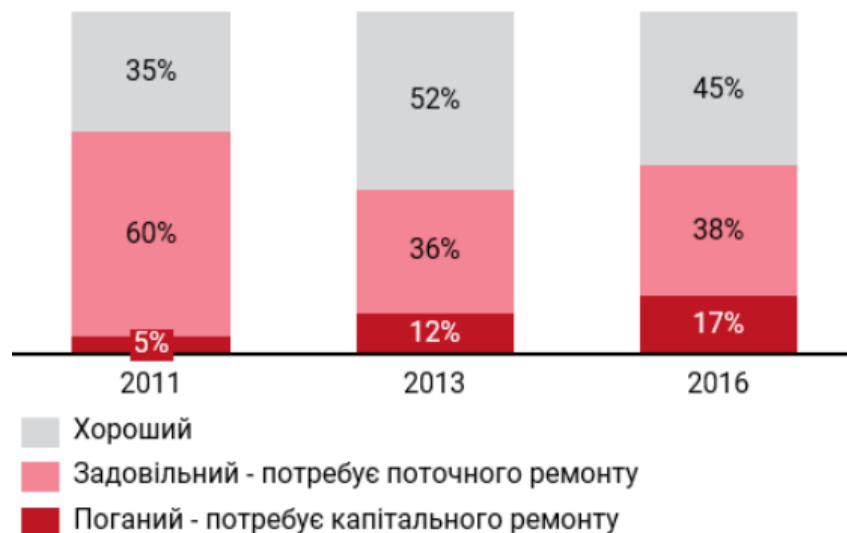


Рис. 3.8. Стан основних автомобільних доріг України [15].

При цьому, основні дороги протяжністю 23572 км становлять лише 14% від сукупної протяжності доріг, а у зношеному стані перебувають більше 90% доріг загального користування [15].

І хоча, видатки з державного бюджету на ремонт та будівництво доріг

зросли більш ніж вдвічі за період з 2013 по 2019 рр. У 2020 р. на будівництво доріг було виділено майже 130 млрд. грн. (рис. 3.9), близько 90% доріг в Україні знаходяться у зношеному стані.



Рис. 3.9. Видатки Укравтодору на дорожні роботи та показник якості дорожньої інфраструктури [36].

При цьому, частка основних автомобільних доріг (включають у себе міжнародні, національні та регіональні дороги), що потребують поточного чи капітального ремонту, склала 55% у 2016 р., відповідно до методології Міжнародного індексу рівності дорожнього покриття. Якість дорожньої інфраструктури залишається низькою: за цим показником Україна зайняла 119-е місце в Індексі якості дорожньої інфраструктури серед 141 країни, де сусідами нашої країни стали Ефіопія та Киргизстан (рис. 3.10).



Рис. 3.10. Індекс якості дорожньої інфраструктури, 2019 [36].

Джерело: Державна служба статистики, Укравтодор, Світовий банк, BRDO, Український інститут майбутнього

При цьому, не тільки дорожня, але й мостова інфраструктура потребує модернізації: у справному стані перебувають лише 2% з 5631 мостів, які були досліджені Укравтодором (було досліджено 35% від сукупної кількості мостів; в основному державні), кількість непрацездатних мостів зросла вдвічі з 2015 р. та склала 2,7%, а 64% мостів не відповідають сучасним стандартам щодо габаритів та вантажопідйомності.

Доволі суперечливі фінансово-економічні процеси відбуваються й у сфері авіаційного транспорту.

В авіаційній галузі спостерігався тренд зростання обсягів повітряного руху з 2000 р. з тимчасовими падіннями у 2009-2010 рр. та 2014-2016 рр. через економічну кризу та збройну російську агресію проти України. Зокрема, міжнародні авіаперевезення в Україні розвивалися рекордними темпами у 2016-2019 рр. (зростання обсягу пасажиропотоку на 94%) (рис. 3.11).



Рис. 3.11. Динаміка внутрішніх авіарейсів в Україні [36].

Однак, на жаль, нереалізованим залишається потенціал внутрішнього авіасполучення: частка внутрішніх рейсів склала 9,2% від сукупної кількості польотів та 10,6% від сукупної кількості пасажирів у 2019 р. Пасажиропотік українських аеропортів зріс майже вдвічі за останні 5 років (без врахування аеропортів «Донецьк» і «Сімферополь»).

Однак, пандемія коронавірусу негативно вплинула на відновлення

авіаційного транспорту: за 9 місяців 2020 р. українські аеропорти прийняли на 62,9% пасажирів менше в порівнянні з аналогічним періодом 2019 р. Більшість польотів у повітряному просторі України були транзитними і станом на 2013 р. їх частка склала 66%. Транзитні перевезення забезпечували фінансування модернізації та експлуатації аеронавігаційної системи України, адже до 50% доходів Украероруху надходили за рахунок саме транзитних перевезень.

Криза у 2013-2016 рр. призвела до значного падіння транзитних рейсів: бойові дії на сході України та окупація Криму, заборона транзитних польотів для російських авіакомпаній та авіасполучення з Росією призвели до падіння транзиту на три чверті за 2013-2016 рр.; обсяг транзитних рейсів у 2019 р. складає 40% від докризового рівня (рис. 3.12).



Рис. 3.12. Динаміка транзитних авіаційних рейсів в Україні [36].

Розвиток внутрішніх та транзитних авіаперевезень стримують зношеність та застарілість авіаційної інфраструктури в аеропортах. Аеродромна інфраструктура знаходиться в критичному стані: згідно експертної оцінки, ступінь зносу аеродромної інфраструктури складає 95% для 17 аеропортів. Якість авіаційної інфраструктури є досить низькою порівняно з іншими країнами. В 2019 р. Україна зайняла 103 місце в рейтингу за Індексом авіаційної інфраструктури серед 141 країни світу (рис. 3.13).



Рис. 3.13. Індекс якості авіаційної інфраструктури, 2019 р. [36].

Джерело: Державна служба статистики, Державна авіаційна служба, Украерорух, Авіаплан

Так, за якістю авіаційної інфраструктури (індекс – 4,0) Україна поступається таким країнам, як Нідерланди (6,4), Азербайджан (5,8), Німеччина (5,5), Туреччина (5,4), Польща (4,8), Китай (4,6).

Найбільш складною з усіх підгалузей транспортної галузі України економічна ситуація залишається у морському транспорті та портовій галузі, адже обсяги вантажоперевезень та перевалки у морських портах за вказаний період значно скоротилися (рис. 3.14).



Рис. 3.14. Динаміка пасажирських та вантажних перевезень морським транспортом в Україні [36].

Так, обсяги вантажів, перевезених морським транспортом, скоротилися на 38% за період 2013-2019 рр, а обсяги перевалки вантажів в морських портах України скоротилися на 10% за період 2013-2018 рр. (у т. ч. через збройну російську агресію проти України), однак досягнув рекордних за

останні 10 років 160 млн. т у 2019 р. Ще гіршою є ситуація з пасажирськими перевезеннями, які практично припинилися після окупації Кримського півострова Росією: у 2019 р. кількість пасажирів склала 79,4 тис. осіб, тоді як у 2013 р. вона перевищувала 6,6 млн. осіб [36].

В умовах російської військової агресії ситуація з перевалкою вантажів стала катастрофічною, адже Україна спроможна забезпечити експорт або імпорт не більше 10% від товарообігу, який в мирний час забезпечували всі українські морські торговельні порти (у звичайному режимі працюють тільки дунайські порти). І хоча було вжито певних заходів для того, щоб збільшити обсяги переробки вантажів дунайськими портами (з лютого по квітень 2022 переробка збільшилася майже в 4 рази) цього вкрай недостатньо, адже разом із західними кордонами, де відбувається експорт-імпорт з допомогою залізничного та автомобільного транспорту, Україна зможе прийняти лише 35% експорту-імпорту порівняно з довоєнним рівнем [292].

Слід зазначити, що українська економіка через блокаду морських портів російськими військовими втрачає близько \$170 млн. щодня. А за даними квітневого (2022 р.) прогнозу інвесткомпанії Dragon Capital, річне падіння ВВП України складе 25%, якщо Чорне море залишиться закритим, і на 22% - якщо порти запрацюють [28].

Однак, віце-президент Київської школи економіки О. Нів'євський вважає, що роль портів недооцінена, наразі в тому контексті, що роль портів оцінюється лише в 3% ВВП. На його думку, в нормальних умовах це так, оскільки додана вартість, яку створюють порти (вартість праці, капіталу та прибутків), і справді в мирний час можна оцінити в 3% від ВВП. Але коли порти не працюють, їх заручниками стають всі галузі, які є дуже залежними від морського транспорту / портів – це, в першу чергу, аграрний сектор та гірничо-металургійний комплекс, оскільки альтернатив морю для них практично немає. Тому за його підрахунками, роль портів, наприклад, для агросектору України можна оцінити у 20-22% ВВП, адже залежність тут нелінійна, і роль портів / морського транспорту значно вища за 3% [28].

Слід зазначити, що через морські порти до війни Україна експортувала понад 70% усіх вантажів на загальну суму близько \$47 млрд. [28].

Значною проблемою, яка потребує вирішення, є неефективне управління портовою інфраструктурою: протягом 2015-2019 рр. Адміністрація морських портів України (АМПУ) мала високі показники дохідності та прибутковості - чистий прибуток складав 1,5-3,9 млрд. грн. Замість інвестицій в інфраструктуру більша частина доходів АМПУ направлялася державі у вигляді зборів, податків та дивідендів. За останні 5 років середньорічні виплати на користь держави перевищували розмір капітальних інвестицій у 3,5 рази. Наслідком значних відрахувань до державного бюджету є систематичне недовиконання планів капітальних інвестицій морських портів (на 50% - у 2019 р.) (рис. 3.15), а відтак невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам надання послуг.



Рис. 3.15. Виконання планів капітальних інвестицій АМПУ та показник індексу портової інфраструктури в Україні [36].

Слід зазначити, що формування портових зборів в Україні є неефективним та непрозорим. Українські порти є серед найдорожчих у регіоні Чорного моря та у порівнянні зі світовими аналогами. Цілі портових зборів в Україні не встановлені законодавчо, а їх нецільове використання призводить до штучного завищення, що гальмує розвиток портової

інфраструктури.

В результаті керівники компаній та експерти оцінюють українську портову інфраструктуру як посередню. За якістю портової інфраструктури Україна має 3,9 бали з 7-ми можливих (рис. 3.16).



Рис. 3.16. Індекс якості портової інфраструктури, 2019 р. [36].

Джерело: Державна служба статистики, АМПУ, Світовий банк, Світовий економічний форум

Слід зазначити, що бали безпосередніх конкурентів України у зазначеному рейтингу є значно вищими.

Так, за якістю портової інфраструктури Україна поступається таким країнам, як Нідерланди (6,4), Німеччина (5,2), Азербайджан (5,1), Єгипет (4,8), Туреччина (4,7), Польща (4,5), Китай (4,5). При цьому середній показник в ЄС якістю портової інфраструктури склав 4,8 бали.

Одним з важливих напрямів покращення кризової ситуації з морськими перевезеннями в Україні є відновлення річкових перевезень, яке сповільнюється зношеною інфраструктурою та недостатнім фінансуванням.

Потенціал річкових вантажоперевезень в Україні є нереалізованим: за даними Державної служби статистики, обсяг транспортування вантажів річками України сягав понад 60 млн. т у 1991 р.

Натомість, у 2019 р. обсяг перевезень склав лише 18,2 млн. т. В останні роки спостерігається поступове відновлення річкових перевезень: вантажоперевезення по Дніпру зросли на 83,4% за 2016-2019 рр. та сягнули 11,79 млн. т у 2019 р. (рис. 3.17).



Рис. 3.17. Вантажні та пасажирські перевезення по Дніпру [36].

Зокрема, обсяг перевезень зернових зріс у 2,4 рази з 2016 р. Натомість перевезення нафтопродуктів скоротилося майже на 12%. Невисокою також є активність пасажирських перевезень річковими транспортом. Внутрішніми водними шляхами було перевезено майже 19,1 млн. пасажирів у 1990 р. Натомість, річковим транспортом скористалися менше 600 тис. осіб у 2019 р. Наразі такі перевезення обирають, щоб дістатися до дачних ділянок (так звана «дачна навігація»).

На жаль, річкова інфраструктура є застарілою та потребує поточних і капітальних ремонтів, модернізації або заміни. Зокрема, технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного, адже тривалий час не проводився капітальний ремонт. Кошти на капітальний ремонт шлюзів, які держава почала виділяти з 2017 р., освоюються не повною мірою (рис. 3.18).



Рис. 3.18. Фінансування капітального ремонту шлюзів в Україні [36].

Наприклад, у 2019 р. робіт було виконано лише на 22,7 млн. грн. із 124,3 млн. грн., які були виділені (81,7% коштів не було використано). При цьому більшість ремонтних робіт не виконується вчасно.

Значною проблемою є і скорочення річкових судноплавних шляхів: експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів скоротилася більш ніж вдвічі з 1990 р. (з близько 4 тис. км до 1,9 тис. км у 2018 р.) (рис. 3.19).

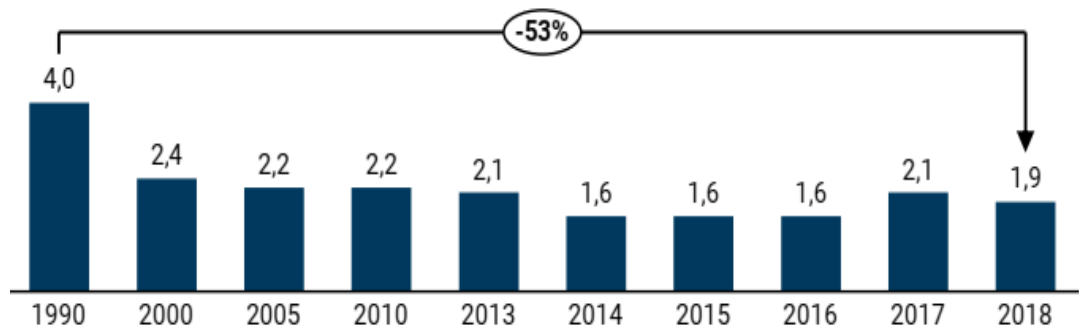


Рис. 3.19. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів в Україні [36].

Джерело: Державна служба статистики, УкрРІС, Асоціація «Річки України», BRDO

Крім того, внутрішні водні шляхи України не повною мірою відповідають вимогам щодо безпечного судноплавства, адже лише 57% від протяжності судноплавних шляхів мають гарантовані глибини [36].

Отже, незважаючи на визнання транспортної галузі пріоритетною сферою діяльності, яка повинна підтримуватися державою, фінансуватися і розвиватися, щоб відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні, існує ціла низка проблем та суперечностей, які гальмують розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах.

Тому всебічне оновлення транспортної інфраструктури, забезпечення вільних конкурентних умов подальшого розвитку галузі, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту потребують формування та реалізації ефективної та результативної державної політики,

яка має закласти інституційну основу для розвитку та функціонального зростання транспортної галузі України. Адже тільки підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дозволить покращити конкурентоспроможність галузі, стимулюватиме український експорт, сприятиме розвитку внутрішнього ринку, торгівлі, туризму тощо.

Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі країни в середньостроковій перспективі викладені у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, в якій розглянуто стратегічні цілі, що мають бути реалізовані за такими пріоритетними напрямами: впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі; забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі; забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу; підвищення рівня безпеки на транспорті; досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні [202].

Для сталого розвитку транспортної галузі України в довгостроковій перспективі необхідно: створити законодавчо визначені умови, що стимулюють надходження інвестицій, в тому числі іноземних у транспортні інфраструктурні проекти; підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом забезпечення розвитку відповідного конкурентного середовища; створити умови для подальшої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу в глобальний транспортний ринок; забезпечити погоджений розвиток всіх секторів та сфер транспортної галузі; удосконалити нормативно-правове регулювання спрямоване на забезпечення рівних і сприятливих умов всім учасникам транспортно-логістичного ринку; здійснити розбудову і модернізацію транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів шляхом створення відповідних сприятливих правових, організаційних і фінансово-економічних умов [224].

Окрім того, в сучасних умовах необхідним є впровадження нових принципів, механізмів та інструментів формування та реалізації державної

політики розвитку транспортної галузі, створення умов для забезпечення ефективного контролю за виконанням відповідних функцій органами публічної влади у зазначеній сфері.

Таким чином, державна політика має забезпечити випереджальні темпи розвитку транспортної галузі з метою сталого (з урахуванням економічної, соціальної та екологічної складових) зростання валового внутрішнього продукту країни та її активної інтеграції у міжнародний транспортний ринок. Для підвищення ефективності транспортної галузі країни необхідно реалізувати програму комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату та забезпечення висококонкурентного середовища. Подальша реалізація державної транспортної стратегії шляхом визначення ключових проблем, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної галузі з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів сприятиме суттєвому підвищенню ефективності її функціонування, сталому розвитку країни та підвищенню добробуту населення. Важливим напрямом подальшого розвитку транспортної галузі країни є європейська інтеграція України, що вимагає формування та реалізації відповідної державної політики розвитку транспортної галузі.

Отже, для подальшого сталого розвитку України в сучасних умовах надзвичайно важливим є підвищення ролі транспортної галузі, яка забезпечує необхідний рівень життєдіяльності суспільства, якісний соціально-економічний розвиток держави, підвищення рівня національної безпеки, досягнення високого авторитету країни у питаннях міжнародного співробітництва. На жаль, в сучасних умовах транспортна галузь України задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях, чого недостатньо. Адже існуючий рівень безпеки та енергоефективності галузі, показники кількості та якості перевезень пасажирів та вантажів, техногенного навантаження на навколишнє середовище тощо не

відповідають існуючим вимогам сьогодення.

Таким чином, аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України свідчить про наявність негативних тенденцій і неповну відповідність пріоритетам сталого розвитку країни, які декларуються всіма стратегічними документами, прийнятими на державному рівні в Україні в сучасних умовах, що вимагає дослідження питання оцінки результативності та ефективності державної політики розвитку транспортної галузі України.

3.2. Оцінка результативності державної політики розвитку транспортної галузі України

Транспорт в системі формування державної політики є однією з найбільших системотворних галузей, що мають тісні зв'язки з усіма елементами економіки і соціальної сфери. У міру подальшого розвитку країни, розширення її внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків, зростання обсягів виробництва і підвищення рівня життя населення значення транспорту і його роль як системотворного чинника тільки зростатимуть. У цих умовах формування, розвиток і модернізація транспортної галузі та транспортної інфраструктури повинні здійснюватися на основі усебічного аналізу сучасного їх стану і в тісному взаємозв'язку із загальними напрямками і масштабами соціально-економічного розвитку країни, а також з глобальними загальносвітовими стратегічними тенденціями в економіці шляхом формування та реалізації ефективною та результативною державної політики.

Тобто, щоб забезпечити сталий конкурентний розвиток транспортної галузі України, перш за все необхідно покращити бізнес-клімат в країні, створити привабливе інвестиційно привабливе середовище, а також відновити довіру до державної влади, як інституту, який є відповідальним за соціально-економічний розвиток країни та транспортної галузі зокрема.

На жаль, за останні 30 років політика Уряду України настільки часто

змінювалась, що не можна говорити про стабільність і цілеспрямований розвиток країни. І це при тому, що досягнення стійкого соціально-економічного зростання країни стає можливим, коли існує політичний консенсус та затверджено стабільний довгостроковий курс розвитку шляхом прийняття відповідної стратегії, програми або концепції.

Так, порівняно з іншими країнами (географічними сусідами нашої держави) Україна має дуже нестабільну урядову політику (126 місце зі 141 у складовій Індексу глобальної конкурентоспроможності), а також відсутнє чітке довгострокове бачення розвитку держави (114 місце) (рис. 3.20).

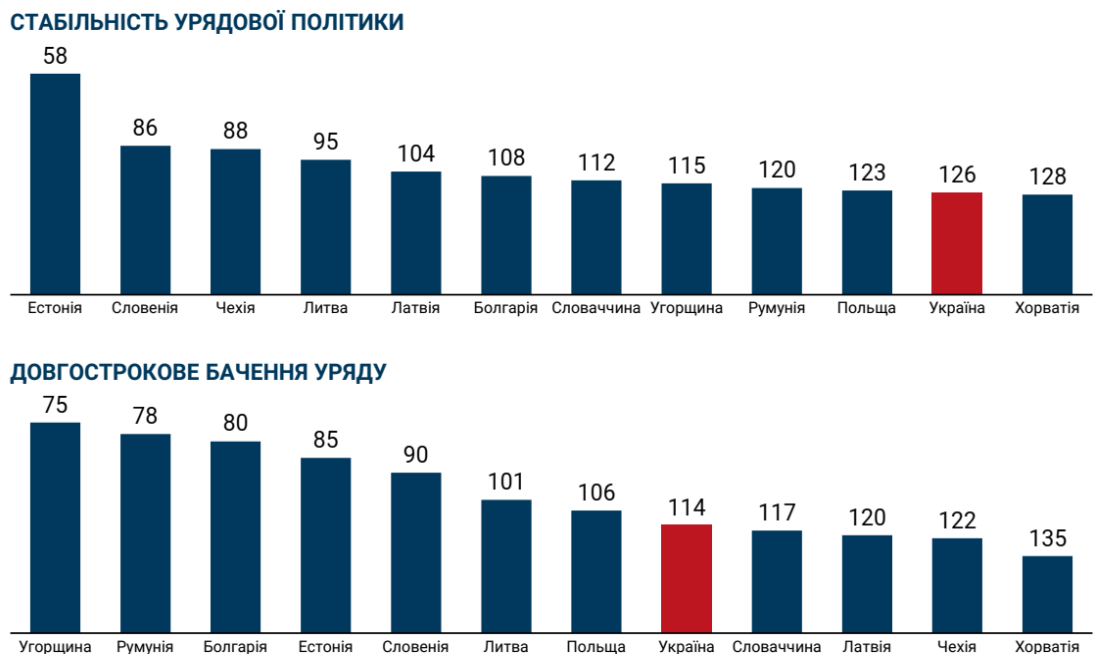


Рис. 3.20. Україна в Індексі глобальної конкурентоспроможності за складовими: «стабільність урядової політики» та «довгострокове урядове бачення» [15].

Джерело: World Economic Forum

І хоча Україна і демонструє поступове зростання за кожним із показників, однак наразі рівень країни все ще нижче середнього показника в регіоні і має бути суттєво покращений. Адже від того, наскільки Уряд має

чітке бачення розвитку економіки в майбутньому залежить, у тому числі, макроекономічна стабільність держави, яка характеризується стабільним рівнем соціально-економічного зростання, зайнятості населення, рівнем цін, курсом національної валюти та активним сальдо платіжного балансу, низьким державним боргом відносно ВВП [15].

Забезпечення принципу верховенства права також є ключовим інструментом, що дозволить вплинути на кожен з негативних факторів, що зменшують інвестиційну привабливість України. Цей принцип передбачає рівність усіх і кожного перед законом та неминучість покарання за його порушення. Принцип верховенства права є основою для сталого розвитку суспільства та охоплює практично всі аспекти життя громадян України, в тому числі економічну сферу і транспортну галузь.

На відміну від світових тенденцій загальний показник верховенства права України збільшився на 15% з 2011 до 2019 р. і Україна посіла 72-е місце в рейтингу зі 128 країн світу (рис. 3.21).

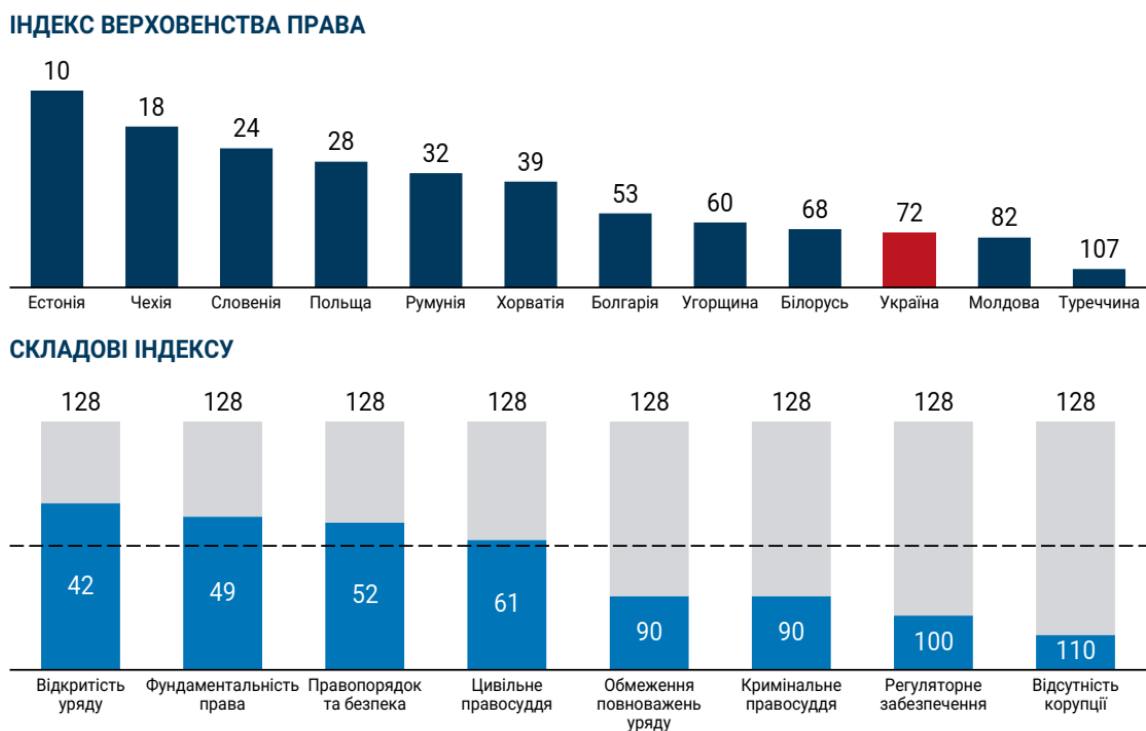


Рис. 3.21. Україна в Індексі верховенства права та його складові [15]

Незважаючи на це, її слабкими місцями залишаються високий рівень політичного втручання, корупція, регуляторний тиск на бізнес та рівень кримінального правосуддя, де Україна займає місця в другій половині рейтингу. При цьому, більш-менш стабільно сильними показниками є відкритість Уряду, забезпечення фундаментальності права, цивільне правосуддя та правопорядок і безпека [15].

Також важливою проблемою для України є низька довіра до законодавчої, виконавчої та, особливо, до судової гілки влади. Так, за опитуваннями Центру Разумкова та Фонду «Демократичні ініціативи імені Ілька Кучеріва», рівень недовіри до Кабінету Міністрів становить 72%, до Верховної Ради України - 75%, більше 70% громадян також не довіряють судовій системі (на різних рівнях). Такий рівень недовіри є небезпідставним, адже рівень поширення корупції в Україні найвищий серед країн – географічних сусідів нашої держави [15].

Так, за показниками Індексу сприйняття корупції Україна в 2019 р. зайняла 126-е місце зі 198 країн, набравши лише 30 балів (рис. 3.22).

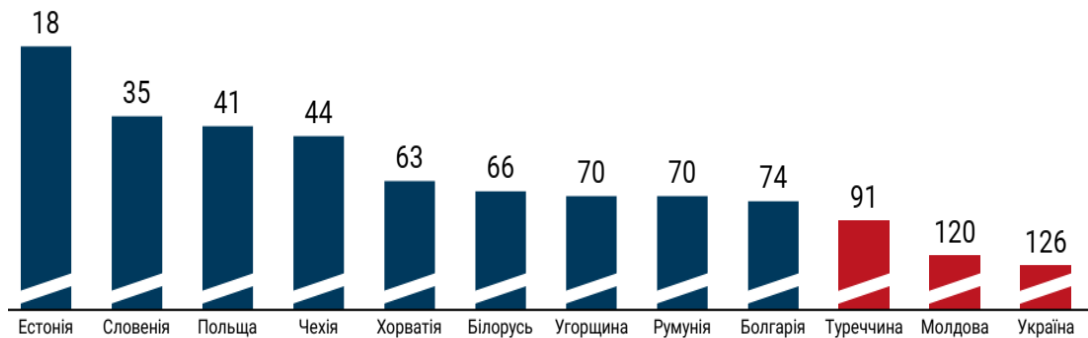


Рис. 3.22. Місце України в Індексі сприйняття корупції.

Джерело: *Transparency International* [328]

Окрім забезпечення передбачуваності та базових прав для бізнесу, необхідно також оптимізувати регуляторне середовище для покращення умов ведення підприємницької діяльності, в тому числі у транспортній галузі.

Ключовим індикатором, що демонструє рівень регуляторного навантаження, є Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business). Він зосереджується на вимірюванні виключно регуляторних норм та рівня бюрократії, що супроводжують підприємницьку діяльність у тій чи іншій країні. Використовуючи рейтинг, уряди можуть порівнювати ефективність проведених реформ з іншими країнами, а також визначати пріоритетні сфери для регуляторних змін. Уникнення надмірного втручання у ведення бізнесу та спрощення регулювання дозволяє створити сприятливі умови для зростання бізнесу і розвитку чесної конкуренції [15].

Впровадження кращих світових практик з регулювання та поліпшення позиції країни в рейтингу веде до зростання економіки, зокрема завдяки надходженню прямих іноземних інвестицій (ПІІ) та покращення стандартів життя населення. Doing Business використовується міжнародними інвесторами при виборі країни для здійснення інвестицій. Країни, які займають вищі місця в рейтингу, зазвичай залучають більше ПІІ (рис. 3.23).

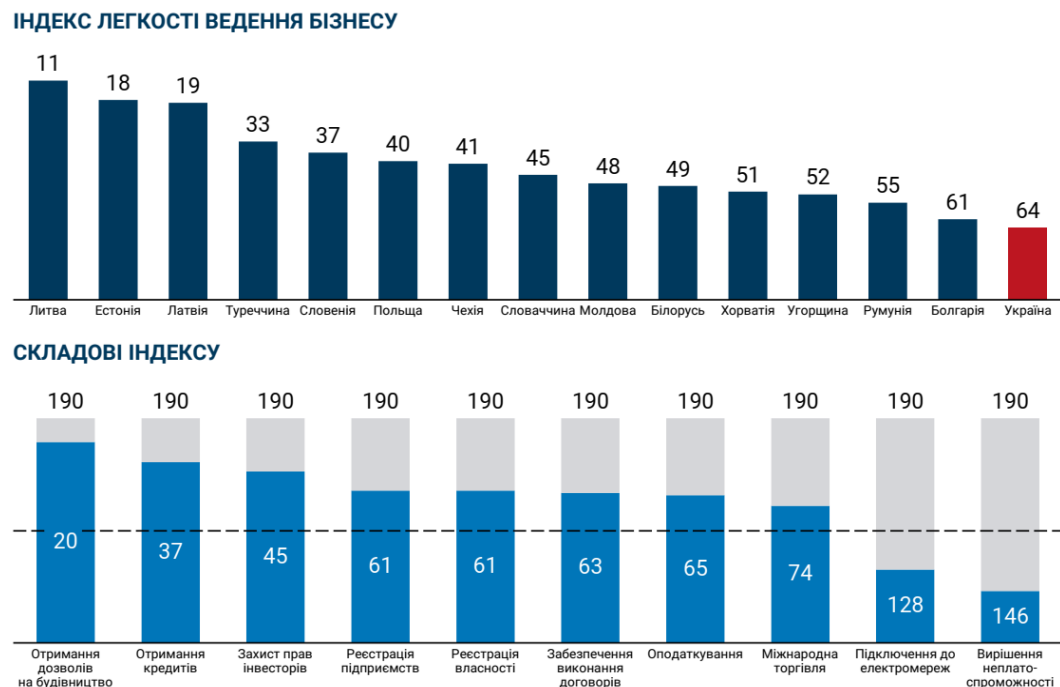


Рис. 3.23. Україна в Індексі легкості ведення бізнесу та місце України за кожною його складовою.

Джерело: World Bank Group [331]

Так, попри значний прогрес за останні 10 років (на більш ніж 80 позицій), Україна все ще відстає від країн Центрально-Східної Європи (64-е місце зі 190 країн світу). Найбільше Україна відстає за показниками «Вирішення неплатоспроможності» та «Підключення до електромереж». До речі, дослідження Світового банку показують, що 1 бал у Doing Business приносить додатково 250-500 млн. дол. ПП [15].

Тільки наявність оптимального бізнес-клімату за рахунок забезпечення передбачуваності, стабільності середовища, можливості захисту своїх прав та мінімізації регуляторного тиску на бізнес дозволить Україні конкурувати за інвестиції на міжнародному ринку капіталу та сприятиме зростанню економіки держави і в тому числі транспортної галузі.

До речі, залучення інвестицій в Україні зможе забезпечити суттєве зростання обсягів виробництва та перехід до виробництва продуктів з високою доданою вартістю, що загалом сприятиме розвитку галузей та секторів національної економіки, в тому числі галузі транспорту.

Наразі співвідношення порівняльних переваг (англ. Revealed Comparative Advantage (RCA)) і середньорічних темпів зростання глобального імпорту (англ. Compound Annual Growth Rate (CAGR)) відображає тяжіння української торгівлі до товарів і послуг з фактично нульовими порівняльними перевагами і середньорічними темпами зростання на рівні 2-4% (рис. 3.24).

Для прикладу, найкраще співвідношення демонструє сфера інформаційно-комунікаційних технологій з темпом зростання від 8% на рік, проте частка послуг, наданих у цьому сегменті, залишається на низькому рівні (менше 3% від загального обсягу виробництва в країні). Агросектор та харчова промисловість у свою чергу мають високі порівняльні переваги, але супроводжуються відносно низьким темпом зростання (близько 3,5% на рік) на світовому ринку [15].

При цьому послуги транспорту також займають значну частину в українській торгівлі, проте цей сегмент має недостатньо високі порівняльні

переваги (100 за індексом RCA) при відносно низьких темпах зростання (2,5% зростання галузі щорічно).

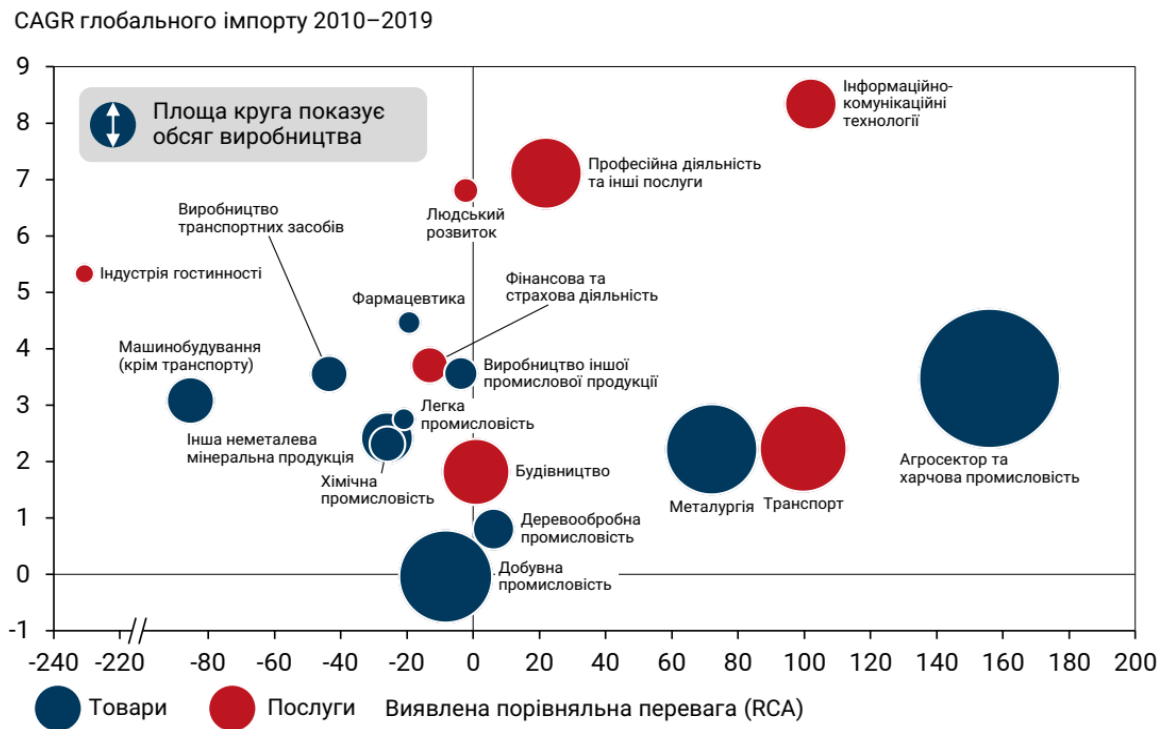


Рис. 3.24. Матриця потенціалу зростання та порівняльних переваг українських товарів та послуг: по вертикалі – темпи світового зростання імпорту; по горизонталі – виявлена порівняльна перевага; розмір кола – обсяг виробництва [15].

Джерело: Державна служба статистики, розрахунки Центру економічного відновлення

Ще гірші показники має виробництво транспортних засобів - порівняльні переваги на рівні (- 45) за індексом RCA з дещо вищими темпами зростання галузі (близько 3,5% на рік). Сегмент машинобудування попри темпи зростання на рівні 3-3,5% має від'ємне значення порівняльних переваг (-80 за індексом RCA) [15].

Розподіл сегментів торгівлі демонструє належність України до країн із сировинно-орієнтованою економікою. Для переходу України до списку країн, економіка яких базується на обробці сировини і створення додаткової

вартості, ключові торговельні позиції повинні орієнтуватись на сегменти з максимальними порівняльними перевагами та темпами зростання галузі від 4-5% на рік.

Географічне положення мало б зробити Україну логістичним хабом і створити можливості для використання транзитного та торгового потенціалу. Крім того, розміщення в інвестиційно привабливому регіоні мало б сприяти залученню інвестицій. Однак і вигідне розміщення було використано не повністю, залишаючи потенціал на майбутнє. Розвиток логістичної інфраструктури та гармонізація транспортних коридорів з країнами Європи і світу дасть можливість Україні реалізувати своє вигідне положення та стати транзитним хабом світового масштабу.

Окрім того, Україна повною мірою не використовує наявного потенціалу кооперації потужного ІТ-сектору та галузі транспорту, тому цей потенціал потрібно ефективно використовувати і для цього є всі можливості.

Важливим індикатором ефективності та результативності державної політики, в тому числі у питаннях розвитку транспортної галузі є показник рівня тіньової економіки.

Ускладнення умов економічної діяльності у 2020 р. внаслідок запровадження протиепідемічних заходів в Україні та світі, спричинили природне бажання суб'єктів господарювання зменшити ризики втрати лімітованих ресурсів (на тлі суттєвого зростання збитків в економіці через тимчасові, але непрогнозовані у часі, обмеження ділової активності), що і призвело до зростання тінізації економіки.

Разом з тим, отримане за підсумком 2020 р. зростання рівня тіні є меншим порівняно зі зростанням упродовж попередніх кризових періодів (зокрема, за підсумком кризи 2014 р.). Це свідчить про неординарність проявів коронакризи. Пандемія та запровадженні безпрецедентні карантинні обмеження зумовили часткову зміну мотивації у поведінці економічних суб'єктів (у сферах як виробництва, так і споживання).

Вірогідно, що це, у свою чергу, по-перше, знайшло відбиток в

інтенсивності таких процесів, як тінізація доходів, тобто, пригнічена загальна активність з неекономічних причин обмежила не лише діяльність суб'єктів у легальному секторі економіки, але і можливість з розширення тінювих операцій. По-друге, призвело до появи нових каналів тінізації при звуженні можливості використання традиційних [281].

Слід зазначити, що тінізація транспортної галузі значно вища, ніж в середньому економіка України, а зростання її рівня в зазначеній галузі у 2020 р. значно перевищило середній показник по економіці.

Так, за даними Мінекономіки рівень тінювої економіки у 2020 р. становив 30% від обсягу офіційного ВВП, що на 3 в.п. більше за показник 2019 р. В той же час, рівень тінювої економіки в секторі «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2020 р. становив 48% від обсягу офіційної валової доданої вартості (ВДВ) галузі, що аж на 14 в.п. більше за показник 2019 р. (рис. 3.25) [281].

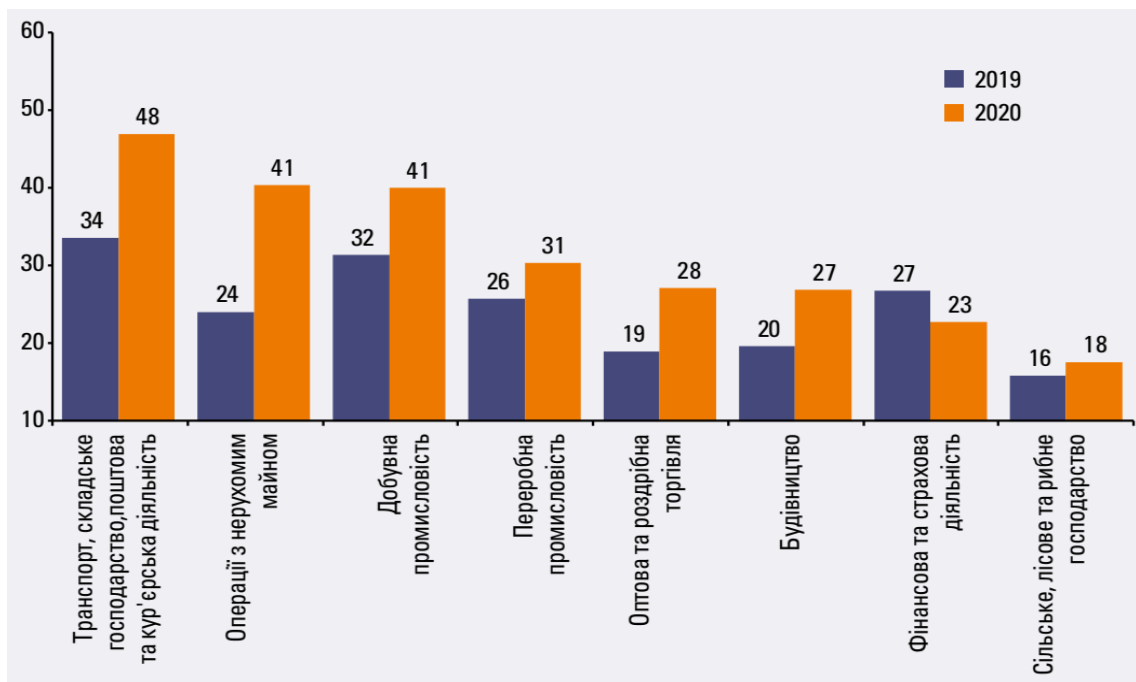


Рис. 3.25. Рівень тінювої економіки за видами економічної діяльності, % від обсягу офіційного ВДВ відповідного ВЕД [281].

Джерело: розрахунки Мінекономіки

Таке значне збільшення рівня тіньового сектору у секторі «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на 14 в.п. до 48% від рівня ВДВ зумовлено суттєвим зростанням збитковості галузі – у 1,6 раза до 40,7 млрд. грн. у 2020 р., отриманих 50,4% підприємств галузі. Негативні фінансові результати здебільшого є об'єктивним наслідком діяльності підприємств в умовах [281]:

- посилення карантинних обмежень в світі (особливо це стосується авіаційного транспорту);
- дії жорстких обмежень в епідемічних зонах всередині країни (залізничні перевезення та міський транспорт);
- зниження попиту на природний газ в умовах дії нової Угоди про транзит природного газу між Україною та РФ з передбаченими у ній меншими порівняно з 2019 р. обсягами транзиту (трубопровідний транспорт);
- зниження попиту на послуги галузі з боку аграріїв через менший порівняно з минулорічним врожай основних сільськогосподарських культур (залізничні вантажні перевезення) [281].

В подальшому, за рахунками Мінекономіки рівень тіньової економіки у січні-вересні 2021 р. становив 31% від обсягу офіційного ВВП, що на 1 в.п. менше за показник відповідного періоду 2020 р. [281].

Незначне зменшення рівня тіньової економіки відбулося на тлі адаптування суб'єктів господарювання до діяльності в умовах непрогнозованих у часі карантинних обмежень. Це підтверджується виявленими підприємствами оптимістичними настроями у діловій активності, збереженням сталого споживчого та інвестиційного попиту в умовах дії «зеленого» рівня епідемічної небезпеки по усій території країни та, як наслідок, покращенням у звітному періоді (порівняно з січнем-вереснем 2020 р.) фінансових результатів діяльності підприємств на тлі сприятливої зовнішньоекономічної кон'юнктури. Водночас, це також може бути непрямим підтвердженням гіпотези про утворення суб'єктами господарювання в умовах неординарних умов коронакризи нових схем і

каналів тіньової діяльності [281].

В той же час, рівень тіньової економіки в секторі «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у січні-вересні 2021 р. становив 44% від обсягу офіційної валової доданої вартості (ВДВ) галузі, що аж на 10 в.п. менше за показник 2020 р. (рис. 3.26).

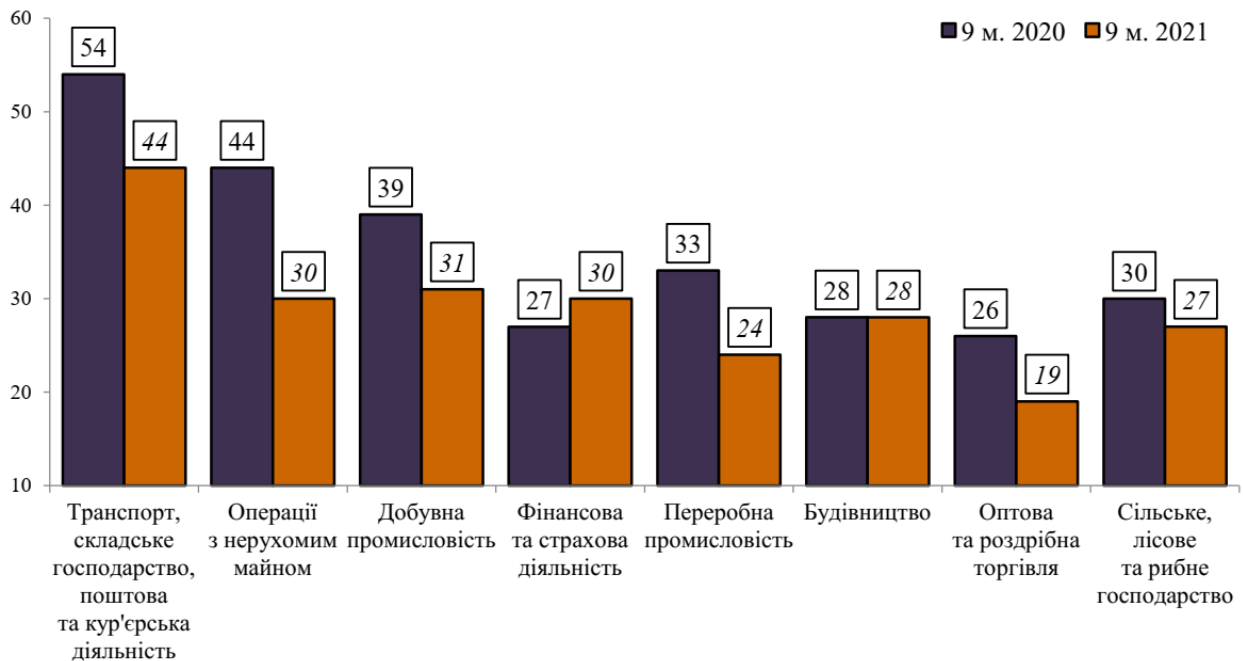


Рис. 3.26. Рівень тіньової економіки за видами економічної діяльності, % від обсягу офіційного ВДВ відповідного ВЕД [280].

Джерело: розрахунки Мінекономіки

Зменшення рівня тіньового сектору у секторі «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на 10 в.п. до 44% від обсягу ВДВ було об'єктивним наслідком суттєвого скорочення збитковості підприємств галузі (на 69,1% порівняно з обсягом у січні-вересні 2020 р. до 16,5 млрд. грн. у січні-вересня за підсумком 9 міс. 2021 р.) на тлі більш сприятливих умов діяльності підприємств у звітному періоді, а саме:

- відновлення попиту на послуги вантажних перевезень з боку окремих промислових підприємств, сільського господарства та будівельної

галузі на тлі загальноекономічної активізації як всередині країни, так і поза її межами;

- стабілізації ситуації у більшості видів транспорту завдяки продовженню туристичного сезону на тлі послаблення / скасування карантинних обмежень як всередині країни, так і поза її межами.

Тенденція до зменшення рівня тіньової економіки у січні-вересні 2021 р. сформувалась на тлі адаптування суб'єктів економічної діяльності до діяльності в умовах карантинних обмежень та можливого використання ними нових каналів «тінізації».

Водночас позитивні очікування щодо умов ділової активності та результатів запроваджуваних Урядом реформ стимулювали населення і суб'єктів господарювання до поступового розширення діяльності у легальному секторі. Втім, для створення сприятливих умов та зміцнення основ інституційного середовища в Україні (в тому числі в транспортній галузі) мають бути подолані системні чинники, основними серед яких є:

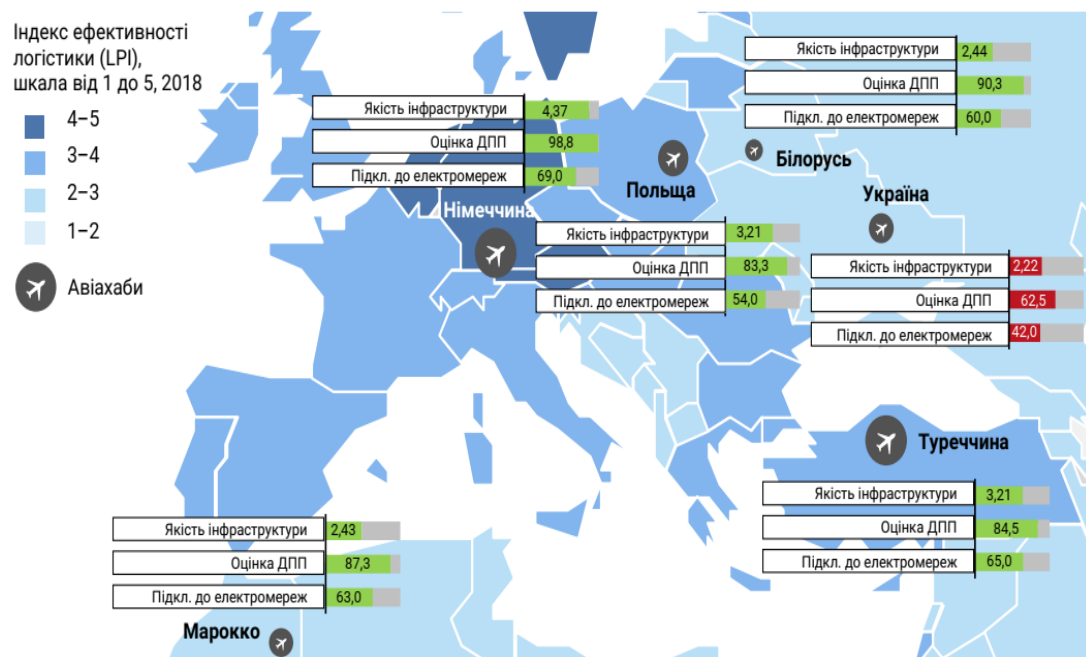
- низький рівень захисту прав власності;
- недосконалість судової системи країни (основними вадами якої є недостатня ефективність гілок судової системи), як наслідок, низький рівень довіри суспільства та інвесторів до неї;
- високий рівень корупції в країні;
- наявність територій, непідконтрольних Уряду, утворених у ході збройної російської агресії, та зростання «потенційних можливостей» для застосування схем контрабанди товарами [280].

Як вже зазначалося, Україна реалізує експортний потенціал не повною мірою. Основною перешкодою для нарощування експорту є не тільки дискримінаційні умови до багатьох українських груп товарів, які мають середню чи високу додану вартість (до країн з найбільш нереалізованим експортним потенціалом України належать Китай, Німеччина, Туреччина, Італія, Польща, Індія та Єгипет), а й не достатнє використання транзитного потенціалу нашої країни.

Проблеми в реалізації транзитного потенціалу ще до початку російської військової агресії не дозволили Україні стати вигідним та зручним виробничим майданчиком, який скоротив би час і вартість логістики до основних ринків збуту. У результаті це обмежує можливості залучення інвестицій та створення робочих місць в транспортній галузі.

Наприклад, українські аеропорти поступаються аеропортам Катару та Туреччини в якості транзитних хабів між Азією та Європою, тоді як українська транспортна мережа не інтегрована повною мірою у регіональні транспортні проєкти (Пан'європейська транспортна мережа та Новий шовковий шлях).

Згідно з рейтингом Logistics Performance Index (LPI) Україна відстає від країн-конкурентів у розвитку логістичної інфраструктури (рис. 3.27).



Легенда:

Якість інфраструктури – складова Logistics Performance Index (LPI): оцінка якості торговельної та транспортної інфраструктури за шкалою від 1 (найгірша) до 5 (найкраща) за 2018 рік

Оцінка ДПП – оцінка дотримання регуляторних практик щодо державно-приватного партнерства за шкалою 1–100 за 2020 рік

Підключення до електромереж – оцінка підключення до електромережі, надійність електропостачання та прозорість тарифів за шкалою 1–100 за 2020 рік

Джерела: Центр економічного відновлення, Світовий банк, WATS

Рис. 3.27. Порівняння розвитку логістичної інфраструктури України з іншими країнами [15].

Так, Україна посідає лише 66 місце серед 160 країн, які охоплені рейтингом. Вона майже в 2 рази поступається лідерові цього рейтингу - Німеччині – за інтегральною оцінкою: 2,83 проти 4,2 [373].

Відстає Україна і за окремими складовими інфраструктури, наприклад в авіаційному транзиті. Так, Німеччина та Туреччина мають ефективно діючі авіаційні хаби з пасажиропотоком 171,1 млн. та 95,8 млн. пасажирів, відповідно, в той час як в Україні за 2018 р. пасажиропотік становив усього лише 16,1 млн. осіб [411].

І це при тому, що Україна належить до числа небагатьох країн світу, що мають повний цикл створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі розроблення і виробництва транспортної та регіональної пасажирської авіації.

Так, авіабудування є найбільшою галуззю за чисельністю працівників серед галузей оборонно-промислового комплексу та машинобудування України. В ній задіяно понад 60 тис. працівників на підприємствах різних форм власності і підпорядкування. Авіабудівна галузь України нараховує близько 40 підприємств, які протягом 2011-2019 рр. реалізували продукції на загальну суму понад 12 млрд. дол., сплативши до держбюджету 3 млрд. дол. відрахувань [15].

Існуючий потенціал авіаційної промисловості України є достатнім для збільшення номенклатури та обсягів розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, вертольотів, повітряних суден малої авіації та безпілотних повітряних суден. Проте реалізації цього потенціалу заважає багаторічний дефіцит фінансових ресурсів, значне звуження потенційних ринків збуту (як внутрішнього, так і зовнішніх), скорочення рівня використання потенціалу міжнародної виробничої кооперації, збільшення витрат для впровадження програм імпортозаміщення, адаптації підприємств до вимог європейських стандартів.

Порівняння обсягів експорту продукції авіаційної промисловості з

більш розвиненими країнами свідчить про те, що потенціал цієї галузі розвинений не повною мірою. В 2019 р. Україною було експортовано продукції на 63,9 млн. дол., у той час як Польщею - на 1,2 млрд. дол., Німеччиною - на 42,2 млрд. дол., Францією - на 53,4 млрд. дол., а США - на 136 млрд. дол. [84].

Продовжуючи аналізувати причини помітного відставання України від країн-конкурентів у розвитку своєї логістичної інфраструктури, слід зазначити, що така ж ситуація спостерігається і в роботі портів України.

Так, за підсумками 2019 р. у портах України було оброблено 1,2 млн. TEU контейнерів, що на 69% більше порівняно з попереднім роком. Проте, наприклад, у 2019 р. в Польщі, Німеччині та Туреччині цей показник становив 2,8, 9,9 та 19,6 млн. TEU контейнерів, відповідно [132].

Причиною цьому також є недостатньо ефективна державна політика у сфері морського транспорту, зокрема нецільове використання портових зборів, призвело до того, що українські порти є одночасно одними з найдорожчих у світі та найбільш неефективними (рис. 3.28).

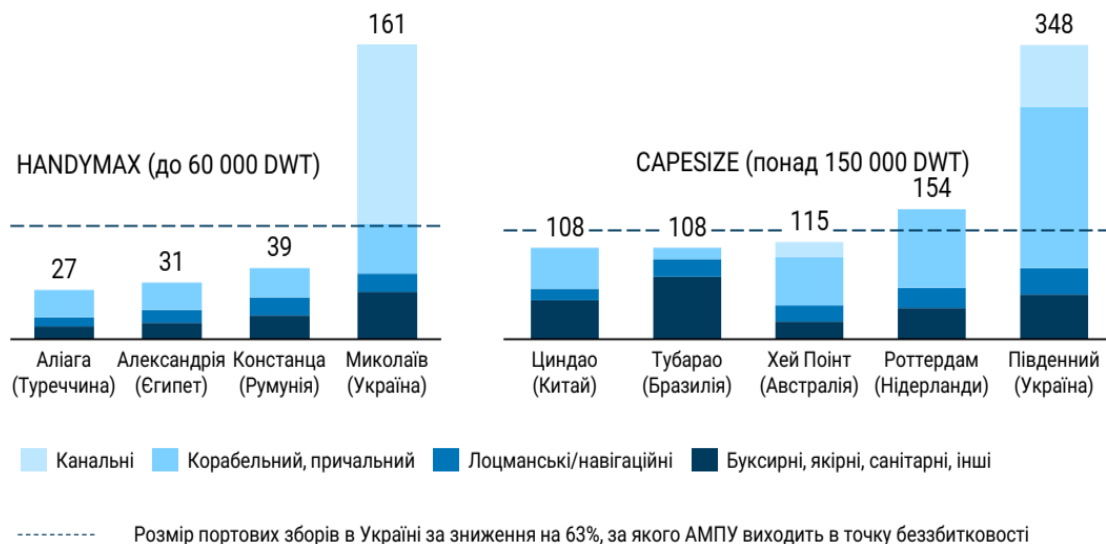


Рис. 3.28. Портові збори для суден різних класів у портах світу, тис. дол. / судно-захід.

Джерело: Центр економічного відновлення, АМПУ [221].

Адже завищені портові збори знижують конкурентоспроможність експортерів, хоча мали б сприяти розвитку портової інфраструктури. Незважаючи на те, що високі портові збори генерують значні прибутки для Адміністрації морських портів України (АМПУ), більша частина доходів спрямовується до державного бюджету у вигляді податків та дивідендів. Тому тільки за останні 5 років середньорічні виплати на користь держави перевищували розмір капітальних інвестицій утричі. Як наслідок, це призвело до значного зносу портової та припортової інфраструктури. Згідно з Індексом якості портової інфраструктури від Світового економічного форуму українська портова інфраструктура оцінюється як посередня. За якістю портової інфраструктури Україна має 3,5 бали зі 7 можливих, що значно нижче показників її сусідів та середнього значення по ЄС (4,8/7) [15].

Неефективне регулювання та відсутність державної підтримки стало однією з причин занепаду річкового транспорту. Згідно з даними Річкової інформаційної служби України обсяг річкових перевезень з 1990 р. скоротився в 4-5 разів: обсяг вантажних перевезень по Дніпру становив 11,79 млн. т у 2019 р. Штучне навантаження на собівартість річкових перевезень робить їх дорожчими порівняно з іншими видами транспорту. Серед витрат, які йдуть на перевезення річкою, близько 15-18% припадають на платежі державі та державним підприємствам (плата за спецводокористування, портові збори, лоцманський збір, збір за шлюзування та підйом мостів). У результаті частка перевезень річковим транспортом в Україні є майже в 7 разів меншою, ніж в ЄС [15].

Як наслідок, недосконала державна політика у цій галузі обумовлює її низьку інвестиційну привабливість, адже у річкову галузь інвестується менше 1% від сукупного обсягу капітальних інвестицій у галузь транспорту. Низький рівень інвестицій призвів до значного скорочення протяжності водних шляхів (удвічі з 1990 р.) [15].

Про відповідний рівень результативності та ефективності державної політики розвитку транспортної галузі може свідчити діяльність в зазначеній

сфері Антимонопольного Комітету України (АМКУ).

В останні роки основними напрямками діяльності Антимонопольного Комітету України в транспортній сфері були адвокатування та виявлення й припинення порушень конкурентного законодавства у різних галузях транспорту, зокрема з припинення антиконкурентних дій і бездіяльності органів влади та зловживання монопольним (домінуючим) становищем підприємствами.

Так, протягом 2020 – 2021 рр. АМКУ вжито цілий комплекс заходів, спрямованих на запобігання порушенням АТ «Укрзалізниця» антимонопольного законодавства на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом.

Адже АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах території України і займає на цьому ринку монопольне (домінуюче) становище із часткою 100% [244].

Зокрема, важливе значення мали результати завершення у 2021 р. судового оскарження рішення Комітету від 06.08.2020 № 470-р, яким АМКУ визнав дії АТ «Укрзалізниця» щодо визначення майже третини вантажних залізничних станцій «малодіяльними» та стягнення плати за подачу й забирання вагонів з / на ці станції порушенням законодавства про захист економічної конкуренції. Цим рішенням Антимонопольний Комітет України захистив права вантажовідправників та вантажоотримувачів, які використовували «малодіяльні станції» для відправки або отримання вантажів, та відновив рівні умови конкуренції на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах території України.

Водночас АТ «Укрзалізниця», незважаючи на проведення у 2021 р. експерименту з допуску приватної тяги на залізничні колії загального користування, залишалось єдиним перевізником залізничними коліями загального користування на території України, що й створювало можливості для зловживання цим становищем.

Тому у 2021 р. АМКУ за заявою суб'єкта господарювання розпочав дослідження дій АТ «Укрзалізниця» щодо застосування під час розрахунку вартості перевезення вантажу залізничним транспортом не найкоротшої (оптимальної) тарифної відстані для здійснення відповідного перевезення та щодо затвердження Мінінфраструктури додаткових Коефіцієнтів, які застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, що дає можливість АТ «Укрзалізниця» безпідставно збільшувати вартість послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом [245].

Як вже зазначалося, функції регулятора галузі транспорту в Україні виконує Міністерство інфраструктури, яке за приписами законодавства зобов'язане сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію. Водночас саме зазначене міністерство стало основним об'єктом заяв про порушення конкурентного законодавства у портовій сфері.

Так, у 2021 р. АМКУ завершив розгляд справи про бездіяльність Мінінфраструктури, що призвела до недопущення конкуренції на ринку лоцманських послуг, адже міністерство всупереч вимогам законодавства у морській сфері не внесло зміни у свої нормативно-правові акти, які регулюють питання лоцманського проведення суден. І це не просто недотриманням вимог законодавства в морській сфері, адже його наслідком є закріплена нормативно-правовими актами дискримінація суб'єктів господарювання за формою власності й надання переваг державному підприємству, органом управління якого і є це міністерство. А такі дії Мінінфраструктури можна кваліфікувати, як антиконкурентні дії органу влади [245].

Зазначене надання органом державного управління переваг своєму підконтрольному підприємству ще раз підкреслює необхідність створення в Україні незалежної Національної комісії, що здійснює регулювання у сфері транспорту з метою розмежування функцій управління й регулювання між

двома органами влади. Тому створення такого регулятора могло б усунути передумови можливих порушень Міністерства інфраструктури України в майбутньому.

На наш погляд, важливим показником ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі України є рівень запровадження механізму державно-приватного партнерства. Такі приклади в транспортній галузі України, звісно, є, але вони, на жаль, поодинокі.

Наприклад, протягом 2021 р. в портовій галузі тривали процеси передачі державного майна в концесію. Так, ТОВ «КЮТЕРМІНАЛІЗ ОЛЬВІЯ» одержав у концесію активи, які належать ДП «СК «ОЛЬВІЯ» і ДП «АМПУ» і тепер разом будуть забезпечувати здійснення господарської діяльності з надання стивідорних послуг у спеціалізованому морському порту Ольвія. Зазначена концентрація є одним з етапів процедури надання Міністерством інфраструктури в концесію спеціалізованого морського порту Ольвія [245].

Тому, на наш погляд, потрібно на державному рівні активно стимулювати запровадження механізму державно-приватного партнерства, в тому числі й при реалізації міжнародних проєктів.

Зокрема, як уже зазначалося через територію України проходить мультимодальний коридор Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), в межах якого в Україну передбачається залучити 4,5 млрд. євро на розвиток автошляхів (960 км), залізничної інфраструктури (530 км), портів та авіації до 2030 р. [15].

Джерелами інвестицій в розвиток міжнародних транспортних коридорів можуть бути: власні засоби підприємств; асигнування з державного, регіонального і місцевого бюджетів; позикові кошти; іноземні інвестиції у формі фінансової або іншої участі в статутному капіталі спільних підприємств або у формі прямих вкладенні міжнародних організацій і приватних осіб.

Що ж стосується мультимодального коридору Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), кошти планується залучати від міжнародних організацій, бюджетних коштів «Один пояс - один шлях», а також в межах механізму державно-приватного партнерства.

Також значні вигоди може принести не лише приєднання до існуючих шляхів, але й створення нових: наприклад проект E-40 передбачає створення річкового шляху від Чорного до Балтійського моря Спільний авіаційний простір. Крім того, участь у європейських транспортних проектах дозволяє здешевити процес оновлення основних транспортних шляхів України, відкриваючи доступ до кредитів ЄБРР. А у межах Пан'європейської транспортної мережі територією України мають пройти два транспортні коридори: коридор Рейн - Дунай та Середземноморський коридор [15].

На наш погляд, для реалізації вищезазначених міжнародних проектів в Україні, а також розвитку логістичної інфраструктури та гармонізації транспортних коридорів з країнами Європи також доцільно активно залучати кошти в межах механізму державно-приватного партнерства.

На жаль, низька якість транспортної інфраструктури поки що унеможлиблює участь України в основних міжнародних торговельних шляхах, тому тільки подальший розвиток логістичної інфраструктури та гармонізація транспортних коридорів з країнами Європи і світу, в тому числі з використанням механізму ДПП, дозволить Україні реалізувати своє вигідне географічне положення та стати транзитним хабом світового масштабу.

Лише за таких умов, за підрахунками екпертів, ефект від збільшення Україною експорту транспортних послуг може сягнути 270 млрд. дол. США за наступні 10 років [15].

До речі, що з моменту підписання Угоди про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС у 2016 р. товарообіг з країнами Євросоюзу збільшився майже вдвічі, а кількість вантажоперевезень автомобільним транспортом – на 42% [187].

Таким чином, в сучасних умовах державна політика розвитку

транспортної галузі України хоча в цілому і забезпечує виконання покладених на неї функцій та завдань, але не є достатньо ефективною та результативною. Тому потребують невідкладного комплексного удосконалення механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в напрямку формування належних нормативно-правових, фінансово-економічних, організаційно-адміністративних, техніко-технологічних, еколого-безпекових засад розвитку зазначеної сфери з урахуванням існуючого закордонного досвіду, що сприятиме підвищенню рівня національної безпеки та сталому розвитку України.

3.3. Особливості міжнародного співробітництва України у транспортній галузі в умовах глобалізації

Державна політика розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах вимагає урахування процесу інтернаціоналізації економік, залучення нашої країни у всесвітній розподіл праці, адже Україна є невід'ємною частиною світової економіки, яка зазнає істотні зміни, пов'язані, в першу чергу, з процесом глобалізації.

Суть процесу глобалізації в економіці полягає в поступовому формуванні єдиного загальносвітового економічного простору, у межах якого діють єдині по суті правові, політичні і економічні правила. Процес глобалізації супроводжується розширенням обсягів торгівлі товарами і послугами, посиленням процесу міжнародного руху капіталу і робочої сили.

Розвиток глобалізації економіки обумовлений різким зростанням масштабів виробництва, концентрацією і централізацією капіталу, що сталися останніми роками, виникненням нових організаційних форм економічних об'єднань, діяльність яких виходить за межі однієї країни або групи країн на світовий рівень.

Процес глобалізації економіки охоплює два рівні: макрорівень (економіка окремих країн і регіонів) і мікрорівень (окремі економічні

суб'єкти, галузі, ринки) [45].

Структуротворною основою глобалізації економічних зв'язків є мікрорівень. Саме окремі фірми, компанії та їх об'єднання є основними суб'єктами міжнародних економічних зв'язків. Особливістю глобалізації на мікрорівні є формування у окремих компаній стратегії, спрямованої на зовнішньоекономічну експансію, забезпечення своєї присутності і пошук ринків збуту продукції по всьому світу.

Глобалізація на макрорівні полягає в тому, що окремі країни у своїй макроекономічній політиці, з одного боку, роблять зусилля із послаблення або усунення різних перешкод і обмежень в зовнішньоекономічній діяльності, а з іншого боку, координують зусилля із реалізації міжнародних програм, що можуть зачіпати їх національні інтереси.

Прагнення багатьох країн світу до економічного зближення – процес об'єктивний і закономірний. Інтеграція економік дозволяє отримувати кожному її учасникові додатковий, так званий, синергетичний ефект, якого не можуть мати інші країни, обмежені рамками національних економік. Таке прагнення держав відбиває ті якісні зміни, які сталися у світі і які створюють сприятливі умови для розвитку інтеграційних процесів в різних сферах суспільного життя і, в першу чергу, економічною.

У цих умовах відбувається взаємне проникнення капіталу різних країн і розширення міжнародної торгівлі. Включаються нові механізми регулювання економічного співробітництва між країнами – митні, кредитно-фінансові, валютні, експортно-імпорتنі та інші [45].

Розвиток високих технологій, техніка і інформатики призводить до підвищення продуктивності праці; ринки окремих країн і навіть регіонів стають тісними. Потрібний швидкий безперервний обіг капіталу, що припускає зняття перешкод на шляху його руху, максимальне спрощення процедур, пов'язаних з його переміщенням з країни в країну. Одночасно змінюються масштаби і характер конкуренції на світових ринках. Конкуренція перестає бути міжфірмовою у рамках окремої країни, а стає усе

більш міждержавною.

Економіка і фінанси різних регіонів стають усе більш взаємопов'язані. Досвід інтеграційних процесів в Європейському союзі (ЄС), та об'єднанні Канади, Мексики й США (НАФТА), латиноамериканських країн (МЕРКОСУР) може виявитися корисним для України, але й тут потрібні чіткі орієнтири та відповідні межі [34].

Загалом, інтеграційний процес розглядається в трьох вимірах: міжнародному, міждержавному і внутрішньодержавному. Особливе значення для України, при важливості інших вимірів, звичайно, має розвиток інтеграційних процесів у межах ЄС. Рішення цієї і інших завдань вимагає чіткого визначення цінової (тарифної) політики і місії транспортного комплексу, як найважливішого елементу державної інфраструктури.

Так, розвиток транспорту та транспортної інфраструктури в умовах глобалізації забезпечує мобільність населення та міжрегіональну інтеграцію, адже пасажирські перевезення є необхідними, як для транспортування робітників, так і для забезпечення мобільності споживача, сприяє розвитку промисловості, як одного з основних постачальників для сфери транспорту та інфраструктури (машинобудування, будівельні матеріали), так і ключового споживача вантажних перевезень – частка промисловості складає значну питому вагу від сукупного обсягу міжнародних перевезень. Розвинений транспорт та інфраструктура є необхідними не тільки для ефективного функціонування промисловості, як найбільшого споживача вантажних перевезень, а й для зростання аграрного сектору, особливо експортно-орієнтованого. Окрім того, транспортна галузь та інфраструктура є визначальними для світового туризму, адже забезпечують пасажирські перевезення, а якісний транспорт та розвинута інфраструктура дозволяють активно розвиватись міжнародній сфері дозвілля.

Слід зазначити, що розвинута транспортна галузь та інфраструктура є каталізатором створення нових та суміжних робочих місць в економіці. І навпаки, зростання економіки держави може бути обмежено і навіть

зупинено інфраструктурними обмеженнями, в основі яких лежить низька якість доріг і низька пропускна спроможність інфраструктурних об'єктів.

В цілому, розвиток транспортної галузі та транспортної інфраструктури дозволяє значно збільшити ВВП країн світу. Адже, як правило, країни з вищою якістю транспортної інфраструктури мають вищі показники ВВП на одну особу (рис. 3.29).

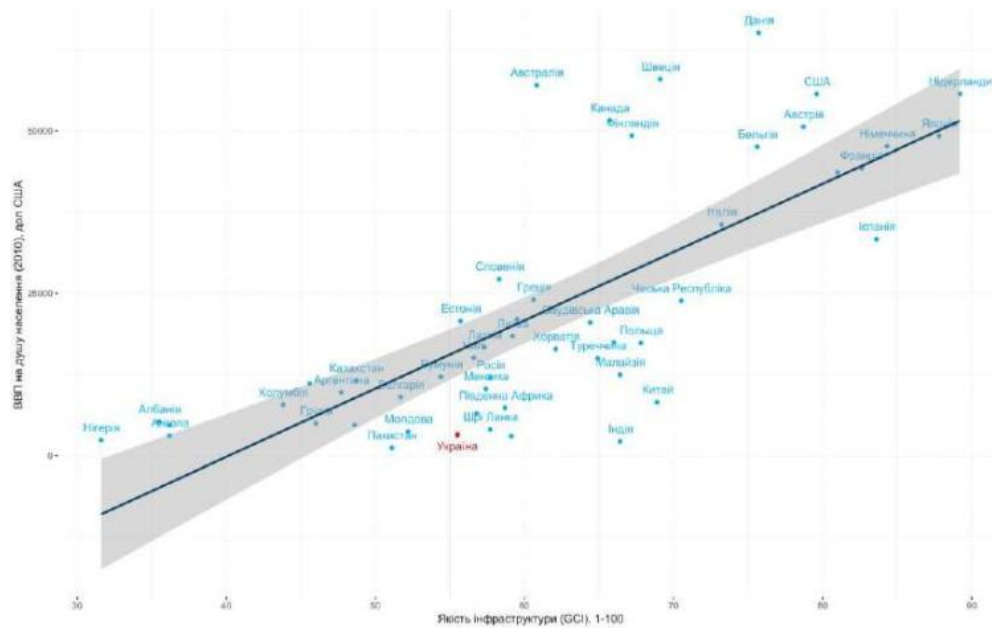


Рис. 3.29. Співвідношення між якістю транспортної інфраструктури та ВВП країни на одну особу, 2019 р. [36].

Джерело: Центр економічного відновлення, Державна служба статистики, Світовий банк, Світовий економічний форум

Так, провідні позиції на вищенаведеному рисунку за показником якості транспортної інфраструктури займають такі розвинуті країни, як Данія, Швеція, США, Нідерланди, Японія, Німеччина, Австрія, Бельгія, Франція.

В той же час, Україна у 2019 р. зайняла 59-е місце у світі за якістю транспортної інфраструктури згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності і, як наслідок, має, на жаль, доволі низький показник ВВП на одну особу.

Більше того, в світовій економіці існує аксіома: чим більшою є

щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку. Як приклад: майже рівна Україні за площею Франція має у 14,5 разів більше транспортних шляхів ніж наша країна, а звідси і різний рівень соціально-економічного розвитку зазначених країн.

Так, для порівняння, щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 рази менше, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 км доріг на 1 кв. км площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. км, у Німеччині – 10,9 тис. км, у Франції – 7,1 тис. км, а рівень фінансування 1 км автодоріг в Україні відповідно у 5,5 – 6 разів менше, ніж у зазначених країнах [53].

Отже, світовий досвід свідчить, що наявність розвинутої транспортної галузі та транспортної інфраструктури сприяє ефективному використанню наявного ресурсного, економічного і соціального потенціалу територій за рахунок ефективного здійснення транспортно-економічних зв'язків між регіонами. А потреба у формуванні розвинутої транспортної інфраструктури виникає не лише у зв'язку з необхідністю підвищення продуктивності перевізного процесу, але і з метою реалізації соціально-економічного потенціалу територій. Для вирішення цього завдання за кордоном розробляються та реалізуються стратегії розвитку транспортної галузі та транспортної інфраструктури, які мають забезпечити необхідні передумови для ефективного функціонування усіх складових елементів транспортної системи і економіки територій.

Як вже зазначалося, транспортна галузь – одна з найважливіших складових соціально-економічної системи країни. Він забезпечує перевезення вантажів і людей, тим самим налагоджуючи та розвиваючи зв'язки не тільки між підприємствами, галузями господарства, регіонами, а й між країнами світу. Саме тому транспортна галузь є одним з найважливіших пріоритетів у глобальному міждержавному співробітництві.

Зворотньою стороною цих процесів є гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг,

де конкурентні переваги дають швидкість, безпеку та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій. Тобто рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує рівень конкурентоспроможності країни в транспортній галузі.

В умовах глобалізації світової економіки транспорт разом з фінансовою сферою виступає найважливішим важелем інтеграційних процесів. Розвиток міжнародної електронної торгівлі через всесвітню мережу Інтернет пред'являє до транспорту додаткові вимоги щодо оголошення точніших термінів доставки вантажів, прискорення його руху, відповідність екологічним безпековим критеріям тощо.

Наприклад, залізничні перевезення із швидкістю 350 км / год. стають реальністю, а технології «Маглев» вже зараз забезпечують швидкість 500 км / год. і більше [237].

Окрім того, світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про тенденції стрімкого об'єднання транспортних технологій та регіональних проєктів мобільності. Транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2040 р. замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі.

До речі, 10 листопада 2021 р. на Всесвітньому саміті з клімату COP26, що проходив у м. Глазго (Шотландія), 33 країни і шість автовиробників оголосили про повну відмову від автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) в найближчі два десятиліття.

Так, учасники саміта приєдналися спільною заявою до ініціативи головуючої на саміті Великої Британії, згідно з якою продаж автомобілів і мікроавтобусів з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ) має закінчитися не пізніше 2040 р. Очікується, що в країнах з передовою економікою відмова від ДВЗ буде досягнута вже до 2035 р. Спільну заяву підписали такі автовиробники, як GM, Ford, Mercedes, Volvo, Jaguar/Land Rover і китайський концерн BYD, а також Велика Британія, Індія, Австрія, Польща, Канада,

Туреччину та інші країни [264].

Тобто зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною глобальною тенденцією на всіх видах транспорту.

Окрім того, в сучасних умовах відбуваються такі особливості та тенденції розвитку світової транспортної галузі:

- використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;
- застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;
- використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;
- масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;
- прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;
- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;
- зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;
- насичення автомобілізацією в розвинутих країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного

транспорту [237].

Окрім того, протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур та ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему.

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему.

Геополітичне положення України між двома світовими центрами ділової активності, що динамічно розвиваються, – Європою і Азією – зумовлює її особливу роль також в забезпеченні євразійських зв'язків.

Тому не випадково, що пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу.

Транспортно-дорожній комплекс України має високий потенціал у розвитку, оскільки країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азіатськими країнами, має розгалужену сітку транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА) [275].

За даними досліджень англійського інституту «Рендел» Україна

посідає перше місце серед європейських країн за коефіцієнтом транзитності. Отже, український транспортно-дорожній комплекс є одним з провідних у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, перевезенням та оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю магістральних газопроводів та нафтопроводів [306].

Однак перспективи інтеграції нашої країни у міжнародне економічне світове товариство та посилення транзитних взаємовідносин держави вимагають модернізації та удосконалення матеріально-технічної бази, покращення та відновлення експлуатаційного та технічного стану дорожнього комплексу, регулярності та надійності транспортних сполучень, збереженості вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто досягнення високого рівня розвитку національної транспортної галузі.

Інтеграція транспортних мереж і транспортної галузі України в міжнародну транспортну систему необхідна для залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави [219].

Тому необхідною передумовою, яка забезпечить розвиток та зростання транспортної галузі України в умовах сучасних глобальних трансформацій є формування та реалізація державної політики в галузі транспорту, яка спрямована на її інтеграцію до світової транспортної мережі. Адже головним напрямом розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України, а оскільки транспортна галузь суттєво залежить від державної підтримки, то державна політика щодо розвитку транзиту є пріоритетною.

Тобто однією з ключових ланок розвитку національної економіки має стати вдосконалення транспортної системи країни і реалізація її потужного транзитного потенціалу для забезпечення євроазіатських зв'язків. Це стане істотним вкладом у збільшення ВВП України, обумовленим зростанням об'ємів транспортної роботи і мультиплікативним ефектом в інших галузях економіки. А транзитна рента (дохід національної транспортної системи від транзитних перевезень пасажирів і вантажів) буде важливою статтею валютних надходжень.

Слід зазначити, що Україна має в своєму розпорядженні розвинену транспортну систему, проте потужний транзитний потенціал України використовується недостатньо. Для повнішого використання переваг географічного положення країни, забезпечення зростаючих обсягів зовнішньоторговельної діяльності, укріплення ролі України у світовій господарській системі потрібна планомірна робота щодо повноцінної участі нашої країни у міжнародних транспортних коридорів (МТК), як важливих елементів міжнародної транспортної інфраструктури.

Адже матеріальною основою глобалізації світової економіки є транспорт, і не випадково, а цілком закономірне прагнення багатьох країн світу вийти своїми транспортними мережами на найважливіші напрями планетарних комунікацій. І це прагнення досить чітко проявляється в проєктах створення міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Україна знаходиться на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Втім наразі використовується тільки третина транзитного потенціалу країни [33].

Через Україну проходять 4 з 10 європейських транспортних коридорів, у тому числі з великими транзитними шляхами (Балто-Чорноморський коридор), тому Україна може стати зручним хабом між ЄС та Азією. Це шляхи від найбільших виробників до найбільших ринків (Новий шовковий шлях, Індійсько-Скандинавський шлях) та від експортерів до імпортерів енергоносіїв (рис. 3.30).

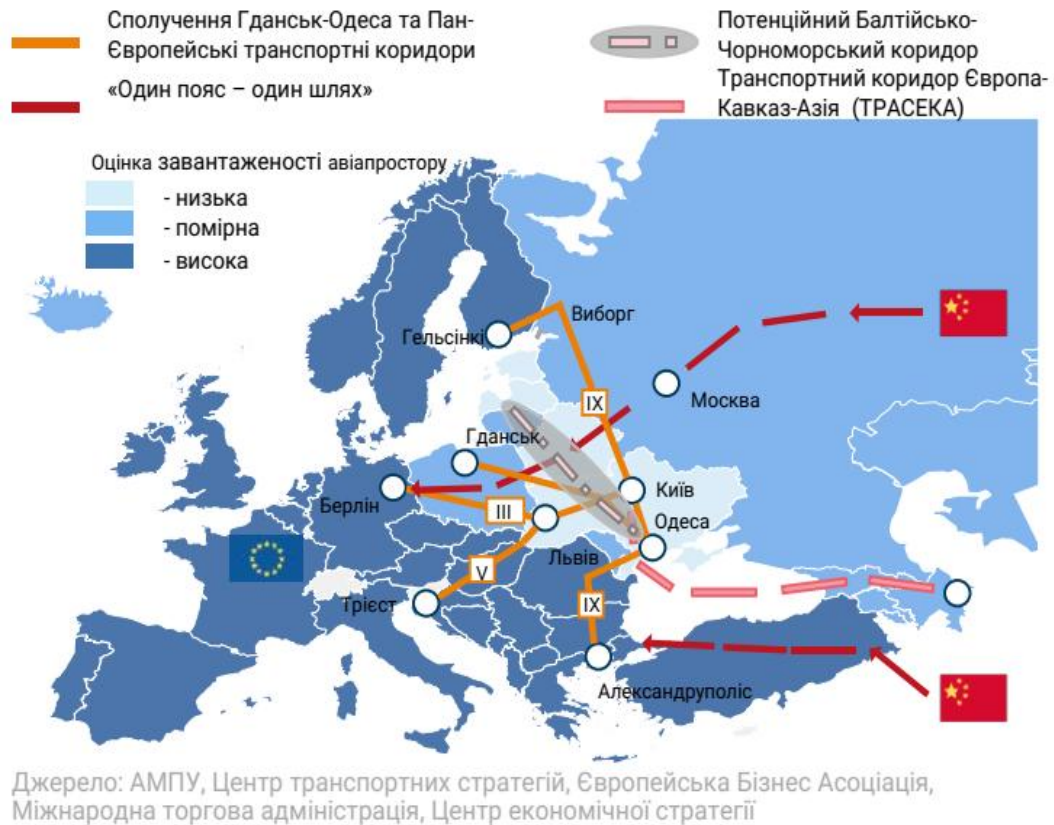


Рис. 3.30. Міжнародні транспортні коридори [36].

Зокрема, через територію України проходять 2 мультимодальні коридори Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та один маршрут Транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) Транс'європейська опорна транспортна мережа. Україна вже включена до індикативних карт проекту Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T).

В умовах розширення міжнародної співпраці і поглиблення інтеграційних процесів формуванню міжнародних транспортних коридорів належить провідна роль в вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, що має погоджені технічні параметри і забезпечує застосування сумісних технологій перевезень – основи інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну систему.

Міжнародні транспортні коридори формуються для розвитку і

поліпшення як вантажного, так і пасажирського міжнародних сполучень. У таких умовах потрібно забезпечити розробку і реалізацію скоординованої і взаємопов'язаної системи заходів на комунікаціях усіх видів транспорту, які обслуговують напрями міжнародних перевезень пасажирів і вантажів з забезпечення нормальних умов функціонування ринків транспортних послуг, зміцнення виробничо-технічної бази транспорту та об'єктів інфраструктури на основі активізації інвестиційної діяльності і проведення ефективної інноваційної політики, розробка законодавчо-правової і нормативної бази, що відповідає сучасним технологіям руху товару на логістичних принципах. Вказана система заходів має поєднувати в раціональних пропорціях зусилля центру, адміністрацій регіонів і підприємств, а також ініціативу об'єднань транспортних підприємств і експедиторів, окремих підприємців і передбачати повне і ефективне використання ресурсного, виробничого і інтелектуального потенціалу, транспортної інфраструктури, геополітичного положення країни і окремих її регіонів [27].

В зв'язку з цим важливим науковим і практичним завданням є відбір транспортних напрямів для включення в національні міжнародні транспортні коридори, що відповідають міжнародним вимогам. В ході дослідження були розглянуті основні транспортні напрями країни, що здійснюють міжнародні перевезення, а також визначені параметри, які необхідно досягти для включення в МТК. Основним методологічним принципом дослідження є створення дієвого механізму, який на основі поєднання законодавчої системи і законів ринкової економіки дозволив би залучити на українські залізниці, порти і автомобільний транспорт вантажі міжнародного транзиту в умовах мінімальних інвестицій з боку держави.

У свою чергу, держава повинна створювати умови для використання наявного потенціалу транспортних комунікацій і вирішення проблеми підвищення їх конкурентоспроможності на світовому транспортному ринку. Міжнародні транспортні коридори повинні стати каталізатором для динамічного розвитку українських територій.

Важливе значення при цьому матиме врахування основних вже прийнятих вимог щодо міжнародних транспортних коридорів, сформульованих в Європейських Угодах, а саме:

- European Agreement on main inland waterways of international importance, AGN (Європейська Угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, СМВП);
- European Agreement on main International Railway Lines, AGC (Європейська Угода про міжнародні магістральні залізничні лінії, СМЖЛ);
- European Agreement on Main International Traffic, AGR (Європейська Угода про міжнародні автомагістралі, СМА);
- European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations, AGTC (Європейська Угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти, СЛКП).

Слід зазначити, що при введенні в дію будь-якого міжнародного транспортного коридору мають бути створені спеціальні робочі органи (керівні комітети) з представників країн, через які проходять той або інший коридор, і країн, зацікавлених в його використанні (рис. 3.31).

Тому подальша інтеграція України у міжнародну транспортну систему має передбачати приєднання нашої країни до існуючих міжнародних транспортних коридорів та доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів. А для забезпечення ефективної роботи міжнародних транспортних коридорів дуже важливим є створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску відповідно до міжнародних стандартів, а також створення митних пунктів пропуску при транспортно-складських комплексах.

Перспективними рішеннями на державному рівні, які забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародних транспортних коридорів, мають стати наступні:

- удосконалення та прозорість нормативно-правового регулювання у сфері розвитку та безпеки транспорту;

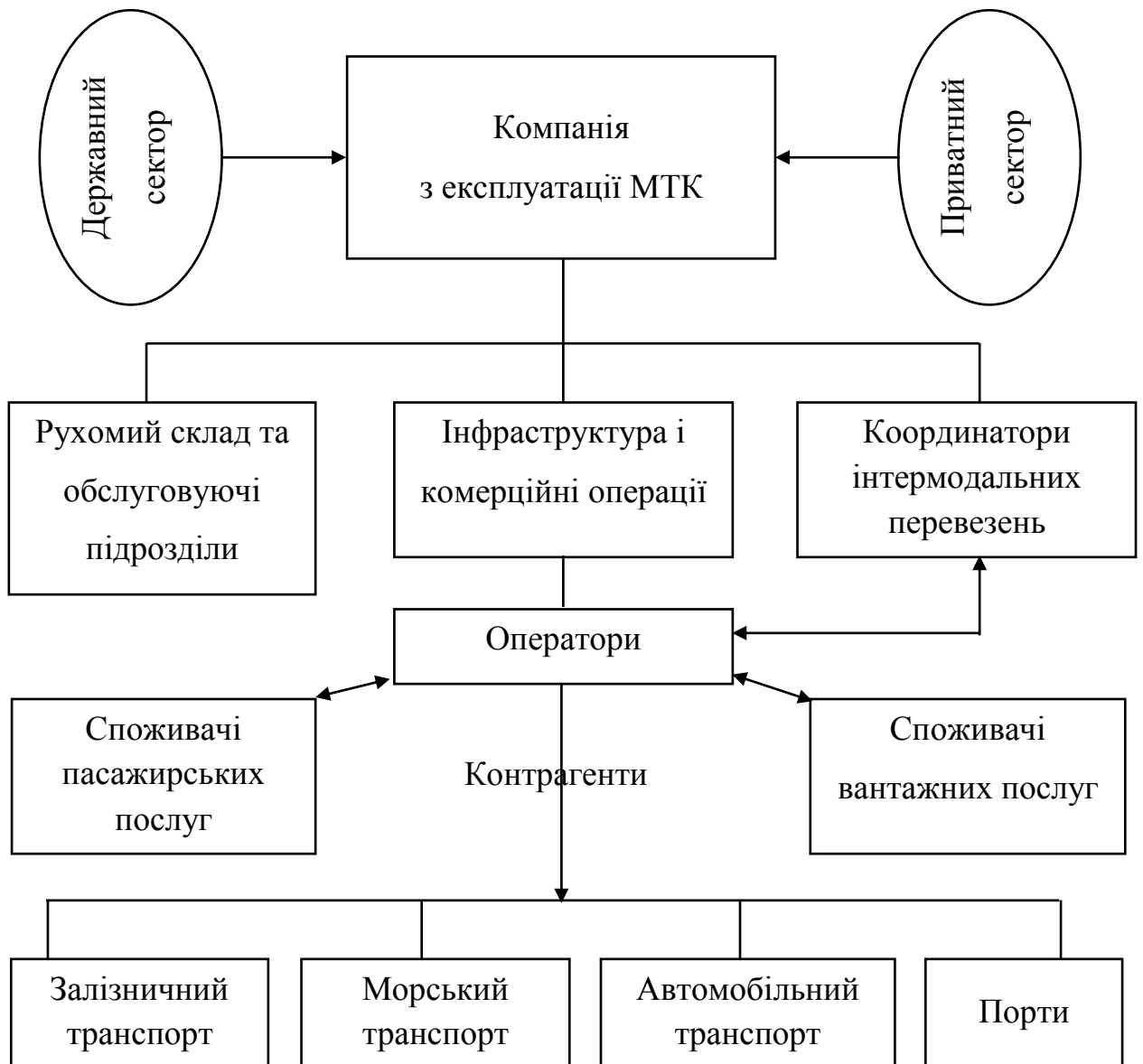


Рис. 3.31. Концептуальна схема міжнародного транспортного коридору [31].

- удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг;
- розвиток ефективної транспортної логістики;
- розвиток, модернізація та удосконалення усіх видів транспорту та дорожнього комплексу країни;
- запровадження дієвих систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою при перевезенні різними видами транспорту та екологічною

безпекою;

- контроль та регулювання за дотриманням нормативно-правової бази та фінансуванням тощо [306].

Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дозволить підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан транспортної галузі, а це необхідна передумова плідного співробітництва з іншими державами та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

На жаль, сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [243].

Тому тільки модернізація транспортної галузі України має забезпечити її відповідність європейським стандартам як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Важливу роль при цьому мають відігравати заходи, які спрямовані на розв'язання проблеми збалансування попиту і пропозицій з надання транспортних послуг, зміцнення міжнародного співробітництва і посилення процесу інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж, розвиток державно-приватного партнерства в транспортній галузі [186].

Тобто в сучасних умовах особливо актуальним є завдання, яке стоїть перед Україною – це інтеграція національної транспортної інфраструктури в транснаціональну мережу, тобто забезпечення доступу до глобальних транспортних коридорів. Стратегічно вигідне геополітичне положення України слід використати для прискорення інтеграційних процесів, особливо в транспортній галузі.

На жаль, поки що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід

української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 % загальної вартості продукції. Жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів. Незважаючи на те, що транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технологічне відставання від TEN-T [238].

Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень. Що, в свою чергу, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Тому подальша розбудова ефективної конкурентоспроможної національної транспортної галузі в умовах існуючих глобальних трансформацій та інтеграційних процесів має відбуватись з урахуванням таких складових:

- забезпечення інтегрованості (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 мм;
- участь України у масштабних міжнародних транспортних проєктах, наприклад, приєднання України до морського «Блакитного поясу» навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами («блакитний пояс») та створення відповідних портових потужностей («блакитні смуги»);
- включення морських портів України до топ-100 найбільших

портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів;

- створення на основі державно-приватного партнерства міжнародних кооперацій, компаній-операторів перевезень, заінтересованих у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку;

- збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС - Китай ("Новий Шовковий шлях"), країни ЄС - Іран, Індія, країни ЄС - Туреччина та інші (не менше 1 млн. TEU в 2025 р. та 2 млн. TEU в 2030 р.);

- впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експорту-імпорту товарів;

- спрощення процедур отримання регіональними аеропортами міжнародного статусу відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО;

- спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі [238].

Це дозволить забезпечити подальшу інтеграції України до глобальної економіки та приєднання до міжнародних організацій та проектів, суттєво збільшить транзитні зовнішньоторговельні вантажопотоки, що зумовлює необхідність розвитку національної транспортної інфраструктури для приведення її у відповідність до технічних, економічних та екологічних показників економічно розвинених країн (забезпечення доступності транспортної інфраструктури, створення та реконструкція транспортних комунікацій для подолання технологічного відставання від передових

транспортних систем техніко-технологічної бази з використанням інноваційних технологій тощо).

Слід зазначити, що виконання зобов'язань, які випливають із членства України в міжнародних організаціях забезпечують центральні органи виконавчої влади, що забезпечують реалізацію державної політики у відповідних галузях транспорту та інфраструктури [108].

Окрім того, центральний орган виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України) забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, бере участь у реалізації державної політики у міжнародному співробітництві за видами транспорту (в тому числі у сфері безпеки) на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті, ведення дорожнього господарства, цивільної авіації [108].

Розглянемо особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі у міжнародному співробітництві за видами транспорту.

Так, у підгалузях транспортної галузі пріоритетними напрямками в умовах глобалізаційних процесів та міжнародного співробітництва мають бути [198]:

а) залізничний транспорт:

- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей, в першу чергу міжнародних;
- входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів;

б) морський транспорт:

- створення вільних економічних зон різних типів у морських портах;
- розвиток круїзного плавання;
- розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;
- розширення перевезень експортно-імпортних та транзитних

вантажів;

- удосконалення державної системи безпеки судноплавства відповідно до міжнародних стандартів;

До речі, розвиток портового господарства України, який забезпечує її економічний та зовнішньоторговельний розвиток, адже понад 50% вантажів української зовнішньої торгівлі перевозиться водним (переважно морським) транспортом.

Проте слід зазначити, що є різні глобальні чинники, які впливають на розвиток портового господарства України, а саме:

- конкуренція із боку іноземних портів, яка зростає останнім часом;
- глобалізація економіки, яка поглиблює світову спеціалізацію, кооперацію та інтеграцію виробництва;
- зростання обсягів споживання ресурсів;
- недостатність інвестування в портову інфраструктуру;
- високі вимоги щодо рівня екологічної безпеки, які полягають в мінімізації нанесення негативного впливу навколишньому середовищу [225];

в) річковий транспорт:

- розширення перевезень експортно-імпортних вантажів;
- розширення перевезень на туристичних судах, особливо перевезень іноземних туристів;
- розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України у загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;

г) автомобільний транспорт:

- щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень;
- щорічне зростання обсягів транзитних перевезень вантажів;
- щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання міждержавних транспортних послуг і

транзиту;

д) автомобільні дороги:

- приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність з міжнародними вимогами;
- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними міжнародними вимогами;
- розширення обсягів будівництва автомобільних доріг, передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів [225].

До речі, згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» (стаття 54) державну політику у сфері міжнародного співробітництва з питань автомобільного транспорту розробляє та реалізує центральний орган виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України), а саме:

- організовує виконання міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;
- бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту;
- забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів [92].

Важливою складовою міжнародного співробітництва України є національний транспортно-дорожній комплекс, пріоритетними напрямками розвитку якого в умовах глобалізаційних процесів та міжнародного співробітництва мають бути:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;
- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з міжнародними документами;
 - впровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;
 - розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів;
 - впровадження у транспортно-дорожній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями;
 - забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;
 - розвиток в Україні наукової бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;
 - запровадження ресурсозберігаючих і енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища;
 - створення інформаційних і автоматизованих систем управління;
 - розвиток комунікацій Європа - Україна - Азія, Північ - Україна - Південь, інших нових національних транспортних комунікацій;
 - розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;
 - розвиток туристичних послуг із забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн [229].

Отже, причиною недостатньої реформованості транспортної галузі України, недієвість та неефективних зрушень у питанні її інтеграції в міжнародну транспортну систему полягає в недостатній ефективності та результативності державної політики її сталого розвитку. Останнє полягає в

тому, що обрана державою стратегія розвитку транспортної галузі та парадигма, яка знаходиться в її основі, не повною мірою відповідають загальносвітовим закономірностям розвитку цієї сфери, має фрагментарний характер без відповідного прогнозування і техніко-економічного обґрунтування доцільності формування та реалізації визначених стратегічних цілей. Значним недоліком під час розробки та реалізації реформ у системі національної транспортної галузі є відсутність сценарного підходу у питаннях розробки Стратегії розвитку транспортної галузі, який передбачає опис не лише спеціальних цільових програм, спрямованих на досягнення загальної мети розвитку галузі, а й деталізацію механізмів та інструментів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах глобальних трансформацій та зовнішніх ризиків.

Тому доцільно взяти за основу принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку тощо. Перехід на ці принципи має здійснюватися поступово, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої і правової бази.

Таким чином, надзвичайно актуальною в сучасних умовах є подальша інтеграція транспортної галузі і транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Висновки до розділу 3

1. Для сталого розвитку транспортної галузі України в довгостроковій перспективі необхідно: створити законодавчо визначені умови, що стимулюють надходження інвестицій, в тому числі іноземних у транспортні інфраструктурні проєкти; підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом забезпечення розвитку відповідного конкурентного середовища; створити умови для подальшої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу в глобальний транспортний ринок; забезпечити погоджений розвиток всіх секторів та сфер транспортної галузі; удосконалити нормативно-правове регулювання спрямоване на забезпечення рівних і сприятливих умов всім учасникам транспортно-логістичного ринку; здійснити розбудову і модернізацію транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів шляхом створення відповідних сприятливих правових, організаційних і фінансово-економічних умов. Окрім того, в сучасних умовах необхідним є впровадження нових принципів, механізмів та інструментів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, створення умов для забезпечення ефективного контролю за виконанням відповідних функцій органами публічної влади у зазначеній сфері.

2. Державна політика має забезпечити випереджальні темпи розвитку транспортної галузі з метою сталого (з урахуванням економічної, соціальної та екологічної складових) зростання валового внутрішнього продукту країни та її активної інтеграції у міжнародний транспортний ринок. Для підвищення ефективності транспортної галузі країни необхідно реалізувати програму комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату та забезпечення висококонкурентного середовища. Подальша реалізація державної транспортної стратегії шляхом визначення ключових проблем, цілей, принципів та пріоритетів розвитку

транспортної галузі з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів сприятиме суттєвому підвищенню ефективності її функціонування, сталому розвитку країни та підвищенню добробуту населення.

3. Значне збільшення рівня тіньового сектору у секторі «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на 14 в.п. до 48% від рівня ВДВ зумовлено суттєвим зростанням збитковості галузі – у 1,6 раза до 40,7 млрд. грн. у 2020 р., отриманих 50,4% підприємств галузі. Негативні фінансові результати здебільшого є об'єктивним наслідком діяльності підприємств в умовах:

- посилення карантинних обмежень в світі (особливо це стосується авіаційного транспорту);
- дії жорстких обмежень в епідемічних зонах всередині країни (залізничні перевезення та міський транспорт);
- зниження попиту на природний газ в умовах дії нової Угоди про транзит природного газу між Україною та РФ з передбаченими у ній меншими порівняно з 2019 р. обсягами транзиту (трубопровідний транспорт);
- зниження попиту на послуги галузі з боку аграріїв через менший порівняно з минулорічним врожай основних сільськогосподарських культур (залізничні вантажні перевезення).

4. В сучасних умовах державна політика розвитку транспортної галузі України хоча в цілому і забезпечує виконання покладених на неї функцій та завдань, але не є достатньо ефективною та результативною. Тому потребують невідкладного комплексного удосконалення механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в напрямку формування належних нормативно-правових, фінансово-економічних, організаційно-адміністративних, техніко-технологічних, еколого-безпекових засад розвитку зазначеної сфери з урахуванням існуючого закордонного досвіду, що сприятиме підвищенню рівня національної безпеки та сталому розвитку України.

5. В сучасних умовах надзвичайно актуальною є подальша інтеграція

транспортної галузі і транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави. За основу доцільно прийняти принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку тощо. Перехід на ці принципи має здійснюватися поступово, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої і правової бази.

РОЗДІЛ 4.

ПРОБЛЕМИ І СУПЕРЕЧНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

4.1. Особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України

В сучасних умовах загроз та викликів особливого значення набуває формування та реалізація дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України, в тому числі шляхом удосконалення діючого нормативно-правового забезпечення, його адаптації до існуючих передових світових практик, і, особливо, до європейського законодавства в межах процесу європейської інтеграції України.

Налагоджена законодавча база сприяє збільшенню завантаження потужностей української транспортної галузі та транспортної інфраструктури, має велике значення для транспортного забезпечення існуючих потреб та для поповнення українського бюджету.

Система нормативно-правових документів транспортної галузі – це сукупність правових, нормативно-технічних, методичних документів, які стосуються функціонування зазначеної галузі. Нормативно-правові документи визначають правові відносини та встановлюють права, обов'язки та норми відповідальності юридичних та фізичних осіб, які здійснюють транспортну діяльність, відтак, визначення правових засад функціонування транспортної сфери є важливим вектором державної політики [173].

Нормативно-правова база транспортної галузі України створюється шляхом:

- удосконалення чинних та розроблення нових актів законодавства, що стосуються транспортної галузі;
- прийняття або адаптації існуючих в Європейському Співтоваристві

міжнародних документів і угод стосовно транспортної галузі;

- визначення та акредитація закладів, установ, фахівців для створення нормативно-правових і законодавчих актів, правил, норм і стандартів, використання з цією метою потенціалу освітніх та виробничих закладів;
- створення системи доведення нормативно-правових документів до безпосередніх користувачів незалежно від форм власності [229].

Розроблення правових актів здійснюється відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності найважливіших та першочергових правових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортної галузі. Передбачається також використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями, а порядок внесення змін та доповнень до актів законодавства, що стосуються транспортної галузі визначається законодавством України.

Також передбачено здійснення постійного контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів у транспортній галузі, в тому числі контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів господарювання у зазначеній сфері у відповідності із законодавством [229].

До речі, якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору [108].

В основі вертикальної структури системи транспортного законодавства України лежить ієрархічна будова його нормативних актів. Конституція України, як основний закон держави є джерелом транспортного права, тобто юридичною основою його розвитку, а базовим нормативно-правовим актом транспортного законодавства є Закон України «Про транспорт», який визначає правові, економічні та соціальні основи діяльності транспорту. Крім того, діяльність транспорту регулюють: закони України «Про дорожній рух»,

«Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс, «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. тощо.

Основним програмно-концептуальним нормативно-правовим документом розвитку транспортної галузі нашої країни в сучасних умовах є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р.

Під час розроблення Стратегії було використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Угоди про певні аспекти повітряного сполучення від 1 грудня 2005 р. та парафорованого проекту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII, резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року», а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 р., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275 [202].

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі - НТСУ) – це системний програмний документ, який визначає цілі і завдання для розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р) [198].

НТСУ визначає ключові напрями комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні

напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 р. та включає чотири пріоритети:

Пріоритет 1. «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» передбачає заходи з:

- підсилення інституційної спроможності органів виконавчої влади в транспортній галузі;
- забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;
- реструктуризації державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості, боротьби з корупцією, зменшення транспортних витрат та збільшення ефективності транспорту;
- підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);
- забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, інші заходи [198].

Пріоритет 2. «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» спрямований на проведення суттєвої модернізації існуючих та будівництва нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення потреби у наданні якісних послуг перевезень, задоволення потреб економіки у перевезенні з урахуванням ресурсних та екологічних обмежень, зменшення транспортної складової у вартості продукції і передбачає:

- забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу)

інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проєктів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку;

- запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;

- удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проєктів з розбудови транспортної інфраструктури;

- розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень [198].

Пріоритет 3. «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт» передбачені заходи з удосконалення державного управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті: транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним для пасажирів, клієнтів та довкілля; збільшуються швидкості та зростає економічність транспортних засобів; підвищення рівня безпеки на транспорті; підвищення рівня безпеки дорожнього руху, підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, підвищення рівня безпеки судноплавства, підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті.

Пріоритет 4. «Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція», яким передбачені заходи з розвитку транспортних перевезень

пасажирів між регіонами країни та розвиток міських транспортних мереж щодо забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту; забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів [198].

Слід зазначити, що Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р., є основним документом розвитку транспорту. Тому всі інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства, прийняті та діючі в Україні повинні відповідати положенням даного документа.

Так, відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються Законом України «Про транспорт», кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Згідно Закону України «Про транспорт» нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення [108].

Проведемо аналіз діючого законодавства України щодо функціонування різних видів транспорту: залізничного, автомобільного, внутрішнього водного, морського, авіаційного, міського електричного.

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із законів України «Про транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України тощо.

Нормативно-правові акти, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування,

безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України [98].

Закон України «Про залізничний транспорт» визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу [98].

Законодавство України про автомобільний транспорт складається із Закону України «Про автомобільний транспорт», законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух», чинних міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів у сфері автомобільних перевезень.

Визначальним для автомобільного транспорту є Закон України «Про автомобільний транспорт», який регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [92].

Завданнями українського законодавства з питань перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом є:

- визначення основних правових та організаційних основ державного регулювання у сфері перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;
- установлення вимог до перевізників, водіїв та транспортних засобів щодо забезпечення безпеки перевезень та екологічної безпеки;

- визначення системи державного контролю, прав, обов'язків та відповідальності державних органів виконавчої влади та перевізників за порушення міжнародних договорів та законодавства України [92].

Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг [92].

Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» розвиток автомобільного транспорту за погодженням з іншими центральними органами виконавчої влади відбувається відповідно до програми розвитку і вдосконалення транспорту, яку готує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, і затверджує Кабінет Міністрів України.

Відповідно до програм розвитку та вдосконалення транспорту Верховна Рада Автономної Республіки Крим, обласні та Київська і Севастопольська міські ради затверджують регіональні програми розвитку автомобільного транспорту, які визначають розвиток мережі автобусних маршрутів загального користування на відповідній території та її інфраструктури, оновлення та поповнення парку автобусів, будівництво автомобільних доріг, перелік сільських населених пунктів, що будуть забезпечені автобусним сполученням з районними центрами, кошти на покриття збитків автомобільних перевізників, які обслуговують збиткові маршрути загального користування, а також заходи з безпеки перевезень.

Сільські, селищні, міські ради розробляють і затверджують програми розвитку та вдосконалення автомобільного транспорту на відповідній території або надають пропозиції щодо визначення цих програм в інших регіональних програмах з питань розвитку автомобільного транспорту [92].

Законодавство України про внутрішній водний транспорт складається із Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Кодексу торговельного мореплавства України, Водного кодексу України, Цивільного

кодексу України, Господарського кодексу України, Законом України «Про транспорт», Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», Законом України «Про захист персональних даних» та іншими актами законодавства. Якщо міжнародним договором України встановлені інші правила, ніж ті, що передбачені в цьому Законі, застосовуються правила міжнародного договору України.

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 р. визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях [95].

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» регулює відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, використання суден, внутрішніх водних шляхів та їх берегових смуг для судноплавства, визначає правовий режим річкових портів і терміналів, об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту [95].

Слід зазначити, що Закон України «Про внутрішній водний транспорт» №1182-1-д є надзвичайно важливим нормативно-правовим документом в контексті подальшого розвитку внутрішнього водного транспорту та внутрішніх водних шляхів України, який сприятиме відродженню української річкової галузі та включенню річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів.

Законодавство України про морський транспорт ґрунтується на Конституції України та складається зі Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., Закону України «Про морські порти України», Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, законів України «Про транспорт», «Про природні монополії» та інших

нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до них. Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлені інші правила, ніж ті, що передбачені в Законі, застосовуються правила міжнародного договору України [102].

Закон України «Про морські порти України» регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури [102].

Держава, здійснюючи свою державну політику у сфері морської транспортної інфраструктури, створює нормативно-правову базу, що дозволяє регулювати функціонування адміністрацій морських портів, їх стосунки з комерційними структурами; забезпечує взаємодію портових компаній із іншими організаціями; вирішує питання, пов'язані із встановленням та стягуванням портових зборів; забезпечує безпеки у морських портах тощо.

Методи державної політики дозволяють розвивати та формувати транспортні коридори, створювати злагоджену роботу портів, що забезпечує зближення регіонів. Необхідність розробки закону про морські порти обумовлена відсутністю правового режиму, що регулює діяльність у морському порту. Відповідний закон дозволяє регулювати велику кількість різноманітних правовідносин, що виникають у діяльності морського порту. Вплив державної політики у сфері морської транспортної структури є певним здійсненням державного портового контролю. Правове регулювання портів здійснюється відповідно до національного законодавства. Будь-які відносини на міжнародному рівні зобов'язують враховувати особливості законодавства тієї чи іншої держави. В сучасних умовах міжнародне співтовариство має на меті створення міжнародних стандартів, які б спрощували процес підготовки документів щодо морських портів на міжнародному рівні.

При розробці українських законів, що стосуються морської транспортної інфраструктури, використовується законодавство іноземних держав, враховуються результати наукових досліджень, проведених в Україні. Одним з напрямків робіт при розробці державної політики в галузі морського транспорту є приведення законодавчої бази у відповідність із вже існуючими законодавчими та іншими нормативно-правовими актами України, що регулюють інші права та обов'язки. Однак слід зазначити, що держава, здійснюючи свою державну політику в галузі морського транспорту, крім того, що переслідує досягнення своїх цілей та інтересів, зобов'язана виконувати зобов'язання міжнародних договорів.

Визначальним для авіаційного транспорту України є Повітряний кодекс України, статтею 4 якого регламентується державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, що полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [216].

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України [130].

Повітряний кодекс України встановлює правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах [216].

Згідно статті 11 Повітряного кодексу України, нормативно-правове регулювання у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України [216].

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, приймає нормативно-правові акти, спрямовані на формування державної політики у сфері цивільної авіації.

Авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської асоціації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейського агентства з безпеки польотів, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації.

Усі технічні терміни і визначення, що вживаються в Повітряному кодексі України та в нормативно-правових актах, прийнятих на його основі, тлумачаться відповідно до визначень, що містяться у стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актах Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейського агентства з безпеки польотів, а також з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації [186].

Слід зазначити, що 17 лютого 2022 р. Верховна Рада України ухвалила в цілому проєкт закону України «Про ратифікацію угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір (САП)» [106].

Метою цієї Угоди є поступове створення САП між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, що ґрунтується, зокрема,

на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також на ідентичних правилах стосовно соціальних аспектів. З цією метою ця Угода встановлює обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, що застосовуються між Сторонами. Зазначений САП функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень та на рівних умовах конкуренції [106].

Тобто Угода про спільний авіаційний простір – це «авіаційний безвіз» одночасно для українських та європейських авіаперевізників, завдяки якій Україна отримала такі ж самі можливості, правила й стандарти в галузі авіаперевезень, як і в держави-члени Євросоюзу.

Закон України «Про міський електричний транспорт» визначає правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях [101].

При цьому реалізація державної політики у сфері міського електричного транспорту згідно вищенаведеного Закону України «Про міський електричний транспорт» (стаття 7) здійснюється шляхом:

- формування нормативно-правової бази його функціонування;
 - здійснення державного контролю за його технічним станом та забезпеченням безпеки руху;
 - сприяння реалізації інвестиційних та інноваційних проектів у цій сфері;
 - підтримки вітчизняних виробників рухомого складу та обладнання;
 - забезпечення захисту прав споживачів транспортних послуг
- [101].

Слід зазначити, що в сучасних умовах перед транспортною галуззю України постають нові виклики, на які має відповідати національне законодавство. Однак в Україні наразі відсутній законодавчий акт, в якому були би об'єднані і систематизовані правові норми чинних законів у сфері транспорту.

У науці система транспортного законодавства визначається, як вертикальна (згідно з юридичною силою нормативних актів) і горизонтальна (за видами господарської діяльності). В основу вертикальної системи транспортного законодавства покладено принцип ієрархічної побудови нормативних актів (тобто за їхньою юридичною силою). Основу горизонтальної системи транспортного законодавства становить предметний критерій (визначається з огляду на структурні складові транспортної системи та види транспортної діяльності).

Так, Клепікова О.В. зазначає, що систему транспортного законодавства становлять дві категорії нормативно-правових актів, яким відповідають загальне та спеціальне транспортне законодавство [171].

Натомість Довженко Є.В., характеризуючи сучасне транспортне законодавство України, стверджує, що:

1) предметом правового регулювання транспортного законодавства є суспільні відносини, які виникають у зв'язку з організацією та здійсненням транспортної діяльності;

2) сукупність нормативно-правових актів, які регулюють функціонування транспортної системи України, є окремою галуззю законодавства, що має комплексний характер;

3) доцільно до переліку критеріїв, що характеризують певну сукупність нормативних правових актів, як галузь законодавства, ввести додатково критерій наявності структурної організації та системних зв'язків усередині певної сукупності актів;

4) транспортне законодавство – це комплексна галузь законодавства, що являє собою систему чинних нормативно-правових актів, якими

регулюються суспільні відносини, пов'язані з організацією та виконанням транспортної діяльності [79].

Транспортне законодавство є комплексним та містить норми різної галузевої належності. Умовно можна виділити три рівні правового регулювання транспортної діяльності:

1) Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України, які містять загальні положення щодо перевезень для всіх видів транспорту, зокрема, про договори перевезення, транспортного експедиціювання, довгострокові договори щодо перевезення вантажів, відповідальність перевізника, правила пред'явлення та розгляду претензій та позовів у цій сфері;

2) транспортні кодекси (закони), статuti, які регулюють перевезення, з урахуванням особливостей функціонування кожного виду транспорту;

3) правила перевезень вантажів, які розвивають положення транспортних кодексів та статутів.

Транспортне законодавство є найбільш кодифікованою галуззю законодавства, зокрема, морські та повітряні перевезення регулюються Кодексом торговельного мореплавства та Повітряним Кодексом України, залізничні перевезення регламентовано Статутом залізниць України тощо.

Крім того, досі є чинними у частині, що не суперечить законодавству України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР та Статут автомобільного транспорту УРСР. Такий підхід, коли основне навантаження щодо правового регулювання перевезення покладається на транспортні статuti та кодекси, дає змогу враховувати технологічні та правові особливості умов перевезень вантажів різними видами транспорту [22].

В Україні правове регулювання однорідних відносин, які складаються при перевезенні вантажів різними видами транспорту, здійснюється різними за юридичною силою нормативно-правовими актами: кодифікованими законами та транспортними статутами, які є підзаконними нормативно-правовим актами. Як зазначається у науковій літературі, правова система

України є досить кодифікованою, а з початку 2000-рр. спостерігається тенденція до підвищення ступеня кодифікованості законодавства, в тому числі в транспортній галузі [113].

Наразі транспортні статuti та кодекси містять різні рішення стосовно аналогічних та практично важливих умов договору перевезення вантажів (відповідальності перевізника, обчислення строків для подання позовів тощо). Така диференціація не повинна допускатися [200].

Неузгодженість спеціального транспортного законодавства з Господарським кодексом України та Цивільним кодексом України обумовлює виникнення спорів щодо перевезення вантажів, неправильне застосування норм законодавства про транспорт. Узагальнення судової практики щодо вирішення таких спорів певною мірою сприяло покращенню правозастосовної практики, проте зазначені проблемні питання потребують вирішення на рівні законодавства. Крім того, наприклад, в умовах розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень вкрай актуальною є уніфікація правового регулювання таких перевезень, що вимагає створення правової основи перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту.

У науковій літературі існують різні підходи щодо нормативно-правового регулювання діяльності транспортної галузі.

Зокрема, Довженко Є.В. у своєму дисертаційному дослідженні запропонувала модель ієрархічної, галузевої структури транспортного законодавства України. Вертикальна структура транспортного законодавства, яка складається з дев'яти рівнів, базується на ієрархічній побудові системи нормативних актів, що входять до його складу. Галузеву (горизонтальну) структуру законодавства про транспорт Довженко Є.В. запропонувала поділити на дві частини: «загальнотранспортне законодавство» (встановлює загальні правові та організаційні засади функціонування транспорту, визначає правовий статус та юридичну відповідальність суб'єктів транспортної діяльності), та «транспортно-галузеве законодавство» (регламентує суспільні відносини у діяльності окремих видів транспорту і

відображає формально-логічний поділ транспортного законодавства на певні інститути), а також наполягає на необхідності заміни застарілих нормативно-правових актів кодифікованими актами, і пропонує розробити Основи транспортного законодавства України [79].

Клепікова О.В. акцентує увагу на тому, що транспортні закони у складі окремих номінованих підсистем можуть залишатися чинними і надалі, але у формі спеціальних транспортних кодексів і додає, що до переліку кодифікованих актів спеціальної дії, шляхом поглинання норм відповідних транспортних статутів і законів, можуть увійти Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт і Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт, ураховуючи позитивний досвід деяких країн (наприклад, Кодекс автомобільного транспорту, Кодекс залізничного транспорту і Кодекс торговельного мореплавства у Молдові). На думку дослідниці, така спеціальна, предметна кодифікація не применшує ролі Господарського кодексу України, до змісту якого мають увійти загальні норми щодо транспортної діяльності [171].

Кодифікація характеризується виданням зведеного, логічно структурованого, внутрішньо узгодженого нормативного акту, який охоплює з максимальною повнотою певну сферу суспільних відносин. Кодифікація здійснюється в межах особливої форми правотворчості і полягає в прийнятті кодифікованого акту. Роль кодифікованих актів успішно виконують основи законодавства, статuti, положення та інші акти.

Зміст і форма якнайповніше характеризують стан кодифікованого акта, де зміст виражає єдність частин, зв'язків, рис, що складають кодекс, а форма – спосіб їхнього зв'язку, систему внутрішньої організації, спосіб упорядкування та існування змісту. Науковець стверджує, що створення системного збірника нормативних актів також правомірно називати кодексом, однак терміни «кодифікація» та «кодекс» вживаються здебільшого в спеціальному сенсі – як сукупність розрізнених правових норм, приведених у форму єдиного цілого [173].

Вважаючи логічними та достатньо обґрунтованими вищенаведені пропозиції дослідників, доречним видається прийняття єдиного Транспортного кодексу, в загальній частині якого можуть міститися загальні засади функціонування щодо всіх видів транспорту, транспортної інфраструктури, а в основній частині могли би знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, що сприяло б уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх суперечностей та дублювання правових приписів, упорядкуванню чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, формуванню сучасного ринку транспортних послуг.

Прийняття Транспортного кодексу України дозволить забезпечити трирівневе нормативно-правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту: загальні положення щодо організації та здійснення транспортної діяльності, які містяться у Господарському та Цивільному кодексах України; спеціальні норми, що передбачають особливості правового регулювання відносин, що виникають при здійсненні та організації транспортної діяльності; Правилах перевезень вантажів на окремих видах транспорту, в яких деталізуються положення кодексу, встановлюються технічні вимоги та особливості організації та здійснення перевезень вантажів різними видами транспорту [58].

Так, питання організації та здійснення перевезень вантажів регламентовано системою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру на рівні Господарського та Цивільного кодексах України, транспортних статутів та правил перевезення, міжнародних договорів. Розвиток приватного підприємництва на транспорті та у системі надання транспортних послуг обумовлює необхідність розробки і прийняття низки відповідних нормативно-правових актів, що сприятимуть подальшому сталому розвитку транспортної галузі.

Тобто подальша трансформація законодавства транспортної галузі може відбуватись шляхом прийняття комплексного законодавчого акту, що регулює діяльність усіх видів транспорту, а саме єдиного Транспортного кодексу, який може об'єднати норми транспортних кодексів, статутів та законів, з метою уніфікації термінології та покращення господарської практики застосування відповідного законодавства, усунення внутрішніх суперечностей та дублювання правових приписів, упорядкування чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створення умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, формування сучасного ринку транспортних послуг [56].

Слід зазначити, що в умовах російської військової агресії в Україні, яка розпочалася 24 лютого 2022 р. вступив у дію Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», який встановлює правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації [109].

При цьому, усі роботи, які пов'язані з підготовкою та виконанням заходів щодо функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період, проводяться з дотриманням Закону України «Про державну таємницю» [96].

Згідно статті 10 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» під час підготовки єдиної транспортної системи та функціонування її в особливий період центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, підприємства (об'єднання), установи і організації єдиної транспортної системи України взаємодіють з Міністерством оборони України, іншими центральними органами виконавчої влади, державними органами, штабами оперативних командувань,

територіальними центрами комплектування та соціальної підтримки.

Взаємодія з відповідними структурами транспорту інших держав з питань функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період здійснюється відповідно до міжнародних договорів України [109].

Отже, важливою передумовою сталого, ефективного та безпечного функціонування транспортної галузі України є наявність відповідної системи нормативно-правових документів, на основі якої галузь має адекватно і прогнозовано розвиватися та вдосконалюватися відповідно до вимог та викликів сьогодення. Нормативно-правова система регулювання транспортної галузі має охоплювати всі аспекти транспортної діяльності та взаємини транспортних підприємств із споживачами їх послуг, забезпечувати дотримання інтересів власників транспортних підприємств та їх клієнтів, створювати рівні умови та правові гарантії для розвитку та функціонування транспортних підприємств усіх форм власності.

Таким чином, законодавче забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України ще не повною мірою сприяє належному функціонуванню цієї сфери економіки, особливо в умовах воєнного стану в Україні, пов'язаного з російською військовою агресією і вимагає подальшого удосконалення у відповідності з передовим світовим досвідом, особливостями європейської інтеграції України та з урахуванням її національних інтересів.

4.2. Суперечливі тенденції та проблеми розвитку світової транспортної галузі

В умовах глобалізації економіки розвиток транспортної галузі комплексу вимагає відповідного залучення до міжнародних процесів та транспортно-логістичних систем. Ключовими тенденціями сучасного розвитку транспортної галузі у світі є: підвищення значущості міжнародних перевезень вантажів та пасажирів; через зростання обсягів споживання у світі

прискорюються міжнародні вантажопотоки та ускладнюється їх структура. Значимість міжнародних перевезень вантажів обумовлюється й іншими тенденціями, врахування яких дає можливість визначення пріоритетів щодо особливостей подальшого розвитку глобальної транспортної галузі.

Стан світової транспортної галузі значною мірою пов'язаний з характером і структурою руху міжнародних матеріальних потоків. У свою чергу, структура та обсяги зазначених матеріальних потоків залежать від економічної активності суб'єктів економіки як на внутрішньому, так і на міжнародному рівні. Крім прискорення руху матеріальних потоків у міжнародному економічному просторі, спостерігається ускладнення їхньої структури – як географічної, так і продуктової. Зміна географічної структури матеріальних потоків веде до появи нових «центрів тяжіння» у світовій транспортній галузі та регіональних транспортно-логістичних системах. У зв'язку з цим, визначення перспектив і пріоритетів розвитку транспортної галузі потребує вивчення структури міжнародних товарних потоків, передусім географічної, динаміку зміни цієї структури та її можливого впливу на подальший розвиток транспортної галузі.

Аналіз даних Світового Банку про стан експорту та імпорту по найбільшим регіонам світу [336; 355] (в якості об'єктів аналізу були обрані такі регіони, як Східна Азія та Тихоокеанський регіон, Європейський союз, Південна Америка та Каріби, Близький Схід та Північна Африка, Північна Америка та Південна Азія), дозволяє зробити кілька важливих висновків про тенденції, що відбуваються.

Так, аналіз динамічних рядів експорту та імпорту по регіонах світу дозволяє виокремити регіони світу зі значними темпами зростання обсягів експортно-імпортних операцій (насамперед країни Азіатського регіону та Близького Сходу) та регіони із відносно низькими темпами приросту експортно-імпортних відносин (країни Європейського Союзу та Північної Америки). Найбільші темпи приросту експорту за період 2016-2000 рр. спостерігаються в країнах Південної Азії (503%), Близького Сходу і

Північної Америки (220,1%), Східної Азії та Тихоокеанського регіону (219,8 %). Така ситуація спостерігається й у значеннях імпорту [336; 355].

Незбалансовані за географічною ознакою темпи приросту обсягів експорту та імпорту ведуть до зміни питомої ваги регіонів світу в міжнародних товарних потоках Південної Азії, Близького Сходу та Африки. У свою чергу, знижується частка Європейського Союзу, Південної та Північної Америки у структурі міжнародних товарних потоків.

Значні зрушення у структурі міжнародного руху товарів зумовлюють динамічний розвиток глобальної транспортної галузі, а також нових технологій транспортно-логістичного обслуговування для підвищення конкурентоспроможності операторів транспортно-логістичної галузі та отримання всіх переваг від її розвитку для економік відповідних країн.

Проте проблеми ефективної організації транспортно-логістичної діяльності в країнах Азіатського регіону (у тому числі Східної, Південної, Північної та Західної Азії), Тихоокеанського регіону, Близького Сходу та Північної Африки не вирішені повною мірою. Про це свідчать значення індексу ефективності логістики – лише 5 країн за підсумками оцінки даного інтегрального значення потрапили до провідних 20 країн за рівнем розвитку логістичного середовища [374; 399].

Отже, в сучасних умовах створено значні передумови подальшого інтенсивного розвитку транспортної галузі, зокрема шляхом реалізації транзитного потенціалу країн регіонів світу. Підвищення значущості міжнародних перевезень висуває вимоги до логістичних систем, логістичної індустрії та світового логістичного ринку, як факторів інтенсифікації та оптимізації виробництва в умовах нестабільності світової економіки.

Як свідчить міжнародна практика, сучасний розвиток національних транспортних галузей відбувається шляхом використання моделей кластеризації. Тобто сучасні інтеграційні та глобалізаційні процеси, посилення міждержавної взаємодії ведуть до появи транспортних кластерів. Такі кластери передбачають інтеграцію функцій та ресурсів окремих

регіонально, функціонально та економічно пов'язаних елементів транспортної галузі: транспортних вузлів; міжнародних транспортних коридорів; транспортно-розподільчих логістичних центрів; магістральних шляхів сполучення; регіональних шляхів сполучення; локальних шляхів сполучення. Інтеграція названих та інших складових здійснюється для створення єдиної системи транспортного-логістичного процесу, підвищення якості транспортно-логістичних послуг на внутрішньому та зовнішніх ринках. Крім того, транспортні кластери дозволяють забезпечити вільне пересування транспорту та вантажів затвердженими міжнародними транзитними коридорами. Також можна говорити про таку перевагу, як ухвалення єдиної тарифної політики відповідно до міжнародних стандартів надання транспортно-логістичних послуг.

Світова практика реалізації мультимодальних транспортно-логістичних кластерів йде шляхом використання 3-х моделей державно-приватного партнерства:

1. Американська модель, яка передбачає спільну діяльність державних організацій, промислових підприємств та наукових установ. У межах цієї моделі надається самостійність освітнім установам у створенні своєї програми організації партнерства з промисловими підприємствами. До функцій федеральних органів влади входить, як правило, стимулювання реалізації кластерного підходу при формуванні стратегій соціально-економічного розвитку територій.

2. Європейська модель розвитку транспортно-логістичних кластерів відрізняється в залежності від держави, але існують й спільні риси, а саме:

- залучення підприємств малих та середніх форм;
- створення єдиного інформаційного простору з якого здійснюється координація діяльності учасників кластера;
- активна участь держави, у тому числі в ініціюванні кластерних структур, підтримці діяльності науково-дослідних організацій та промислового сектору.

3. Азіатська модель розвитку транспортно-логістичних кластерів. Найяскравішим прикладом таких кластерів є Японія, де відбувається стимулювання розвитку вузькоспеціалізованих регіонів, а державна підтримка здійснюється шляхом вертикальних форм інтеграції у межах кластерних структур [326; 335].

Слід зазначити, що кластеризація транспортної галузі може також зумовити кластеризацію інших секторів економіки, що зрештою веде до підвищення конкурентоспроможності всієї національної економіки шляхом підвищення зовнішньоторговельної активності, зростання конкурентоспроможності продукції.

Реалізація кластерного підходу у питання формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі потребує аналізу існуючих світових тенденцій та особливостей реалізації кластерних ініціатив в зарубіжній практиці державного управління у зазначеній галузі. Глобалізація світової економіки унеможливорює або, принаймні, дуже ускладнює економічний розвиток країн, не інтегрованих у світовий торговельно-економічний простір. Економічна інтеграція країн у міжнародні торговельні відносини потребує створення розвиненої транспортно-логістичної системи, компоненти якої мають безпосередній зв'язок із компонентами транспортно-логістичних систем на внутрішньому та зовнішньому рівнях. Тому кластерна модель розвитку за сучасних умов стає однією з ефективних інтеграційних моделей розвитку господарських комплексів країн, в т.ч. транспортної галузі.

Досвід провідних країн світу свідчить про ефективність кластерного підходу розвитку галузевих комплексів. Кластерні структури сприяють підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та є необхідною умовою її інноваційного розвитку. Відповідно до оцінок експертів, кластерний підхід використовується більш ніж у половині економічних систем провідних країн світу.

Так, кластерна модель розвитку економіки успішно реалізується у країнах Північної Америки, Європи та Азії. За даними досліджень, на

кластерні освіти в економіках розвинених країн припадає до 58,7% зайнятих, а обсяг продукції, що випускається кластерами залежно від країни, може становити до 70% від усього обсягу продукції, що виробляється [335].

Офіційні документи ЄС констатують, якими є переваги кластерів, зокрема:

- отримання додаткових конкурентних переваг бізнесу;
- заповнення порожнечі між бізнесом, державою, наукою та ресурсами;
- прискорення руху нових знань, ідей на ринки;
- забезпечення оптимального «сусідства» конкуренції та співробітництва учасників кластера;
- залучення інвестицій у регіон чи країну;
- підвищення продуктивності підприємств;
- посилення промислової бази;
- розробка спеціальних товарів та послуг, які розглядаються як основа розвитку нових навичок тощо [356].

Значимість кластерного підходу зумовила необхідність його запровадження в окремих регіонах світу на обов'язковій основі.

Наприклад, у Європейському Союзі реалізація кластерних ініціатив стає обов'язком членів спільноти. Так, кластерний підхід вже повністю охопив галузі економіки таких країн Європи, як Данія, Норвегія, Фінляндія, Швеція. Згідно з даними спеціальних інноваційних рейтингів, економіки вказаних країн лідирують у світових рейтингах [342].

Успішний досвід розвинених країн показує, що транспортні (транспортно-логістичні) кластери виступають ефективним інструментом розвитку регіональних економік. Наприклад, у країнах Центральної та Східної Європи функціонує близько 90 мультимодальних транспортно-логістичних кластерів, чисельність зайнятих у яких становить істотну частину від зайнятих у транспортній галузі країн [327].

У Європейській мережі транспортно-логістичних кластерів

функціонують первинні (25) та вторинні (60) кластери. Чотири первинні транспортно-логістичні кластери відносять до глобальних, у тому числі створених на базі інфраструктури таких мегаполісів, як Лондон, Париж, Франкфурт-Рейн-Майн і Рондстад. Наприклад, словенський транспортно-логістичний кластер, створений у 2003 р., включає 13 організацій та 3 установи, що здійснюють безпосередньо транспортно-логістичні послуги (експедиційні, перевізні, портові), а також додатковий комплекс послуг (розробка освітніх програм, вирішення проблем екології тощо) [393].

Як показує досвід розвинених країн, практичне завдання їх створення полягає у забезпеченні умов, що дозволяють його учасникам надавати якісний транспортно-логістичний сервіс для досягнення ефективного розвитку транспортно-логістичного комплексу. При цьому цільовими є регіональні (європейські) споживачі та споживачі інших регіонів світу.

Іншим успішним прикладом транспортно-логістичного кластера, який також слід враховувати при формуванні механізмів кластерного розвитку в Україні, є досвід Великої Британії, де у 2003 р. створено морський кластер [405].

Цей кластер створено з метою збільшення інвестицій у транспортну галузь (підгалузь «морський транспорт»), а також підвищення його ефективності на локальному, регіональному, національному та міжнародному рівнях. Як свідчать дані офіційної статистики, кластер обслуговує інтереси 500 пов'язаних із морськими перевезеннями компаній регіону, у тому числі судновласників, експедиційних компаній, портових та складських операторів, суднобудівних підприємств, транспортних та страхових компаній тощо. Річний оборот кластера становить майже 1,5 млрд. євро [326].

Цікавим є також угорський досвід створення транспортно-логістичного кластера прикордонного типу. Кластер створено у 2009 р. відповідною постановою угорського уряду. У визначенні складу організаційної структури кластера брали участь фахівці освітніх установ, дослідницьких центрів,

науково-дослідних організацій [354].

Ядром кластера став центр перевантаження, що входить до складу угорських залізниць, а також мережі залізничних ліній, автостради, міжнародні магістралі [397].

Успішний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних кластерів також притаманний країнам американського континенту. Особливо досягли успіху в цьому плані США, завдяки кластерним ініціативам реалізованим у Каліфорнії, Флориді, Орегоні, Вашингтоні та інших регіонах.

Координуючу роль у створенні кластерів відіграють спеціально організовані для цього комісії, які розробляють плани розвитку кластерів на основі науково обґрунтованих рекомендацій освітніх закладів вищої школи та дослідницьких центрів. Комісії визначають склад та структуру майбутнього транспортно-логістичного кластера, сприяючи зміцненню та розвитку вже створених кластерів. Початкові інвестиції для створення транспортних кластерів надаються, як правило, адміністраціями штатів, а потім на основі механізмів державно-приватного партнерства залучаються додаткові ресурси приватних організацій [384].

Дещо інший підхід до створення транспортно-логістичних кластерів використовується в Японії. Тут, на відміну від американської та європейської практики, рішення про створення та фінансування кластерів, у тому числі транспортних (транспортно-логістичних), приймаються у два етапи.

Організаційним елементом, що консолідує науковий потенціал та його впровадження у виробництва в Японії, стають технопарки, що сприяють динамічному розвитку ділових та науково-технічних зв'язків у межах кластера. У міру свого розвитку роль технопарків трансформуються у центри взаємодії освіти та науки з транспортною галуззю за підтримки держави на центральному та регіональному рівнях [396].

З погляду своєї структури мультимодальні транспортно-логістичні кластери Японії включають: головне підприємство, що користується

послугами субпідрядних компаній різних рівнях, розташованих у географічній близькості такого підприємства; безпосередньо мережа субпідрядних організацій. Самостійні субпідрядники здійснюють свою діяльність та виконання обов'язків на основі довгострокових договорів, укладених із головним підприємством. Це дозволяє встановити зв'язки з постачальниками та наступними рівнями функціонування транспортно-логістичного кластера.

Отже, аналіз зарубіжного досвіду реалізації кластерних ініціатив у транспортній галузі, можна відзначити, що найбільш успішними стають ті з них, у межах яких забезпечено взаємодію держави, бізнесу та науки. Саме така взаємодія дозволяє забезпечити отримання синергетичних ефектів, стійкість та динамічність розвитку транспортних (транспортно-логістичних) кластерів. Створення транспортно-логістичних кластерів пов'язано з суттєвими інвестиціями, які не завжди здатні забезпечити навіть економічно розвинені держави. У зв'язку з цим одним з основних механізмів реалізації кластерних груп у транспортно-логістичному комплексі є приватно-державне партнерство або альянс між державою та бізнесом для реалізації соціально значущих проєктів у транспортній галузі.

Слід зазначити, що останніми роками світовий ринок транспортних послуг перебуває у стадії фундаментальних змін, які значно впливають на масштаби діяльності його суб'єктів та структуру їхніх взаємин. До таких тенденцій, які визначатимуть пріоритети та перспективи розвитку глобальної транспортної галузі можна віднести:

- розширення та ускладнення каналів розподілу сировини, матеріалів, готової продукції;
- розширення мереж поставок, обумовленої глобалізацією світової економіки;
- використання технології «точно в терміни», у тому числі вплив на попит на транспортно-логістичні послуги попиту за рахунок поширення механізмів виготовлення продукції «на замовлення» та скорочення

матеріально-виробничих запасів;

- розвиток електронної торгівлі, у тому числі у форматах «бізнес-бізнес» (B2B), «бізнес-споживач» (B2C) та «бізнес-держава» (B2G);
- продовження перенесення виробництв та зміщення транспортно-логістичних операцій до азійського блоку країн;
- розвиток логістичного аутсорсингу;
- зростання перевезень вантажів у контейнерах та супутнє йому зростання змішаних транспортно-логістичних послуг;
- збільшення вимог до якісних показників міжнародної логістики;
- укрупнення ринку транспортно-логістичних послуг;
- активне поширення концепції управління ланцюгами постачання;
- поширення принципів «7R»-логістики: потрібний товар необхідної якості у необхідній кількості має бути доставлений у потрібний час, у потрібне місце потрібному споживачеві з необхідним рівнем витрат;
- збільшення ролі логістичних посередників на ринку транспортно-логістичних послуг;
- інноваційні технології стають ключовим чинником конкурентних переваг транспортно-логістичних компаній;
- посилення екологічних вимог урядів країн, що підвищують увагу на впливу транспортної галузі на екологію країн;
- новими центрами інтеграції матеріальних та нематеріальних потоків стають транспортно-логістичні центри;
- розвиток ринків високоінтегрованих транспортних послуг, у тому числі 3PL та 4PL [358].

У зазначеній ситуації підвищується значимість питань ефективного планування виробництва та збуту, орієнтованого задоволення попиту кінцевих споживачів із мінімальними витратами, посилення координації між взаємозалежними видами економічної діяльності. Вирішення всіх цих завдань втілюється в прикладній значущості транспортної галузі для

економічного розвитку.

Так, як свідчить досвід розвинених країн, використання транспортно-логістичних систем та їх переваг дозволяє знизити логістичні витрати до 35%, транспортні витрати до 20%, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку до 30%, прискорити обіг матеріальних ресурсів до 40% скоротити їх запаси до 200% [381].

Ще однією глобальною тенденцією розвитку транспортної галузі є його «озеленення», тобто поступова відмова від використання транспорту з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ) та перехід на електротранспорт.

Так, за прогнозами експертів, у світі до 2040 р. на електрокари припадатиме дві третини продажів всіх автомобілів, тобто в найближчі 20 років продажі електромобілів різко зростуть – з 3 мільйонів в 2020 р. до 66 мільйонів – в 2040 р. Найбільше «зелені» машини домінуватимуть в Європі та Китаї (рис. 4.1).

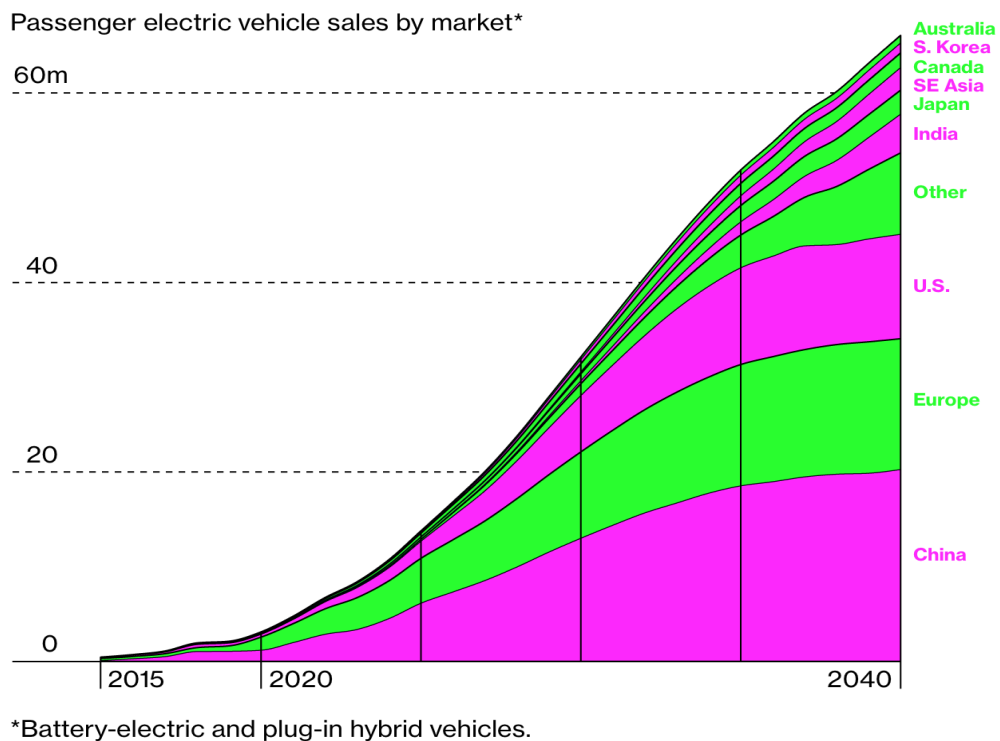


Рис. 4.1. Сучасні тенденції та прогноз їх зміни щодо кількості транспортних засобів з ДВЗ та електротранспорту у країнах світу [82].

У той же час автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння, на думку аналітиків, вже досягли піку своїх продажів, і їх кількість в подальшому буде зменшуватися. Розвиток електромобілів прискорюється завдяки поліпшенню характеристик акумуляторів і їх вартості, збільшенню кількості пунктів зарядки і державній політиці, яка стимулює відмовлятися від авто з ДВЗ. Тому до 2040 р. кількість електроавтомобілів у світі досягне біля 65-70% (рис. 4.2).

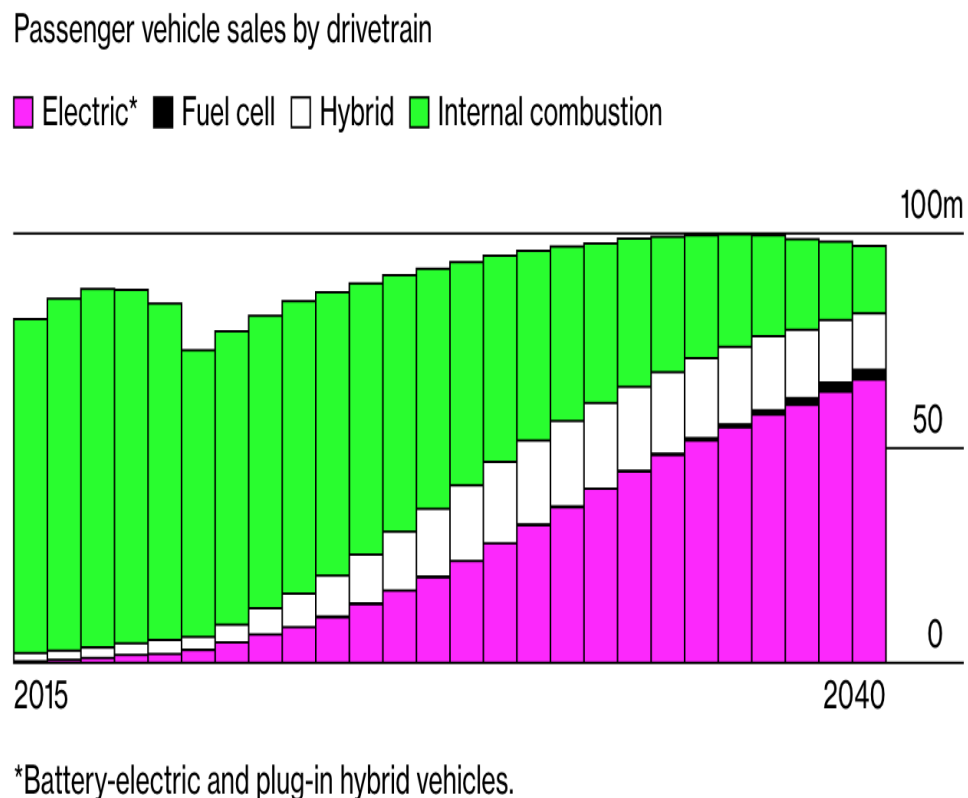


Рис. 4.2. Прогноз питомої ваги виробництва транспортних засобів за видами, 2015-2040 рр.

Слід зазначити, що незважаючи на значне зростання продажів електрокарів у світі, попит на них значно відрізняється у залежності від країни. Також нерівномірно розвинена й зарядна інфраструктура для електрокарів.

Так, наприклад, Асоціація європейських автовиробників АСЕА

досліджувала ці питання та дійшла відповідних висновків. У 2020 р. нові електрокари і гібриди, що заряджаються, склали 10,5% продажів всіх нових автомобілів в ЄС. У 2021 р. їхня частка продовжує зростати. Але, як і раніше, дуже нерівномірно, а основні обсяги продажів електромобілів припадають на 10 європейських країн [222].

Обсяги продажів нових електрокарів безпосередньо пов'язані з рівнем ВВП на душу населення. І це говорить про те, що доступність ціни залишається для електромобілів серйозною проблемою. Як і у випадку з розподілом зарядної інфраструктури, існує чіткий поділ доступності електромобілів між Центральною та Східною Європою та Західною Європою, а також яскраво виражений поділ між Північчю та Півднем.

Країни із загальною часткою ринку електромобілів менше 3% мають середній ВВП нижче 17 000 євро (у Центральній та Східній Європі, а також у Греції). З іншого боку, частка ринку електромобілів понад 15% спостерігається лише у багатих країнах Північної Європи із середнім ВВП, що перевищує 46 000 євро. Майже три чверті всіх продажів електромобілів у ЄС зосереджено у чотирьох країнах Західної Європи. У них спостерігається і один із найвищих ВВП. Це, зокрема, Швеція, Нідерланди, Фінляндія та Данія. Четверть продажів, що залишилася, розподіляються між рештою 23 країн-членів ЄС [222].

До Топ-5 країн із найнижчою часткою електромобілів в залежності від їхнього ВВП на душу населення (За даними АСЕА 2020 р.) входять: 1. Кіпр: 0,5% – 23 580 євро; 2. Литва: 1,1% – 17460 євро; 3. Естонія: 1,8% – 20 440 євро; 4. Хорватія: 1,9% – 12130 євро; 5. Польща: 1,9% – 13 600 євро.

При цьому до Топ-5 країн з високою часткою електромобілів в залежності від їхнього ВВП на душу населення входять (За даними АСЕА 2020 р.): 1. Швеція: 32,2% – 45610 євро; 2. Нідерланди: 25,0% – 45 790 євро; 3. Фінляндія: 18,1% – 42 940 євро; 4. Данія: 16,4% – 53 470 євро; 5. Німеччина: 13,5% – 40 070 євро в залежності від їхнього.

Більше того, зазначають в АСЕА, у п'яти країнах з найменшими

обсягами продажів електромобілів також дуже мало пунктів зарядки. Так, 70% усіх зарядних станцій ЄС зосереджено лише у трьох країнах Західної Європи: Нідерландах (66665), Франції (45751) та Німеччині (44538). Водночас ці країни становлять лише 23% від загальної площі ЄС. Навпаки, решта 30% зарядної інфраструктури розкидана рештою 77% площі ЄС. Наочний приклад – Румунія. Ця країна приблизно в шість разів більша, ніж Нідерланди. Але в Румунії всього 493 зарядні станції, або 0,2% від загальної кількості в ЄС.

Між найбагатшими країнами-членами ЄС у Західній Європі та країнами з нижчим ВВП у Східній, Центральній та Південній Європі дуже велика різниця у щільності зарядної інфраструктури. Країни з великою територією, але нижчими від ВВП, наприклад, такі, як Польща (0,8% зарядних станцій ЄС) та Іспанія (3,3%), значно відстають від лідерів.

До списку Топ-5 країн з великою кількістю зарядних станцій, шт. ввійшли: 1. Нідерланди (66665); 2. Франція (45751); 3. Німеччина (44538); 4. Італія (13073); 5. Швеція (10370). А до Топ-5 країн із найменшою кількістю зарядних станцій, шт., ввійшли: 1. Кіпр (70); 2. Мальта (96); 3. Литва (174); 4. Болгарія (194); 5. Греція (275) [222].

Вихід для вирівнювання ситуації з продажем електрокарів та інфраструктурою для них, в АСЕА вбачають у відповідних стимулах для покупців електрокарів у довгостроковій перспективі. А також – встановлення цільових показників зарядної інфраструктури для кожної держави-члена ЄС. І в одному, і в іншому випадку необхідна підтримка держави: уряди країн мають не лише декларувати, а й фінансувати екологічну мобільність.

Щодо України, ситуація є подібною: ВВП на душу населення дещо вища – \$3600, що приблизно в 5 разів менше, ніж у найскромніших країнах ЄС. Державних стимулів на купівлю нових електрокарів у нас поки що теж немає, як немає і державних програм розвитку зарядної інфраструктури. Тому і обсяги продажу електромобілів, і щільність зарядної інфраструктури в Україні - відповідні. Так, за даними AUTO-Consulting, за перше півріччя 2021

р. в Україні було продано лише 427 нових електрокарів, що становить 0,88% ринку нових легкових авто [222].

Слід зазначити, що подальше «озеленення» світової транспортної галузі стикається зі значними проблемами, пов'язаними з виробництвом акумуляторів.

Так, лівова частка гігафабрик (великі підприємства, на яких виробляють більшість акумуляторів для електромобілів, називаються гігафабриками (Gigafactory), тому що річна потужність їх виробництва перевищує 1 гігават) розташовані в Азії, і саме там зосереджено близько 80% виробничих потужностей акумуляторів. Хоча досі більшістю гігафабрик керували лише виробники акумуляторів, багато виробники автомобілів тепер також стають активнішими в цій галузі, і їхні зусилля зосереджені на створенні власних гігафабрик. Однак, сьогодні оператори гігафабрик стикаються із двома основними проблемами. По-перше, будівництво цих величезних об'єктів неминуче викликає проблеми з будівництвом, що збільшує як витрати, так і час. А по-друге, після відкриття гігафабрик багато компаній борються з операційною ефективністю, що призводить до затримок у виробництві [308].

Згідно з експертним аналізом, якщо нинішня тенденція затримки виробництва збережеться, то до 2025 р. лише в Північній Америці під загрозою опиниться 30% новостворених щорічних потужностей, що може призвести до того, що понад 300 000 автомобілів залишаться без акумуляторів щороку, тільки в цьому регіоні. А якщо глобальний попит на електромобілі зростатиме, як прогнозується, галузі знадобиться не менше 200 нових гігафабрик – на додаток до 130 гігафабрик, що становлять понад 400 млрд. дол. розширеного капіталу, і дуже скоро – до 2030 р. Багато нових потужностей швидше за все, будуть побудовані поруч з автовиробниками, щоб скоротити час виконання замовлення і вимоги до доставки. Однак аналізи свідчать, що ці гігафабрики недостатньо екологічні і на етапах проектування та будівництва неминуче виникнуть складнощі, які можуть

затримати початок виробництва. Будівельники Gigafactory повинні будуть дотримуватися місцевих стандартів проектування та нормативних вимог, таких як стічні води, та використовувати постачальників у межах місцевої промислової бази, які можуть забезпечити обслуговування на місці та швидше реагувати на проблеми якості та продукції. І забезпечити це буде непросто, що ставить «зелене майбутнє» транспортної галузі під загрозу [308].

Одним з головних завдань сталого розвитку світової галузі транспорту в сучасних умовах є максимізація добробуту людей та забезпечення здорової та надійної економічної, соціальної та екологічної основи як для сьогодення, так і для майбутнього покоління [394].

Так, наприклад, стратегія ЄС встановлює, що при формулюванні майбутньої транспортної політики довгострокові екологічні проблеми мають відігравати таку ж роль, як і інші проблеми, пов'язані з впливом економічних та соціальних факторів [296].

Тому розробка сталої транспортної політики держави повинна орієнтувати транспортний сектор на досягнення оптимального компромісу, при якому максимізувалися б економічні та соціальні вигоди транспорту та мінімізувалися пов'язані з ним екологічні, соціальні та економічні витрати.

Не випадково, що подальший сталий розвиток світової транспортної галузі передбачає формування транспортної політики, яка узгоджує природоохоронні, соціальні та економічні цілі, а, отже, потребує вирішення широкого спектра проблем, пов'язаних із функціонуванням транспортної галузі. Розглянемо їх детальніше.

1. *Дорожньо-транспортні події.* Загиблі та поранені у дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) є найбільш серйозною проблемою у забезпеченні більшої стійкості транспортних систем. Існуюча статистика кількості загиблих та поранених у ДТП розглядається, як далека від прийнятної навіть урядами тих країн, які перебувають на передових позиціях у сфері безпеки руху. Показники аварійності на інших видах транспорту є

значно нижчими, але вони також не можуть розглядатися як прийнятні.

2. *Забезпечення добробуту суспільства.* Транспорт є основним елементом забезпечення добробуту суспільства. Поліпшення доступу до ринків роботи, житла, товарів та послуг є життєво важливим для реалізації цілей економічної інтеграції на всьому континенті. Забезпечення вільного переміщення людей є важливим як з погляду соціального, так і економічного аспектів інтеграції. У той же час інвестиції в транспортну інфраструктуру не завжди є найбільш ефективним шляхом покращення доступності транспорту, хоча невинуваті затримки початку робіт з уже існуючих та запланованих проєктів, що відбуваються в результаті погано скоординованих оцінок їх економічної ефективності, фінансової конкурентоспроможності та екологічної прийнятності, все більше сприймаються, як бар'єр на шляху до інтеграції та економічного оновлення.

3. *Доступність.* Усі громадяни повинні розумно справедливо отримувати користь від доступності різних об'єктів, послуг тощо, що забезпечуються транспортом. Це передбачає, у тому числі, і уникнення надмірної залежності людей від використання приватних автомобілів у тому випадку, якщо ми хочемо, щоб окремі групи суспільства (зокрема люди, що не мають автомобілів) не зазнавали дискримінації в цій сфері.

4. *Зростання обсягів руху транспорту:*

- існуючі показники зростання обсягів дорожнього руху у багатьох країнах сприймаються як «нестійкі», тобто викликають зростання різноманітних негативних (екологічних, соціальних, економічних) наслідків. Певною мірою транспортні затори представляють форму самоорганізації дорожнього руху, що відображає відсутність механізму платності користування дорожнім простором. В деяких місцях постійні затори є результатом тривалого недоінвестування у пропускну спроможність дорожньої мережі. Часто це є результатом недостатньої координації та інтеграції планування розвитку транспорту та планування землекористування. Невдалі спроби встановити зв'язок між плануванням

землекористування та транспортною політикою були у багатьох випадках причиною неефективного публічного управління транспортними потребами суспільства (чи повною відсутністю такого управління). У багатьох країнах затори на дорогах розглядаються як вкрай серйозна проблема, хоча, вони можуть певною мірою спостерігатися навіть за умов оптимального розвитку транспортної інфраструктури;

- у багатьох екологічно «чутливих» регіонах неможливо в даний час здійснювати будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури внаслідок підвищеного шуму, просторових обмежень або негативного впливу руху важкого вантажного транспорту. На деяких вантажонапружених маршрутах, зокрема через гірські долини, можливе лише дуже обмежене подальше зростання обсягів дорожнього руху та додаткові обсяги перевезень повинні переорієнтуватися на залізницю з відповідними значними інвестиціями в залізничну інфраструктуру.

5. *Вплив на стан людей.* Ефекти поділу людей, їх роздратування та страху, пов'язані з дорожнім рухом, у багатьох випадках є дуже значними на забудованих територіях, насамперед для пішоходів та інших немоторизованих учасників дорожнього руху.

6. *Вплив на природу.* Величина збитків, пов'язаних із впливом інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури на ландшафти та біорізноманіття, постійно зростає.

7. *Шум.* Рух повітряних суден та дорожній рух на основних автомагістралях можуть надавати значний шумовий вплив на розташовані поруч будинки, офіси, школи і т.д. Там, де є спеціальні вимоги щодо експозиції шумового впливу, перевищення цих вимог є частим та поширеним явищем. Шум від залізничного транспорту, зокрема від гальмування вантажних вагонів, не є такою широко поширеною проблемою, але, тим не менше менш, обмеження по шуму можуть значною мірою бути бар'єром для ефективного використання залізниць. Вирішення проблем шуму від дорожнього руху та вантажного залізничного транспорту вимагає комбінації

заходів, що впливають на рух транспорту, інвестицій у шумові бар'єри та зниження шумової емісії у самому джерелі. Ще одним аспектом даної проблеми є зростаюче порушення тиші в рекреаційних зонах, містах, у сільській місцевості, що перетинаються магістральними дорогами. Шум від автомобільного транспорту та вантажного залізничного транспорту на міських територіях і в гірських долинах є також серйозною проблемою, що все більше загострюється. Вона часто посідає перше місце серед пріоритетів при опитуваннях населення з метою виявлення екологічних проблем. Дуже важливим є також збереження існуючих територій з низькими рівнями шуму та з обмеженою фрагментацією, яка також може бути результатом будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури.

8. *Викиди CO₂*. Більшість європейських країн досі не визначили в кількісних показниках заходи для транспортної галузі, які дозволять зробити істотний внесок у досягнення цілей, встановлених Кіотським Протоколом 1997 р. щодо зниження викидів CO₂. Аналіз існуючих тенденцій зміни викидів кліматичних газів від автотранспорту у провідних європейських країнах дає підставу зробити висновок про стабілізацію викидів від пасажирських легкових автомобілів, час, як викиди від вантажних автомобілів та повітряного транспорту, як очікується, продовжуватимуть зростати. У найближчому майбутньому обсяги викидів від вантажних автомобілів обженуть викиди від легкових автомобілів. Такі висновки припускають, що зусилля в даний час мають фокусуватись на заходах, що забезпечують зниження викидів у цих швидко зростаючих субсекторах транспортної галузі.

9. *Якість атмосферного повітря:*

- у багатьох країнах за останнє десятиліття було досягнуто значного покращення в галузі викидів забруднюючих речовин від нових автомобілів і, наприклад, зараз уже узгоджені Європейським Союзом два етапи подальшого значного скорочення викидів CO, NO_x, вуглеводнів, частинок та бензолу. Важлива робота у цьому напрямі проводиться також КВТ ЄЕК ООН;

- однак, у середньостроковій перспективі і в цих країнах якість повітря у містах з точки зору утворення фотохімічного смогу та концентрації твердих частинок залишається проблемою там, де спостерігаються часті періоди так званої «спокійної атмосфери». Ця проблема пов'язана насамперед із викидами NO_x на регіональному рівні;

- у більшості країн з перехідною економікою актуальним завданням є розробка стратегії зниження викидів CO, вуглеводнів, NO_x та твердих частинок, як новими, так і автомобілями, що експлуатуються. Якість повітря в цих країнах у багатьох містах продовжує погіршуватися, у зв'язку зі швидким зростанням автомобільного парку за рахунок збільшення числа як нових, так і автомобілів з незадовільними екологічними характеристиками.

10. *Недосконалість державної політики.* Неефективне впровадження існуючих правил і вимог (наприклад, правил паркування та вимог до технічного стану автотранспорту) посилює деякі з перерахованих вище проблем. Це є результатом незадовільного фінансування здійснення контролю та примусу, а також недосконалості чинного законодавства [296].

Вимагають вирішення питання розробки елементів транспортної політики, що стосуються управління поїздками у міських зонах. В даний час увага тут фокусується на необхідності інтегрованих стратегій, які поєднують планування розвитку транспорту з плануванням міського землекористування, покращенням систем громадського транспорту та заходами у сфері ціноутворення. Такий інтегрований підхід вимагає ефективної вертикальної та горизонтальної координації між органами державної влади та органами місцевого самоврядування, які здійснюють впровадження заходів, і які, як правило, діють незалежно [296].

Незважаючи на значні екологічні збитки, пов'язані з транспортом, його позитивні ефекти є великими та дуже важливими, а тому актуальним питанням є прийняття таких державно-управлінських рішень, які дозволяють досягти найбільшого позитивного ефекту від транспортної діяльності при одночасній мінімізації екологічних збитків. Те, як може бути досягнуто

такого балансу при прийнятті рішень у галузі транспортних проєктів, є вкрай важливим для забезпечення практичної стійкості транспортних систем в цілому.

На жаль, впровадження заходів, спрямованих на вирішення зазначених вище проблем транспортної політики, часто є повільним чи політично важким, а також має протидію зі сторони приватного сектору, пов'язаного з транспортною галуззю.

Отже, сучасні тенденції та майбутні пріоритети розвитку світової транспортної галузі полягають у необхідності нівелюванні негативних наслідків кризових явищ, глобалізації, неефективного використання ресурсів, що не поновлюються тощо, що вимагає формування та реалізації ефективної державної політики розвитку транспортної галузі, як на національному рівні, так і координація такої національної політики різними країнами світу на міжнародному рівні в умовах існуючих викликів та ризиків сьогодення.

4.3. Проблеми і суперечності механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

Поряд з наявними позитивними зрушеннями та підвищенням ефективності та результативності державної політики існує цілий комплекс проблем та суперечностей, що стримують розвиток транспортної галузі України. Адже модернізація державної політики розвитку транспортної галузі України відбувається несистемно, що потребує відповідного удосконалення механізмів її формування та реалізації шляхом вирішення існуючих проблем та суперечностей її функціонування.

Протягом всього періоду незалежності розвиток транспортної галузі України відбувався в умовах складних соціально-економічних реформ та перманентних економічних криз, пов'язаних з різними причинами, як внутрішнього, так і глобального характеру, а зараз російська військова агресія створює значні перепони для стійкого та конкурентного розвитку

зазначеної галузі.

Слід зазначити, що транспортна галузь є надзвичайно важливим сектором економіки України, яка значною мірою впливає на процеси подолання кризових явищ в країні, зміцнення обороноздатності держави, вирішення багатьох існуючих соціально-економічних та екологічних проблем. Українська транспортна система має розгалужену мережу транспортних шляхів, вигідне розташування країни на перетині шляхів сполучення між західними та східними країнами світу, а транспортно-дорожній комплекс є одним з провідних у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, перевезенням та оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю магістральних газо- та нафтопроводів.

Однак, враховуючи вищезазначені причини чимало питань стосовно визначення напрямків формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі для вирішення завдань з підвищення її конкурентоспроможності вимагають додаткового дослідженнями. Адже існує багато проблем та перешкод, що стримують активний розвиток транспортної галузі, що вимагає від держави формування та реалізації відповідної політики її сталого розвитку в умовах існуючих викликів сьогодення.

Як вже зазначалося, що за даними досліджень англійського інституту «Рендел», Україна посідає перше місце серед європейських країн за коефіцієнтом транзитності [306].

Враховуючи той факт, що транспортна галузь України представлена різними видами транспорту: залізничним, автомобільним, морським, авіаційним, кожен з яких має стратегічне значення, визначимо проблеми та з'ясуємо існуючі протиріччя функціонування та розвитку кожного виду транспорту.

Так, за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках

Дунай та Дніпро – 2,2 тис. км [117].

Однак, залізничний транспорт має застарілі основні фонди: застарілий парк транспортних засобів та технічне оснащення колій. Необхідно зауважити, що останнім часом рухомий склад поступово оновлюється закупівлею та будівництвом як закордонних, так і вітчизняних вагонів та локомотивів, однак цього замало, адже технічний стан колій, вокзалів та станцій ще знаходиться на низькому рівні. Проходження пасажирських та вантажних поїздів через кордон є проблематичним, оскільки існує невідповідність ширини колій української залізниці та європейської, що значно сповільнює рух потягів.

Адже найпоширенішою у світі шириною залізничного шляху є 1435 мм (4 фути та 8,5 дюймів). Таку колію використовують 60% залізниць світу, зокрема залізниці Північної Америки, Китаю та Європи (за винятком країн СНД, Балтії, Фінляндії, Ірландії, Іспанії та Португалії). В Україні зараз експлуатуються залізничні шляхи завширшки 1520 мм, адже з 1970 р. до початку 1990-х рр. залізниці СРСР були переведені з ширини 1524 мм на ширину 1520 мм. В цілому, в Україні знаходиться найбільша кількість вузлів стикування (близько 15) – на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією [293].

Тому Україна має активно проводити роботи з переходу на європейську ширину колії, в тому числі шляхом залучення досвіду іноземних фахівців залізничної галузі щодо будівництва нового рухомого складу, у тому числі із застосуванням системи зміни ширини колії для рухомого складу. Доречним є також залучення європейської експертно-консультаційної допомоги та коштів ЄС для отримання технічної допомоги у реалізації проекту щодо системи зміни ширини колії в Україні.

Це дозволить забезпечити активний розвиток комбінованих перевезень у напрямку Європа – Азія з використанням транспортної інфраструктури України, зокрема в межах транспортних коридорів, що діють, визначених мережею TEN-T. Зазначені заходи сприятимуть створенню

конкуренстоспроможних умов виконання перевезень у цьому напрямку, скорочення термінів доставки, створення цифрових інформаційних ресурсів, проведення активної інформаційної роботи з вантажовласниками та відправниками вантажу тощо.

Окрім того, хоча на залізничному транспорті України вже запроваджується рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км / год. Для порівняння, на європейських залізницях впроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200 - 250 і більше км / год. та високу частоту руху [277], що потребує вирішення проблеми застарілості та зношеності рухомого складу, залізничних колій та відповідного обладнання.

Стан перевезень залізничним транспортом свідчить про явну кризу даної системної підгалузі української транспортної галузі, а саме стагнація її розвитку. Це є наслідком характерних для залізничного транспорту проблем, які можна згрупувати таким чином:

а). Проблеми, що вирішуються шляхом додаткового інвестування галузі:

- високе зношування рухомого складу, що багато в чому обмежує можливість надання якісних транспортно-логістичних послуг;
- значні обсяги незавершеного будівництва;
- необхідність введення в дію нових об'єктів транспортно-логістичного комплексу (транспортно-логістичних центрів та супутніх їм об'єктів), які можуть дозволити вивести галузь на конкурентний рівень у порівнянні з іншими підгалузями транспортної галузі, які беруть участь у забезпеченні міжнародних перевезень вантажів та пасажирів;
- необхідність інвестування у забезпечення безпеки функціонування залізничної галузі.

б). Проблеми, які потребують удосконалення правової бази управління розвитком залізничним транспортом, у тому числі:

- розвиток правової бази державно-приватного партнерства, як механізму залучення інвестування в об'єкти залізничної галузі;

- удосконалення тарифного регулювання у залізничній галузі;
- удосконалення митного законодавства тощо.

в). Проблеми, що вимагають підвищення ефективності організаційно-управлінського забезпечення залізничного транспорту, у тому числі:

- створення нових координуючих органів та інститутів у системі адміністрування транспортного комплексу держави, функції яких, у тому числі пов'язані з розвитком транспортно-логістичного комплексу країни;
- вдосконалення методів управління залізничним транспортом.

Аналогічні проблеми спостерігаються у сфері перевезень автомобільним транспортом в Україні. Якість доріг, стан об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, митного обслуговування є неконкурентними порівняно з сусідніми країнами і не відповідають очікуванням та вимогам учасників зовнішньоекономічної діяльності.

І це при тому, що автомобільний транспорт є найбільш поширеним в Україні, однак його використання ускладнено цілою низкою проблем, наприклад, відставанням розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни.

Так, хоча, в останні роки в Україні активно будуються дороги, головною проблемою залишається поганий стан доріг, внаслідок застосування недосконалих технологій будівництва дорожнього покриття, корупційних проявів, відсутності відповідальності підрядчиків за стан побудованих доріг, а також відсутності відповідальності чиновників щодо використання бюджетних грошей на зазначене будівництво. Це призводить до того, що дороги, які побудовані, через рік використання вже потребують ремонту. До цього додається не правильне використання доріг через пересування перевантажених великовагових автомобілів дорогами загального призначення та жорсткі кліматичні умови нашої країни. А оскільки Україна є транзитною країною, ця проблема є актуальною не лише для українських перевізників, а й для закордонних.

Вирішенням існуючих проблем може стати, як капітальна реконструкція вже існуючих, так і будівництво нових доріг. Для цього важливо дотримуватися жорсткого контролю за технологією виробництва та ремонту дорожнього покриття, залучити закордонних інвесторів, а також забезпечити жорсткий контроль фінансування робіт.

Треба визнати, що масова автомобілізація населення стає альтернативою громадському транспорту, що створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Особливо актуальним це є в сучасних умовах, коли в умовах воєнного стану, пандемії коронавірусу рух громадського транспорту обмежується. Однак зростаючим темпам автомобілізації країни не відповідають кількість та стан доріг та дорожніх розв'язок, внаслідок чого держава несе фінансові, а, головне, людські втрати через низьку дорожньо-транспортну безпеку. На жаль, безпека громадського транспорту теж недостатня через застарілий вид транспорту, що використовується [241].

Україна також має розгалужену річкову мережу та вихід до Чорного та Азовського морів, тому водний транспорт є досить перспективним, хоча й дещо занедбаним. Попит на перевезення вантажів та пасажирів водним транспортом перевищує пропозицію. Застарілий рухомий склад, причали та пристані, навантажувально-розвантажувальні засоби потребують модернізації. Значно погіршило ситуацію й те, що АР Крим було анексовано Росією в 2014 р. [275], а з початком російського воєнного вторгнення в Україну у 2022 р. практично було заблоковано всі українські морські порти Азово-Чорноморської акваторії.

Окрім того, однією з основних проблем до війни, які ускладнювали розвиток перевезень морським транспортом в умовах інституційних змін, є те, що українські порти не задовольняють сучасним вимогам через несвоєчасне фінансування цієї галузі. Проблема стосується неможливості більшості портів приймати судна великої вантажопідйомності та розташування портів на мілководних акваторіях. Існують і такі проблеми, як

пристосованість причалів лише до розвантаження суден із рейду, що уповільнює процес доставки.

Існують також і матеріально-технічні проблеми, що включають:

- скорочення чисельності українського пароплавства і збільшення частки судів під іноземним прапором;
- невідповідність вимогам Міжнародної конвенції, використання старих енергоустановок;
- відсутність сучасної логістичної інформаційної комунікативної мережі;
- недостатність у ступенях застосування нових технологій і систем технічного обслуговування [306].

Проблема також полягає в тому, що більшість нововведень перебувають у стадії науково-практичної розробки. Причиною можна вважати низький рівень кваліфікації фахівців, які обирають роботу на іноземних судах. Недостатність у кількості та якості фахівців в українській морській інфраструктурі пояснюється неспроможністю українських закладів освіти задовольняти їх.

Окрім зазначених проблем, існують і організаційно-управлінські – відсутність чіткої та раціональної структури морського флоту, а також ситуація з анексією Криму, де Україна втратила важливі порти для логістичного забезпечення перевезень, та об'єму перевезень. Основою цього процесу є непродумана приватизація, адже найчастіше через неучасть держави в управлінні морським портом і не оформлення певних вимог підприємства не несуть жодної відповідальності перед державою. Фактором зниження перевезень морським видом транспорту є й те, що обслуговування в закордонних портах є менш витратним за часом і за грошовими витратами.

Тому українські вантажоодержувачі втрачають багато часу на оформлення та доставку, а також змушені у деяких випадках платити повністю портові збори. Чинником зниження кількості перевезень морським транспортом є нерозвиненість логістичної припортової інфраструктури.

Відсутні зручні залізничні та автомобільні підходи до портів. Деякі порти взагалі не є єдиним економічним комплексом, а лише є територією, де діють різні компанії, які користуються монопольним правом на надання певних послуг, завищують ціни на свої послуги і не відчувають будь-якої законної протидії з боку контролюючих державних органів, що негативно впливає на діяльність портів і не приваблює міжнародні компанії в Україну [306].

Окремо слід охарактеризувати проблеми та протиріччя, які супроводжують авіаційний транспорт України.

Галузь авіаційного транспорту найбільше постраждала від запровадження воєнного стану, а раніше від карантину у зв'язку з поширенням COVID-19, тому потребує системних заходів державної підтримки у відповідності з визначеними потребами аеропортів на основі оцінки поточної пропускної спроможності та стану об'єктів інфраструктури аеропорту, програм з вдосконалення та розширення, що знаходяться на етапі реалізації, та пропускної спроможності, необхідної для задоволення очікуваного попиту пасажирів.

Для підтримки українських аеропортів та авіакомпаній у зазначений кризовий період було прийнято зміни до Повітряного кодексу України щодо вдосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажира, який відлітає з аеропорту України та за кожен тону вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропортів України. «Украерорух» залучив кредит на суму 25 млн. євро від ЄБРР для поповнення обігових коштів, на виплату фонду оплати праці, сплату обов'язкових платежів та фінансування критично важливих для провайдера аеронавігаційних послуг операційних витрат [78].

Необхідно також відмітити позитивні зрушення щодо розвитку міжнародних вантажних авіап перевезень. Вже розпочалося будівництво вантажного терміналу ДП МА «Бориспіль», для якого вже виділено додаткові земельні ділянки. Очікується, що протягом 2021-2023 рр. буде збудований новий вантажний термінал аеропорту «Бориспіль», після чого

нинішній застарілий термінал буде реконструйовано та модернізовано, тобто планується створення нових можливостей для розвитку потенціалу аеропорту та створення великого транспортного хабу. Загальна площа нового вантажного терміналу складе 15 000 м² і передбачатиме потужність 120 000 т / рік. До речі, згідно результатів Інфраструктурного індексу, 83% респондентів вважають, що необхідною реформою в контексті подальшого розвитку авіаційного транспорту України є саме розвиток аеропорту «Бориспіль», як міжнародного хабу [261].

Зрозуміло, що подальший розвиток авіаційної галузі країни потребує значних інвестицій, в тому числі іноземних, що вимагає формування та реалізації відповідної державної політики.

Що стосується сервісного обслуговування клієнтів, то, на жаль, його рівень залишається низьким для всіх видів транспорту. Також спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури від країн Європи, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції.

Отже, існують суттєві проблеми та протиріччя формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі у питаннях транспортної інфраструктури, про що свідчить високий рівень її зношеності в Україні та низький рівень розвитку, а саме:

- високий рівень зносу залізничної інфраструктури та рухомого складу, адже майже чверть від сукупної протяжності експлуатаційних залізничних шляхів потребує капітального ремонту, а рівень зносу рухомого складу становить понад 90%;
- високий ступінь зносу дорожньої інфраструктури, адже близько 90% доріг знаходяться у зношеному стані, а Україна знаходиться на 119 місці за рівнем якості дорожньої інфраструктури;
- низька якість мостової інфраструктури, адже у справному стані перебувають лише 2% з 5631 мостів, які були досліджені Укравтодором, а

64% мостів не відповідають сучасним стандартам щодо габаритів та вантажопідйомності;

- посередній стан інфраструктури в українських портах, адже згідно CGI, якість портової інфраструктури в Україні складала 3,9 із 7 балів у 2019 р., порівняно із 4,8 балами – середнім значенням для країн ЄС;

- застаріла та зношена річкова інфраструктура, адже технічний стан дніпровських шлюзів наближається до критичного та відбувається скорочення протяжності внутрішніх водних шляхів;

- значне податкове навантаження в галузі, адже застосовується ПДВ на всіх етапах надання авіаційних послуг, наявний податок на землю під залізничною інфраструктурою, високі ввізні мита на обладнання, що не сприяє інвестуванню в модернізацію транспортної інфраструктури [198].

Більше того, недостатньо ефективна та результативна державна політика розвитку транспортної галузі України характеризується та обумовлюється наявністю наступних протиріч:

- відсутність незалежного регулятора призвела до того, що конкуренція на ринках перевезення пасажирів та вантажів, які залежать від користування послугами природних монополій є відсутньою або значно обмеженою;

- економічно необґрунтовані тарифи на залізничні перевезення та портові збори сприяють нечіткому та непрозорому механізму тарифоутворення без прив'язки до собівартості перевезень, а цілі портових зборів законодавчо не визначені;

- неефективне державне регулювання аеропортових зборів, адже аеропортові збори встановлюються МІУ без врахування конкурентної ситуації на ринку, що не дозволяє приваблювати додаткові рейси та авіалінії в країну;

- відсутній облік та адресність пільгових перевезень, що стає причиною високої заборгованості органів місцевої влади за автомобільні та залізничні перевезення;

- застаріла структура організації перевезень, адже, наприклад, практично відсутня практика місцевих перевезень, що заважає розвиватися транспортній системі;
- складність ліцензування через необґрунтовані бюрократичні обмеження та складні процедури отримання дозволів та ліцензій.
- неефективна організація ринку залізничних перевезень через існування державної монополії на ринку залізничних перевезень, що обмежує ефективність функціонування залізничного транспорту та залучення інвестицій;
- неефективне управління АМПУ, а саме необґрунтована кількість персоналу, відсутність повноважень для проведення узгодженої політики розвитку портів, низький рівень виконання планів капітальних інвестицій;
- потреби в інвестиціях та в інноваційному оновленні транспортної галузі значно перевищують обсяги фінансування [185].

Причиною вищезазначених проблем і протиріч є недостатньо ефективна та результативна державна політика розвитку транспортної галузі, що, в тому числі, є причиною неефективного використання експортного та транзитного потенціалу країни, а саме:

- зниження обсягів транзитних вантажів, що обробляються в Україні, адже обсяг транзитних вантажів значно скоротився за останні 7 років (з 35 млн. т у 2012 р. до 11 млн. т у 2019 р. в морських портах та з 32 млн. т у 2012 р. до 14 млн. т у 2019 р. на залізниці);
- складність проходження митних процедур через складні, переобтяжені великою кількістю формальностей митні процедури;
- низький рівень контейнеризації, який в Україні становив близько 1% у 2018 р., тоді як цей показник складає близько 45% для країн ЄС;
- низький рівень розвитку інтермодальних / мультимодальних перевезень через відсутність розвиненої інфраструктури для здійснення такого типу перевезень та відсутність стратегії розвитку мультимодальних перевезень;

- невикористаний потенціал інтеграції до міжнародних транспортних коридорів, адже за даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує лише 25-30% транзитного потенціалу [212].

З огляду на те, що транспортна галузь є стратегічною, потребують невідкладного розв'язання також такі проблеми та суперечності без яких неможливо вирішити завдання її подальшого стійкого розвитку:

- удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;
- виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі;
- використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі;
- забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;
- підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень, в першу чергу, впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції;
- впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу тощо;
- визначення системи показників реструктуризації державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості, боротьби з корупцією, зменшення транспортних витрат та збільшення ефективності транспорту, в тому числі, завершення структурної реформи АТ «Укрзалізниця», позбавлення невластивих функцій державного управління державного підприємства «Адміністрація морських портів України»;
- удосконалення управління державними активами в авіаційній інфраструктурі;

- підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);
- забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій;
- забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів, в першу чергу введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;
- впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів;
- створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг, зокрема розширення переліку послуг, що надаються підприємствами транспортної галузі;
- забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг;
- забезпечення розвитку залізничного транспорту, в першу чергу лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками;
- поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;
- запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень

відповідно до законодавства ЄС;

- забезпечення розвитку водного транспорту, зокрема, інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань, як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;

- забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, зокрема, лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу і створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;

- впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення;

- розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг;

- проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень;

- проведення реформи тарифного регулювання у сфері перевезення пасажирів автомобільним та міським електротранспортом відповідно до передового світового досвіду;

- розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури;

- перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з

метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту;

- підвищення конкуренції на ринку авіаційних перевезень, зокрема шляхом залучення нових, у т. ч. бюджетних авіакомпаній, та стимулювання наявних авіаперевізників, впровадження правил доступу до ринку наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС [237].

Вирішення зазначених проблем та суперечностей потребує відповідної державної стратегії їх розв'язання.

Так, згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 р., передбачається зростання обсягів інвестицій у транспортну галузь, що забезпечить оновлення не менше ніж 90% основних фондів, а збільшення обсягів приватних інвестицій в оновлення рухомого складу заплановано у розмірі 10,1 млрд. грн. на рік. Крім того, до 2030 р. планується досягти рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на українських підприємствах на рівні не менше ніж 80%; збільшити кількість доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, які відповідають нормативним вимогам, до 70% загальної кількості; скоротити частину сільського населення, що проживає на відстані більше ніж 3 км від таких доріг, до 0,5% й охопити 90% сіл та селищ регулярним автобусним сполученням. Надзвичайно важливим є те, що з метою охорони довкілля, до 2030 р. планується збільшити використання електротранспорту, підвищивши його кількість у внутрішньому сполученні до 75%, а також збільшити обсяги застосування альтернативних видів палива та електроенергії [237].

Однак, на нашу думку, в умовах російської військової агресії та запровадження в країні воєнного стану навряд чи можливе виконання зазначених показників, що потребує оновлення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.

Слід зазначити, що проблем та суперечностей у питаннях розвитку транспортної галузі України вистачало й до війни, а загальні проблеми та суперечності, що потребували розв'язання на державному рівні були

достатньо чітко визначені в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р., а саме:

- відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки її стану та перспектив розвитку;
- відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України;
- незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;
- відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;
- відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;
- відсутність системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг;
- низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
- тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності;
- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;

- недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;
- низька швидкість доставки вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк;
- наявність «вузьких місць» транспортної інфраструктури;
- низька економічна привабливість використання судновласниками флоту під українським прапором;
- недосконала система запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування, зокрема габаритно-вагового контролю транспортних засобів та належного рівня відповідальності за перевищення дозволених параметрів, допустимих значень осьових навантажень транспортних засобів [237].

Окрім того, стратегія розвитку транспортної галузі України передбачає шляхи вирішення існуючих проблем і суперечностей через системну та всесторонню адаптацію цього сектору економіки до нових умов і викликів та підвищення ефективності використання наявного її потенціалу галузі в умовах європейської інтеграції. Євроінтеграційні процеси є важливими для подальшого розвитку національної транспортної галузі, адже формуються нові можливості для її сталого розвитку за умов підвищення якості транспортних послуг, їх безпечності, покращення екологічних характеристик діяльності зазначеної сфери економіки.

Тому ще однією проблемою державної політики у галузі транспорту, яка потребує розв'язання, є той факт, що українська транспортна система досі недостатньо гармонізована з європейською.

Значною проблемою є той факт, що більшість активів залізниці є критично зношеними: в деяких випадках зношеними є майже 100% інфраструктури, що негативно впливає на вартість, якість, швидкість і безпечність перевезень та на український доступ до європейських залізниць.

Також прикордонні області України з ЄС не мають потрібного транспортного оснащення для проходження китайських вантажних поїздів у

межах проєкту Новий шовковий шлях. Через це один з головних торговельних коридорів наразі проходить в обхід: через Білорусь, Казахстан та Росію. Насамкінець, українські аеропорти програють конкуренцію як транзитні хаби між Азією та Європою великим аеропортам Катару та Туреччини [15].

Слід зазначити, що в Україні існує надмірна державна зарегульованість, яка ускладнює процес започаткування та ведення бізнесу у галузі транспорту, а велика кількість процедур та дозволів, що дублюються, збільшують витрати транспортних підприємств на врегулювання бюрократичних питань.

Окрім того, контроль за цінами та ручне регулювання тарифів призвели до викривленого функціонування ринків і відсутності конкурентного середовища та стимулів до модернізації в транспортній галузі. Інвестування в модернізацію інфраструктури є недостатнім внаслідок неефективного тарифоутворення у сфері транспорту та інфраструктури і нерационального розподілу отриманих коштів. А економічно необґрунтовані тарифи не дозволяють інвестувати необхідний обсяг коштів для належної модернізації інфраструктури мереж, що спричинило їх значний фізичний знос (80% і більше). Нецільове використання портових зборів призводить до недостатніх інвестицій у розвиток та підтримку в належному стані річкових портів, що спричинило високий рівень фізичного зносу інфраструктури. Економічно необґрунтовані портові збори, що є значно вищими, ніж в європейських країнах, призводять до втрати конкурентоспроможності українських експортерів на зовнішніх ринках.

Одним з пріоритетів державної політики в сучасних умовах має стати розв'язання проблеми розвитку екологічно «дружньої» транспортної галузі України є, адже рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Тобто такою, що підлягає негайному вирішенню на державному рівні

залишається і екологічна проблема. Адже транспортна галузь України, як і раніше залишається одним з найбільших забрудників довкілля в порівнянні з іншими галузями економіки. Це різноманітно проявляється, передусім, в забрудненні атмосферного повітря, ґрунтів, поверхневих вод, вібрацій на здоров'ї населення, у відчуженні значних площ під будівництво об'єктів транспортної інфраструктури, скидання шкідливих речовин із стічними водами в поверхневі водні об'єкти, утворення промислових відходів, дії шуму.

До речі, в шумовій дії на населення питома вага серед усіх джерел шуму досягає 80-95% на різних територіях. Значним є вплив транспорту і на забруднення атмосфери: в середньому по Україні вклад транспорту в забруднення атмосферного повітря складає 40-45%, а у великих містах - до 90% [242].

Найбільшим сучасним викликом не тільки подальшому розвитку транспортної галузі і економіки країни, а й взагалі українській державності стала російська військова агресія проти України, яка розпочалася ще у 2014 р, а повномасштабна ескалація відбулася 24 лютого 2022 р.

Тому до існуючих роками і десятиліттями проблем і суперечностей формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі додалися ще серйозніші проблеми в зазначеній галузі.

Отже після 2014 р. формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі відбувається в умовах російської військової агресії проти України, яка спричинила тимчасову окупацію 7% території нашої держави, на якій проживало 13% населення України, а також формувалося 13,7% валового внутрішнього продукту [15].

Це призвело до прямих збитків у вигляді втрат активів, заподіяних тимчасовою окупацією, а ринкова вартість незаконно захопленої державою-агресором матеріально-сировинної бази для України є дуже суттєвою. Збройна російська агресія проти України та тимчасова окупація частини її території поглибила розрив у рівнях розвитку регіонів, спричинила масовий

відплив працездатного населення та капіталу з територій, прилеглих до тимчасово окупованих, а також посилила міграційне навантаження регіонів унаслідок вимушеного внутрішнього переміщення населення; підвищила підприємницькі та інвестиційні ризики на територіях, віддалених від зони відсічі і стримування російських військ, що не могло не вплинути на розвиток всієї економіки України, в тому числі її транспортної складової.

Окрім того, майже 35% українського сухопутного кордону України припадає на Росію – країну-агресора та джерело постійної загрози. Військова агресія РФ призвели до зменшення питомої ваги України в чорноморському регіоні та втрати контролю над доступом до Азовського моря. Військові бази та спільні навчання Росії з Білоруссю, а також російський військовий контингент в Придністров'ї створюють постійне військове напруження в регіоні та економічні ризики, в тому числі в транспортній галузі. Тобто окрім безпосередніх територіальних та економічних втрат, Україна втратила можливість транзиту товарів та переміщення пасажирів через російську територію в інші країни світу [15].

Слід зазначити, що в умовах тимчасової окупації Автономної Республіки Крим та м. Севастополя відповідно до наказу Мінінфраструктури від 16 червня 2014 р. № 255 «Про закриття морських портів» було прийнято рішення закрити морські порти, розташовані на території півострова, зокрема Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія, до відновлення конституційного ладу України на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим та м. Севастополя. Таким чином, ускладнено контроль за безпекою судноплавства на Керч-Єнікальському каналі [226].

Крім того, у зв'язку з будівництвом Російською Федерацією транспортного переходу через Керченську протоку (Керченський міст) встановлено ряд технічних, безпекових та нормативних обмежень проходження суден до українських портів в Азовському морі, що створює загрозу зниження їх конкурентоспроможності. Відтак морські порти Маріуполь та Бердянськ стали єдиними портами в Азовському морі, через які

здійснюється експорт / імпорт вантажів з / до Східної та Південно-Східної України [225].

Зазначена непроста ситуація значно ускладнилася через повномасштабне вторгнення Росії 24 лютого 2022 р.

Як наслідок, падіння ВВП України у 2022 р. може становити від (-10%) (прогноз МВФ) до (-35-40%) (прогноз українського уряду) за умови, що тимчасово окуповані Росією території не розширюватимуться, а активна фаза війни не триватиме довше кількох місяців [314] (на жаль, ситуація поки що йде за гіршим варіантом).

Така ситуація значною мірою пов'язана з серйозними логістичними проблемами. Так, наприклад, експорт товарів з України обмежений логістикою, адже російські війська заблокували українські порти в Азовському та Чорному морях. Водночас дорожня та залізнична інфраструктура може переправити обмежені обсяги товарів в Україну в ЄС, в тому числі через блокпости та масову евакуацію українців (залізниця перевантажена евакуаційними поїздами).

Слід зазначити, що до війни Україна перевозила морем 62% загальної доларової вартості товарів, залізницею – 12%, автомобільним транспортом – 23% [314].

У разі відсутності нової масштабної ескалації, ситуація з логістикою експорту має покращитись, оскільки автомобільні дороги та залізничний транспорт мають стати доступнішими для експорту. Проте вартість та тривалість логістики все одно є суттєво вищою порівняно з 2021 р., що невідворотньо приведе (і вже привело) до скорочення обсягів імпорту в Україну, в тому числі через логістичні проблеми, пов'язані з російською військовою агресією.

В цілому, за підрахунками консорціуму Інституту КШЕ (аналітичний підрозділ Київської школи економіки), Центру економічної стратегії, Антикорупційного штабу, Інституту аналітики та адвокації, Transparency International Ukraine та ProZorro.Sale, станом на 8 квітня 2022 р. загальні

задокументовані фізичні збитки України оцінювалися в \$80 млрд. Здебільшого ця сума припадає на транспортну інфраструктуру, автошляхи, залізниці, мости, порти та аеропорти і складає \$39 млрд. [314].

Отже, російські війська значно пошкодили транспортну інфраструктуру в Україні. Руйнування створюють проблеми для пересування та доставки гуманітарної допомоги. Пошкодження транспортної інфраструктури України наразі є серйозною проблемою для доставки гуманітарної допомоги. Дорожня інфраструктура України в районах, що постраждали від війни, зазнала значної шкоди через руйнування мостів. Так, наприклад, внаслідок руйнування річкових переходів у Чернігові та його околицях у самому місті залишився лише один пішохідний міст через річку Десна (до війни у місті проживало близько 285 тис. жителів) [211].

Більше того, на тлі російсько-української війни «заморожено» більшість інфраструктурних проєктів довоєнних часів, зокрема програму Президента України «Велике будівництво», за два роки реалізації якої було оновлено та побудовано понад 14 000 км доріг.

У 2022 р. держава планувала витратити на дороги біля 124,4 млрд. грн. Однак з початком війни Уряд України призупинив програму «Велике будівництво», а підрядники намагаються компенсувати недоотримані прибутки. В березні 2022 р. Верховна Рада відмінила акциз на нафтопродукти, з якого наповнювали «Дорожній фонд» і фінансувалась більша частина дорожніх робіт.

Також було тимчасово зупинено будівництво та реконструкція капітального та поточного середнього ремонту у зв'язку з воєнним станом. За підрахунками CoST Ukraine, за березень – квітень 2022 р. «Укравтодор», а його місцеві структури оголосили тендери на ремонт доріг на 405,2 млн. грн., що майже в 172 разів менше, ніж за аналогічний період 2021 р.

Як наслідок, завантаження державного підприємства «Укравтодор» роботою у травні 2022 р. складало біля 1–2% від довоєнного рівня, адже в основному робиться дрібний «ямковий ремонт», щоб підтримувати дороги в

належному стані для безпечного проїзду, а ключовими завданнями в умовах воєнного стану є: забезпечення проїзду; зведення переправ; очищення автошляхів державного значення, котрі найбільше постраждали від російських військових дій [41].

Слід зазначити, що аналіз сучасного стану розвитку транспортної галузі України свідчить, що спроби її включення у міжнародну транспортну систему, які вживаються органами державної влади, стикаються з низкою об'єктивних проблем, подолання яких практично не залежить від дій держави та зацікавлених учасників, та суб'єктивних проблем, вирішення яких повною мірою лежать у площині можливостей державного управління. Вся сукупність проблем розвитку транспортної галузі поділяється на проблеми макро- та мікрорівня. Найбільш значущою проблемою, що потребує вжиття невідкладних заходів, є реалізація транзитного потенціалу України. Незважаючи на об'єктивні складнощі, її географічне розташування, наявність об'єктів транспортної інфраструктури, уможливають реалізацію транзитного потенціалу країни. Зазначені вище обставини та проблеми роблять актуальними питання дослідження кластерних аспектів розвитку транспортної галузі України, наукового обґрунтування напрямів та механізмів вдосконалення державної політики щодо цього її аспекту.

Однією з проблем функціонування не тільки транспортної галузі, а й економіки України є наявність неефективних державних підприємств.

Так, за даними Міністерства економіки, в Україні налічується більше ніж 3500 підприємств (однак значна частка українських державних підприємств вже зупинили свою діяльність та існують виключно на папері), де держава володіє більшою часткою власності, що значно більше, ніж в інших країнах з ринковою економікою (при цьому практично відсутні точні дані про їх кількість та структуру) (рис. 4.3).

Для порівняння, в Польщі та Угорщині є лише біля 300-400 державних підприємств, а в Чехії, Латвії, Словенії, Естонії – менше 100 державних підприємств. У США, Австралії та Японії є лише кілька десятків

підприємств, де держава володіє більшою часткою власності.



Рис. 4.3. Порівняння кількості та ефективності державних підприємств в Україні та країнах Європи [15].

Слід зазначити, за даними Кабінету Міністрів України, кожне третє державне підприємство приносить збитки державі [15].

Саме тому покращення ефективності управління державною власністю (в тому числі в галузі транспорту) є одним з пріоритетів державної політики України. Однак цей процес супроводжується низкою викликів. Значна кількість державних підприємств пов'язані з корупційними схемами: серед більш, як 400 щорічних кримінальних проваджень, розслідування яких здійснювали детективи НАБУ, понад 100 стосуються корупції на державних підприємствах. Це ускладнює процес їх приватизації чи встановлення корпоративного управління. Більше того, приватизація є однією з найменш популярних реформ: лише 13,7% населення підтримують її. Через зволікання з початком підготовки та процесом приватизації було виявлено неготовність державних підприємств до трансформації та зміни правового статусу з публічного на приватний, у той час як ряд підприємств втратили свою конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість.

Слід зазначити, що реформа управління державними підприємствами розпочалася ще у 2016 р. Протягом наступних двох років планувалося активне залучення експертів, реорганізація міністерств та набір державних службовців через прозорі конкурси. Однак у 2018 р. впровадження реформи значно відставало від затвердженого плану: замість 2200 фахівців залучили лише 600; деякі директорати були сформовані лише частково, а частина не сформована взагалі. Крім того, державні службовці, які вигравали конкурси, не мали досвіду у відповідних сферах. Одним із шляхів реформування державного управління є корпоратизація, що дозволяє забезпечити підвищення ефективності роботи державних підприємств за рахунок проведення інвентаризації майна та формування наглядової ради [15].

Водночас процеси реформування окремих державних підприємств затягувалися та не відбувалися в межах визначених строків, незважаючи на критичну необхідність змін.

Саме до таких державних підприємств можна віднести АТ «Укрзалізниця», реструктуризацію та продаж непрофільних активів якого планували завершити ще до 2014 р., проте ці плани досі не реалізовано. Лише у 2018 р. Кабінет Міністрів України прийняв рішення про зміну форми акціонерного товариства «Укрзалізниця» з публічного на приватне, перейменувавши його в акціонерне товариство «Українська залізниця» - державне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, національний перевізник вантажів та пасажирів, метою діяльності якого є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту [271].

Укрзалізниця – акціонерне товариство, 100 % акцій якого належать державі. Компанія входить до переліку державних підприємств, які не підлягають приватизації і де-факто є державним підприємством-монополістом у сфері залізничних перевезень. Компанія забезпечує майже 82 % вантажних і 36 % пасажирських перевезень, які здійснюються всіма

видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» займає 4-е місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії [229].

Однак, неефективне управління АТ «Укрзалізниця» призвело до технічної деградації, сповільнення руху, низької якості та розмивання вантажної бази Укрзалізниці: протягом 2015-2019 рр. при зростанні автоперевезень на 42%, вантажообіг на АТ «Укрзалізниця» знизився на 6,4% (рис. 4.4), що призводить до втрати доходів державного підприємства та подальшого погіршення його фінансово-господарського стану.

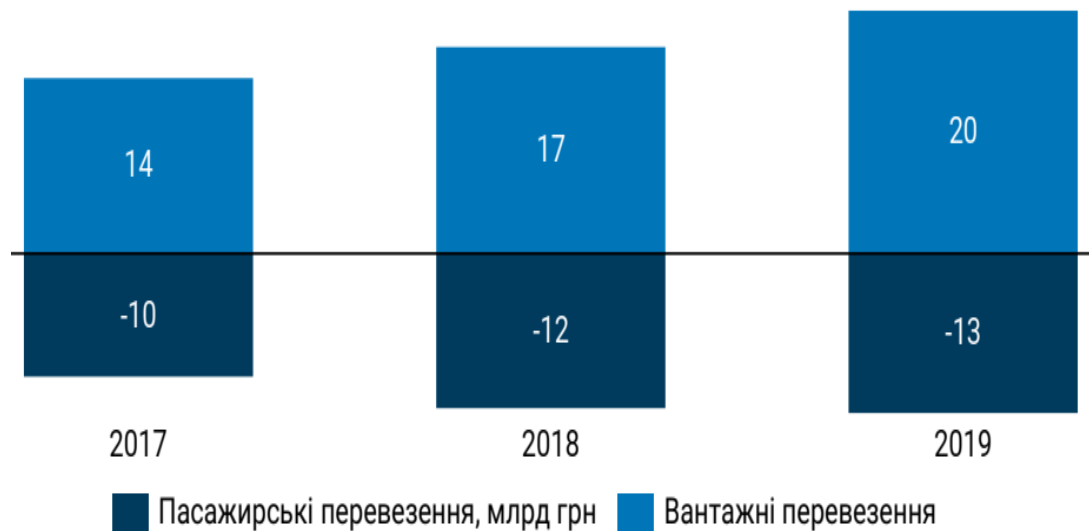


Рис. 4.4. Доходність АТ «Укрзалізниця», млрд. грн. [15].

Джерело: Фінансова звітність Укрзалізниці

Отже, вкрай необхідним є проведення фінансового оздоровлення та завершення започаткованих реформ для подальшого розвитку АТ «Укрзалізниця».

Незважаючи на складний фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» є більш прибутковою за залізниці країн-сусідів у вантажному сегменті. Зокрема, вантажний сегмент Укрзалізниці є більш прибутковим порівняно із залізницею Казахстану (+ 27 % УЗ, - 1 % КТЖ) [15].

Проте прибутки від вантажного сегменту витрачаються на покриття зростаючих збитків пасажирського сегменту, який в АТ «Укрзалізниця» є значно більш збитковим, ніж у Казахстані та інших країнах СНД (- 129 % в УЗ, - 3 % в КТЖ). У 2019 р. збитки в пасажирському сегменті становили більше ніж 12 млрд. грн., які були компенсовані за рахунок прибутків від вантажних перевезень. Модель крос-субсидування є нетиповою для більшості країн, де збиткові пасажирські перевезення покриваються за рахунок бюджетних субсидій (компенсацій). Фінансовий ресурс АТ «Укрзалізниця» додатково обмежений через нецільові витрати та неефективне використання наявного потенціалу. «Укрзалізниця» сплачує податок на землю під коліями, що суперечить європейській практиці (4,2 млрд. грн. у 2019 р.).

З іншого боку, АТ «Укрзалізниця» не використовує наявних ресурсів для збільшення доходу, в тому числі продаж / оренду непрофільних активів та продаж металобрухту. Наявні механізми залучення приватного капіталу є недосконалими та створюють корупційні ризики. Наслідком фінансового дисбалансу є недовиконання планів капітальних інвестицій (51-68% у межах останніх 4 років), технічна деградація (зношеність локомотивів становить >95%, з 26,7 тис. км головних залізничних колій 6,4 тис. км потребують капітального ремонту, а ще 2,7 тис. км - реконструкції), що призводить до уповільнення руху (обіг вантажного вагону зріс з 8,6 доби у 2014 р. до 10,4 доби у 2018 р.) та зростання витрат вантажовласників на залучення вагонів [15].

Одним зі шляхів ефективного управління державною власністю є механізм державно-приватного партнерства (ДПП). Однак цей метод, на жаль, рідко реалізовується в Україні. Значна частина меморандумів про ДПП з великими іноземними компаніями не мала практичної реалізації проєктів, оскільки компанії вимагали державних гарантій, які вони не отримали. В той самий час розвинені країни та країни, що розвиваються, як, наприклад, Туреччина, за допомогою механізму ДПП залучають значну кількість

іноземних інвестицій в інфраструктурні проєкти. Так, Туреччина змогла залучити більше ніж 131 млрд. дол. інвестицій з 2001 р. до 2017 р. у більш ніж 220 проєктів ДПП, в тому числі з метою розвитку транспортної галузі [15].

Більше ніж 3000 державних підприємств, лєвова частка яких є абсолютно неефективними, не були своєчасно приватизовані або корпоратизовані. Значна частка активів є непрофільними для держави як власника таких активів. Прозорі механізми приватизації не були своєчасно сформовані, що призвело до значних недоотримань коштів до бюджету від приватизації.

Отже, неналежне використання майна спричинило високий рівень фізичного та морального зносу у сфері транспорту та інфраструктури. Неефективне управління АТ «Укрзалізницею» стало причиною зношеності локомотивної бази на рівні 95% [15] та зменшення обсягів вантажоперевезень. Водночас непідготовленість великих об'єктів до приватизації, їх заборгованість та хронічна збитковість (кожне третє державне підприємство є збитковим) знижують їхню інвестиційну привабливість. Відсутність стратегічного бачення розвитку ключових державних підприємств призвело до втрати конкурентоспроможності підприємствами.

Причини затягування реформ на залізничному транспорті експерти, вчені та фахівці галузі визначають по-різному. Однак більшість із них дотримується думки, що недовіра реформ та складне фінансово-економічне становище галузі є наслідками:

- використання застарілих принципів управління галуззю, що не відповідають світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, а також опір персоналу і профспілок організаційним змінам в галузі;
- недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту, механізмів залучення інвестицій та притоку кадрів;

- відсутності професійного управлінського складу та низького рівня їх моральних якостей;
- лобіювання не державних інтересів, а інтересів окремих приватних груп; корупції під час реалізації державних закупівель у галузі;
- неузгодженості підходів до формування та реалізації державної політики розвитку залізничного транспорту [31; 185].

Окрім того, причиною, що знижує ефективність транспортної галузі в цілому, є старіння транспортних парків, високий моральний і фізичний знос транспортних засобів, недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, невисокий техніко-технологічний рівень вантажних терміналів та їх обмежена кількість. Зазначені причини створюють перешкоди для розвитку транспортної галузі країни, що може призвести до уповільнення розвитку економіки України, ослаблення її конкурентних позицій у міжнародному вимірі.

Розв'язання існуючих проблем та суперечностей державної політики розвитку транспортної галузі України вимагає активізації та підвищення ролі Міністерства інфраструктури України шляхом інтеграції секторальних політик. Так, інтеграція транспортної та екологічної політики є двостороннім процесом, а Міністерство інфраструктури не може зробити свій внесок у забезпечення екологічності транспортної галузі без відповідного розгляду впливів руху транспорту та мобільності населення, пов'язаних з рішеннями, прийнятими поза транспортним сектором. Міністерство інфраструктури України має відігравати важливу роль у формуванні податкової політики, у тих випадках, коли вона пов'язана з транспортними цінами. Міністерству інфраструктури України також необхідно мати регуляторний вплив у питаннях прийняття рішень у галузі планування землекористування, там, де мають прийматися рішення, пов'язані з будівництвом транспортно-логістичної інфраструктури, а також в інших сферах, таких, як «житлове будівництво» та «політика в галузі регіонального розвитку», які традиційно є сферою відповідальності природоохоронних та інших міністерств.

Для того, щоб забезпечити інтегровані політичні підходи, Міністерство інфраструктури України має забезпечити взаємодію з Міністерством фінансів України у сфері податків та платежів у транспортній галузі для того, щоб розробити їх таким чином, щоб покращити ефективність її діяльності. Міністерство інфраструктури України має встановити спільні консультативні процедури з органами місцевого самоврядування, а також на національному рівні – з Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України, Міністерством розвитку громад та територій України для того, щоб підпорядкувати транспортні проєкти процедурі оцінки їх впливу на навколишнє середовище, а плани землекористування – процедурі оцінки їхнього транспортного впливу.

Таким чином, для вирішення проблем та розв'язання існуючих суперечностей формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах має передбачати: підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі в умовах жорсткої міжнародної конкуренції; підвищення економічної ефективності всіх секторів та сфер транспортної галузі; забезпечення гарантованого доступу населення до послуг транспортної галузі шляхом підвищення його платоспроможності (необхідно створити умови, коли український споживач транспортних послуг стане основним інвестором транспортної галузі України, тобто перетворити внутрішній попит на основний ресурс розвитку цього сектору економіки).

Окрім того, в контексті перебудови та модернізації державної політики розвитку транспортної галузі України для розв'язання існуючих проблем та суперечностей необхідно приділяти пріоритетну увагу, насамперед, питанням прогнозування та планування її розвитку на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу, відпрацювання можливих сценаріїв її розвитку, особливо в умовах післявоєнного відновлення економіки країни, яке потребує першочергового відновлення транспортної галузі та транспортно-дорожньої інфраструктури.

Висновки до розділу 4

1. В сучасних умовах загроз та викликів особливого значення набуває формування та реалізація дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України, в тому числі шляхом удосконалення діючого нормативно-правового забезпечення, його адаптації до існуючих передових світових практик, і, особливо, до європейського законодавства в межах процесу європейської інтеграції України. Адже налагоджена законодавча база сприяє збільшенню завантаження потужностей української транспортної галузі та транспортної інфраструктури, має велике значення для транспортного забезпечення існуючих потреб та для поповнення українського бюджету. На жаль, законодавче забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України ще не повною мірою сприяє належному функціонуванню цієї сфери економіки, особливо в умовах воєнного стану в Україні, пов'язаного з російською військовою агресією і вимагає подальшого удосконалення у відповідності з передовим світовим досвідом, особливостями європейської інтеграції України та з урахуванням її національних інтересів.

2. Незважаючи на значні екологічні збитки, пов'язані з транспортом, його позитивні ефекти є великими та дуже важливими, а тому актуальним питанням є прийняття таких державно-управлінських рішень, які дозволяють досягти найбільшого позитивного ефекту від транспортної діяльності при одночасній мінімізації екологічних збитків. Те, як може бути досягнуто такого балансу при прийнятті рішень у галузі транспортних проєктів, є вкрай важливим для забезпечення практичної стійкості транспортних систем в цілому. На жаль, впровадження заходів, спрямованих на вирішення зазначених вище проблем транспортної політики, часто є повільним чи політично важким, а також має протидію зі сторони приватного сектору, пов'язаного з транспортною галуззю. Отже, сучасні тенденції та майбутні пріоритети розвитку світової транспортної галузі полягають у необхідності

нівелюванні негативних наслідків кризових явищ, глобалізації, неефективного використання ресурсів, що не поновлюються тощо, що вимагає формування та реалізації ефективної державної політики розвитку транспортної галузі, як на національному рівні, так і координація такої національної політики різними країнами світу на міжнародному рівні в умовах існуючих викликів та ризиків сьогодення.

3. Аналіз сучасного стану розвитку транспортної галузі України свідчить, що спроби її включення у міжнародну транспортну систему, які вживаються органами державної влади, стикаються з низкою об'єктивних проблем, подолання яких практично не залежить від дій держави та зацікавлених учасників, та суб'єктивних проблем, вирішення яких повною мірою лежать у площині можливостей державного управління. Вся сукупність проблем розвитку транспортної галузі поділяється на проблеми макро- та мікрорівня. Найбільш значущою проблемою, що потребує вжиття невідкладних заходів, є реалізація транзитного потенціалу України. Незважаючи на об'єктивні складнощі, її географічне розташування, наявність об'єктів транспортної інфраструктури, уможлиблюють реалізацію транзитного потенціалу країни. Зазначені вище обставини та проблеми роблять актуальними питання дослідження кластерних аспектів розвитку транспортної галузі України, наукового обґрунтування напрямів та механізмів вдосконалення державної політики щодо цього її аспекту.

4. Для вирішення проблем та розв'язання існуючих суперечностей формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах має передбачати: підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі в умовах жорсткої міжнародної конкуренції; підвищення економічної ефективності всіх секторів та сфер транспортної галузі; забезпечення гарантованого доступу населення до послуг транспортної галузі шляхом підвищення його платоспроможності (необхідно створити умови, коли український споживач транспортних послуг стане основним інвестором транспортної галузі України, тобто перетворити

внутрішній попит на основний ресурс розвитку цього сектору економіки). Окрім того, в контексті перебудови та модернізації державної політики розвитку транспортної галузі України для розв'язання існуючих проблем та суперечностей необхідно приділяти пріоритетну увагу, насамперед, питанням прогнозування та планування її розвитку на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу, відпрацювання можливих сценаріїв її розвитку, особливо в умовах післявоєнного відновлення економіки країни, яке потребує першочергового відновлення транспортної галузі та транспортно-дорожньої інфраструктури.

РОЗДІЛ 5.

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

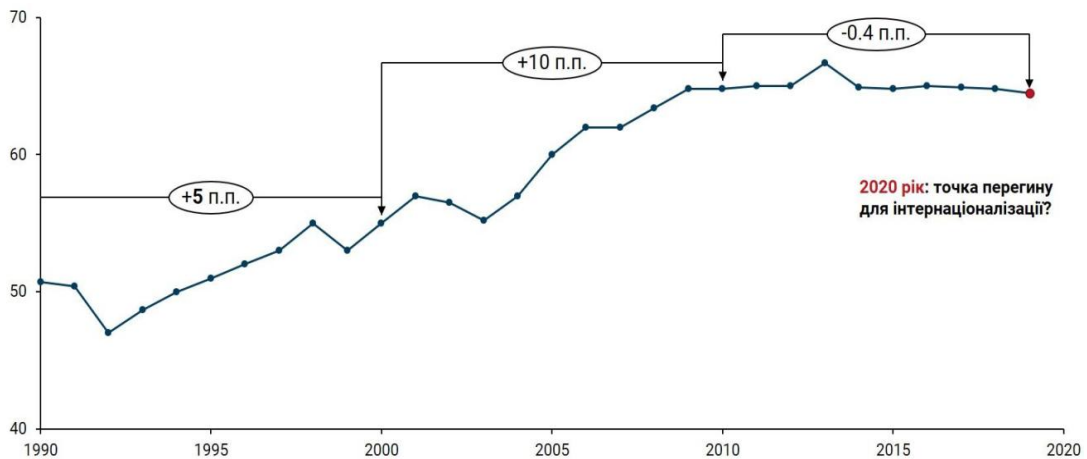
5.1. Концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

Невід’ємною складовою Порядку денного ООН до 2030 р. є Цілі сталого розвитку – офіційна декларація, яка прийнята членами цієї міжнародної організації в якості глобального плану дій для досягнення стійкості у всіх країнах.

Однак, незважаючи на прихильність до векторів, спрямованих на цілі сталого розвитку, сучасний світ стоїть перед новою промисловою революцією, очікується зростання економічного націоналізму, відбувається переосмислення міжнародного виробництва, ступенів фрагментації та довжини ланцюгів створення доданої вартості, змінюється географічний перерозподіл ресурсів тощо.

Політичні настрої змінюються від ліберальної торговельної та інвестиційної діяльності в напрямку протекціонізму та більшого інтервенціонізму. Ключовим фактором, який слід врахувати, є те, що міжнародні зобов'язання щодо втручань у національну економіку та обмеження транскордонної торгівлі дотепер виступали обмежувачем для дій урядів країн. Оскільки зазначене обмеження послаблюється, імовірно, що вплив на міжнародні виробничі конфігурації буде більш фундаментальним.

Наприклад, індекс транснаціоналізації показує, що середня відносна частка іноземних активів, продажів та найманих працівників 100 найбільших компаній за останні 10 років стабілізувалася на рівні 65%. Це ілюструє ймовірність зміни орієнтації міжнародних виробництв на регіональні ринки (рис. 5.1).



Джерело: UNCTAD

Рис. 5.1. Індекс транснаціоналізації [15].

В 2020 р. світ став свідком глобальної пандемії коронавірусу COVID-19, яка спричинила світову соціально-економічну кризу, що у свою чергу спровокувала політичну нестабільність та соціальні заворушення у різних куточках планети. Також пандемія та заходи щодо стримування розповсюдження хвороби спричинили істотне зниження глобальної економічної активності.

Так, Міжнародний валютний фонд у червні 2020 р. оновив прогноз світового ВВП з 3% зростання до (- 4,9%) скорочення, а ЮНКТАД очікує падіння у (- 5,2%). Ці події одразу вплинули на поведінку інвесторів. Очікується, що обсяг прямих іноземних інвестицій вперше за довгий час становитиме менше 1 трлн. дол. За прогнозами ЮНКТАД, обсяги прямих іноземних інвестицій у 2021 р. становитимуть всього 40% від обсягу пікового 2015 р. [183].

Насамперед постраждають країни, що розвиваються, в яких обсяг прямих іноземних інвестицій стабільно зростає починаючи з 2010 р. Негативні показники протягом наступних років та повільне відновлення активності інвесторів здатне завдати більшої шкоди, ніж глобальна фінансова криза 2007-2008 рр. (рис. 5.2).

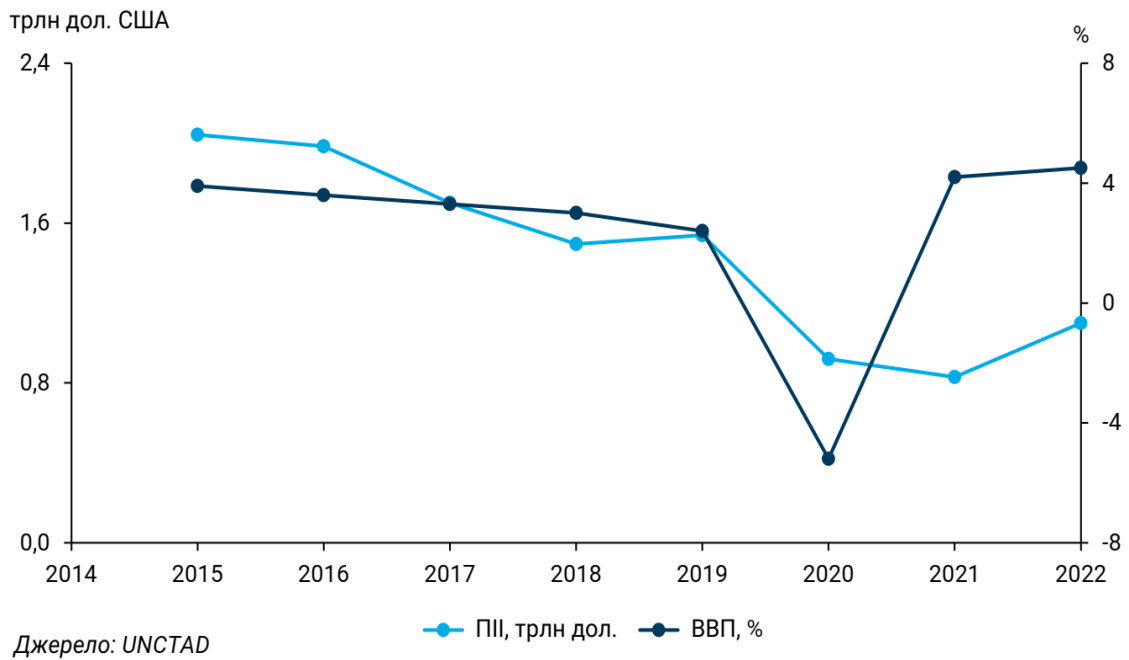


Рис. 5.2. Прогноз зростання у світі прямих іноземних інвестицій (ПІІ) та валового внутрішнього продукту (ВВП), % [15].

Мегатренди визначають подальший напрямок розвитку світу в цілому та проявляються у розвитку кожної країни. Колишня діяльність людства та попередні тренди у світі призвели до того, що найважливішим трендом наступного десятиліття стала зміна клімату. Відповідно до прогнозу до 2030 року очікується, що температура на планеті підніметься в середньому на 1,5 градуса порівняно з доіндустріальним періодом [266].

Зміни клімату можуть призвести до катаклізмів та непередбачених погодних явищ, наслідки яких є руйнівними. За статистикою у 2017 р. погодно-кліматичні лиха завдали збитків на 290 млрд. євро [266].

Важливо зазначити, що наступні 10 років є критичними для планети та сформулюють кліматичний прогноз на решту століття. Аби уникнути критичних наслідків, має бути визначено, що поточні глобальні викиди є максимальними, і протягом наступних років спрямувати зусилля, аби їх зменшувати - щорічно на 2,7% до 2030 р., в тому числі шляхом «озеленення» та екологізації транспортної галузі. Орієнтовно це передбачає додаткові 460 млрд. дол. США на рік [264].

Прикладом реакції на боротьбу зі зміною клімату та забрудненням навколишнього середовища є Європейський зелений курс (Green Deal), який має на меті досягнення нульового сукупного викиду парникових газів за рахунок переходу від використання викопних до поновлюваних джерел енергії в країнах - членах ЄС до 2050 р.

Серед соціальних трендів набиратиме популярності здоровий спосіб життя. Зростатиме трудова міграція та міграція талантів між та в середині країн з одночасним розвитком віддаленої роботи. Все більше і більше людей поєднують подорожі та роботу. Цифровізація, штучний інтелект, інтернет речей, хмарні технології та роботизація стануть основними драйверами зростання світової економіки у наступному десятилітті, а частка цифрової економіки у 2030 р. сягатиме 30-35% світового ВВП. Економічне зростання характеризуватиметься автоматизацією процесів, збільшенням продуктивності праці та впровадженням принципово нових бізнес-моделей і технологій, таких як цифрові платформи, цифрові екосистеми та технології «Індустрія-4.0» [15].

Всі зазначені події значно вплинуть на подальший розвиток світової транспортної галузі. Очікується, що компанії активніше вкладатимуть кошти у виробництво автоматичного персоніфікованого транспорту, у т.ч. безпілотної техніки, що необхідно для розвитку Smart-логістики, переходитимуть на екологічно «дружній» транспорт.

Щодо сталого розвитку, то компанії зобов'язуються дотримуватися нових правил і законів, які будуть прописані в конституціях багатьох країн. Але ці правила відрізнятимуться від країни до країни. Це означає, що компанії витратять більше ресурсів на подолання бар'єрів за рахунок підвищення витрат, в тому числі на транспорт. З іншого боку, споживачі також очікуватимуть належну якість від продукції, яка відповідатиме цілям сталого розвитку, тому компанії адаптуватимуться під нові ринкові умови.

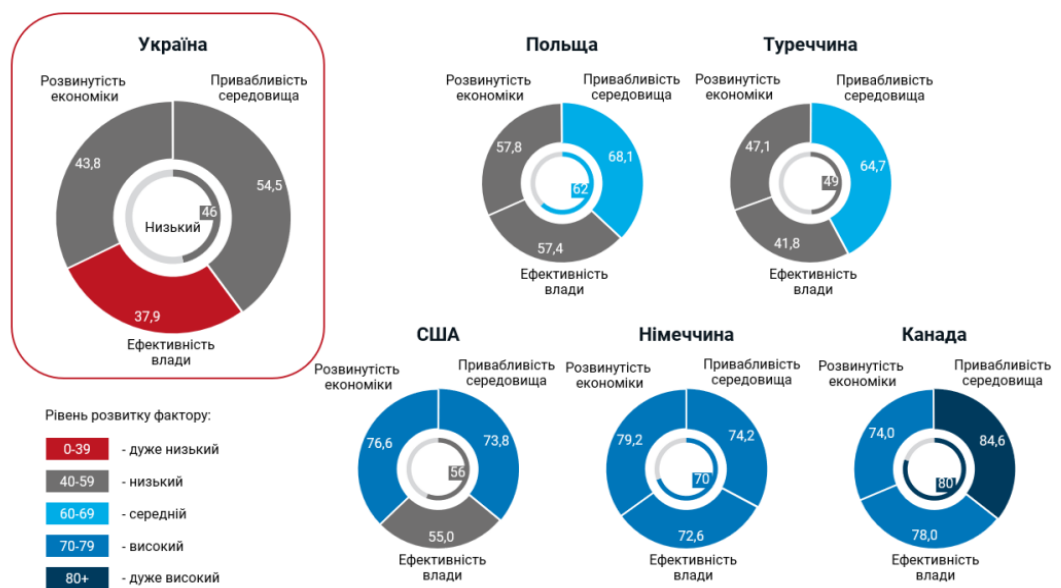
Запровадження Європейського зеленого курсу або Green Deal у ЄС означає необхідність інтегрувати в Україні кліматичні зміни у план

соціально-економічного розвитку. Першочерговим завданням є врахування засад Паризької угоди. В той самий час ЄЗК створює не тільки додаткові обмеження, а й можливості розвитку для транспортної галузі. Необхідність відповідати суворішим вимогам є можливістю, як покращити імідж країни - надійного постачальника, так і розширити вплив на зовнішні ринки.

Тобто аналіз глобальних трендів майбутнього свідчить, що кожен з них матиме особливий вплив на Україну. Якщо частина означає явні можливості, які можуть забезпечити економічне зростання в майбутньому, то інші є реальними викликами, які потрібно враховувати, в тому числі у питаннях подальшого розвитку транспортної галузі.

На жаль, Україна поки що програє репутаційно та займає другорядні ролі в регіональних об'єднаннях, втрачає можливість реалізовувати власне стратегічне бачення, в тому числі у питаннях розвитку транспортної галузі.

Так, рівень репутації України у порівнянні з іншими країнами-партнерами – США, Німеччина, Канада, Туреччина, Польща (які також є і конкурентами нашої країни в транспортній галузі) є недостатнім, про що яскраво свідчить рис. 5.3.



Джерело: RepTrak Company

Рис. 5.3. Рівень репутації України у порівнянні з іншими країнами [15].

За різними факторами репутації України ситуація виглядає наступним чином: привабливість середовища – 54,5% (низький рівень розвитку фактора); розвинутість економіки – 43,8% (низький рівень); ефективність влади – 37,9 % (дуже низький рівень розвитку фактора). В середньому розмір зазначених факторів склав 46 % (низький рівень розвитку фактора), що значно менше, ніж в Канаді (80%) та Німеччині (70%).

Тобто, Україна сприймається міжнародною спільнотою гірше, ніж країни регіону (Польща, Туреччина) та має суттєво нижчий рівень репутації, ніж країни-бенчмарки (США, Німеччина, Канада). Ключовим фактором, що негативно впливає на рівень репутації України є низький рівень ефективності влади та недовіра до неї. Погане сприйняття України автоматично знижує її інвестиційну привабливість та привабливість серед міжнародної громадськості в порівнянні з країнами регіону.

Тому, на наш погляд, одним із пріоритетом подальшої модернізації державної політики, в тому числі в галузі транспорту має стати підвищення фактора «ефективність влади» до рівня провідних держав світу.

Отже, тільки послідовна державна політика, європейський та євроатлантичний курс, побудова відносин з новими, азійськими та близькосхідними центрами тяжіння, створення сприятливого бізнес-клімату, розвиток підприємництва та підтримка експорту, залучення інвестицій, розвиток внутрішнього споживання та інші механізми дозволять посилити позицію країни, як регіонального суб'єкта, допоможуть у боротьбі з російською збройною агресією та стануть драйверами зростання економіки та підвищення рівня життя населення, в тому числі через розвиток транспортної галузі України.

Таким чином, низка світових подій у 2020-2022 рр. напряму вплинули на глобальне економічне середовище, в тому числі на транспортну галузь, як у короткостроковому, так і у довгостроковому періодах. Такими подіями є:

- падіння інвестицій свідчить про те, що в наступні роки конкуренція за капітал у країнах, що розвиваються, стрімко зростатиме,

оскільки пропозиція суттєво зменшиться;

- коронавірус значно вплинув на цикли виробництв багатьох компаній, тому підприємства вирішили переглянути свої ланцюги поставок, щоб бути менш залежними від постачальників;
- коронавірус став каталізатором структурних змін, які відбулись одночасно в політичному, економічному, соціальному і технологічному вимірах;
- російська військова агресія проти України.

Ефективне реагування на сучасні виклики та загрози потребують формування та реалізації принципово нової державної політики розвитку транспортної галузі, яка забезпечить скоординовану, законодавчо регламентовану діяльність її суб'єктів, спрямовану на їх забезпечення транспортними послугами в необхідних обсягах. Успішне реформування і вдосконалення цієї системи можливе лише на основі чіткої правової регламентації її складу, структури та функцій і має бути всебічно інтегрованою в міжнародну транспортну систему.

До сучасних викликів та загроз для України є, звісно, події, що мали місце в країні протягом останніх років, починаючи з анексії Росією АР Крим та тимчасової окупації окремих районів Донецької і Луганської областей, пандемія коронавірусу, а також російське військове вторгнення в Україну 24 лютого 2022 р., що, зокрема, має привести до перегляду на законодавчому рівні ролі та місця транспортної галузі в забезпеченні національної безпеки.

Україна, як і багато інших держав, узяла на себе зобов'язання щодо реалізації глобальних Цілей сталого розвитку з огляду на національні особливості, можливості, рівень розвитку і враховуючи національні стратегії, концепції та пріоритети.

Тому, підтримуючи проголошені резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 25 вересня 2015 р. № 70/1 глобальні цілі сталого розвитку до 2030 р. та з метою забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і

держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення було видано Указ Президента України №722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [288].

При цьому досягнення певних Цілей сталого розвитку України на період до 2030 р. безпосередньо пов'язано з ефективністю та результативністю державної політики розвитку транспортної галузі, а саме:

- забезпечення доступності та сталого управління водними ресурсами та санітарією;
- сприяння поступальному, всеохоплюючому та сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх;
- забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст, інших населених пунктів;
- вжиття невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками [288].

Зазначені Цілі сталого розвитку України на період до 2030 р. мають стати цільовими орієнтирами для розроблення всіх проєктів прогнозних і програмних документів, проєктів нормативно-правових актів з метою забезпечення збалансованості економічного, соціального та екологічного вимірів сталого розвитку України, в тому числі транспортної галузі. Адже серед загроз забезпеченню сталого розвитку України важливе місце займає питання належного забезпечення транспортного сполучення та надання якісних та доступних транспортних послуг. Більше того, ігнорування зазначених питань в сучасних умовах ставить під питання не лише економічне зростання та соціальний добробут, а й забезпечення національної безпеки країни.

Слід зазначити, що транспортна галузь є вагомим чинником прогресивних змін в економіці України, і, в цілому, відображає ефективність та результативність державної політики розвитку транспортної галузі та національної економіки. Транспортно-дорожній комплекс України є однією

зі стратегічних складових розвитку економіки, має високий потенціал росту, оскільки країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азіатськими країнами, має розгалужену сітку транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. Україна володіє досить високим коефіцієнтом транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник відображує потенціал транспортної галузі і може бути реалізованим лише за умов стратегічних реформ у галузі [238].

Тому з метою подальшого реформування та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі України Міністерством інфраструктури розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р. – це системний програмний документ, який визначає цілі і завдання для розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою.

Стратегія визначає ключові напрями комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні шляхи розвитку транспортної галузі на період до 2030 р., а основними пріоритетами розвитку транспортної галузі на період до 2030 є:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система, яка передбачає заходи з підсилення інституційної спроможності органів виконавчої влади в транспортній галузі та забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти, що спрямовані на проведення суттєвої модернізації існуючих та будівництва нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення потреби у наданні якісних послуг перевезень, задоволення потреб економіки у перевезенні з урахуванням ресурсних та екологічних обмежень, зменшення транспортної складової у вартості продукції;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та

енергоефективний транспорт, що передбачає удосконалення державного управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду за безпекою на транспорті;

- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція передбачають заходи з розвитку транспортних перевезень пасажирів між регіонами країни та розвиток міських транспортних мереж щодо забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту, а також забезпечення ефективного державного нагляду за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів [239].

Реалізація транспортної стратегії сприятиме суттєвому підвищенню ефективності транспортної системи в цілому, сталому розвитку економіки та добробуту українців.

Так, реалізація стратегії має сприяти підвищенню ефективності внутрішніх вантажоперевезень, завдяки вдосконаленню відповідної інфраструктури та об'єднання її з міжнародною і Транс'європейською транспортною мережею на основі створення мережі маршрутів регулярних контейнерних / мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих із маршрутами поїздів ЄС; а також підвищення ефективності використання повітряного простору України шляхом впровадження вільних маршрутів (FRAU) і навігаційних технологій на основі GNSS.

Окрім того, амбіційні плани стратегії передбачають, що Україна вже в 2025 р. може посісти місце в топ-50, а в 2030 р. - в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності, який вимірюється Світовим банком. Крім того, згідно зі стратегією, планується збільшення обсягу перевезених вантажів і пасажирів, зокрема збільшення обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів уп'ятеро, а також включення України до топ-100 найбільших портів світу за обсягами обробки контейнерів [238].

Зростання обсягів інвестицій у розвиток транспортної галузі забезпечить оновлення не менше, ніж 90% основних фондів до 2030 р. Крім того, до 2030 р. реальним є досягнення рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на українських підприємствах на рівні не менше ніж 80% [295].

Також результатом реалізації стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі має бути збільшення кількості доріг загального користування держзначення з твердим покриттям до 70% від загальної кількості, охоплення 90% сіл та селищ регулярним автобусним сполученням. Також до 2030 р. планується збільшити використання електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75%, а також збільшити обсяги застосування альтернативних видів палива та електроенергії [197].

Тобто реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі на період до 2030 р. сприятиме створенню конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та формуванню ефективної національної транспортної системи, здатної забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, яка стане конкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг і дозволить реалізувати транзитний потенціал України.

Глобалізація світової економіки, ставить перед нашою державою нові завдання з вищими вимогами. Все більшої значущості набуває ефективне використання транспорту в міжнародному сполученні. Розширення обсягів торгівлі із країнами збільшує роль морського транспорту. Портове господарство України має стратегічне значення у розвитку народногосподарського комплексу України і забезпечення її потреб. Зважаючи на збільшені вимоги, морські порти України повинні відповідати всім параметрам і надавати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру.

Все це обумовлює прийняття на державному рівні Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, метою якої є визначення

концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на покращення сервісу, створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах України, гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності морських портів, збільшення рівня їх участі в міжнародних ланцюгах постачань, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та недопущення суб'єктами господарювання і суднами забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту [225].

Для досягнення цієї мети необхідно реалізувати стратегічні цілі за такими напрямками: оптимізація системи управління портовою галуззю; збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей; покращення сервісу в морських портах України [225].

Стратегія розвитку портів України до 2038 р. ставить низку завдань:

- 1) збільшення портових потужностей та забезпечення ефективного розвитку портової інфраструктури;
- 2) забезпечення безпечного функціонування морської портової інфраструктури та морського транспорту;
- 3) створення умов, що підвищують конкурентоспроможність вітчизняних морських портів (актуальним в цьому напрямку є питання завершення реалізації проекту «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток», що надасть можливість проходити суднам з осадкою до 7,2 м та диверсифікувати міжнародні транспортні коридори);
- 4) удосконалення публічного управління у сфері морського портового господарства [225].

Постановка завдань і зумовлюється зростанням потреб української економіки в морських перевезеннях вантажів та у перевалці в портах;

зростанням перевезень вантажів міжнародного транзиту; необхідністю переорієнтації деяких вантажопотоків на українські порти. Важливим у розвитку портової інфраструктури є нарощування потужностей, вдосконалення техніки, розвиток транспортної логістики. Все це необхідно для раціонального розподілу вантажів, що забезпечувало б ефективний розвиток портової інфраструктури.

Постановка завдання у забезпеченні безпеки необхідного надійного функціонування морського транспорту, досягнення ним світових стандартів. Це дозволить підвищити ефективність системи охорони та антитерористичної організації, забезпечить захист об'єктів даної інфраструктури від різноманітних негативних впливів. Все це підвищить рівень безпеки судноплавства на морських шляхах, підхідних каналах та в акваторіях портів, знизить кількість аварійних випадків на морському транспорті та мінімізує їх наслідки. Це завдання буде реалізовуватися у сфері забезпечення безпеки судноплавства, антитерористичної безпеки, у сфері підвищення рівня захисту навколишнього природного середовища. Завдання підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних морських портів досягатиметься за рахунок посилення інноваційної складової у розвитку морських портів, оснащення їх новітніми технічними засобами, прогресивними технологіями, сучасними електронними системами управління технологічними та інформаційними процесами, оновлення службово-допоміжного флоту.

Досягти вищого рівня конкурентоспроможності дозволить будівництво, оновлення судів, а також запровадження інновацій у галузі логістичних транспортно-технологічних систем. Підвищення привабливості портів буде досягнуто за рахунок зниження транзакційних витрат; податкових пільг у портових спеціальних економічних зонах; удосконалення тарифної політики.

Реалізація вдосконалення публічного управління у сфері морського портового господарства здійснюватиметься за рахунок збільшення ролі

держави у стимулюванні залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру, що дозволить знизити навантаження на бюджетні кошти та посилити контроль із боку держави.

Транспортна стратегія розвитку морських портів до 2038 р. передбачає збільшення в 1,5 рази обсягу вантажообігу вітчизняних морських портів та залучення приватного капіталу до 50 млрд. грн. Дані значення є ключовими індикаторами, орієнтуючись на які поставлені завдання мають цільові індикатори. Оціночні прогнози річних обсягів вантажопереробки в морських портах України розраховано за двома сценаріями:

- базовий сценарій:
 - до 2028 р. - 185 млн. т, у тому числі 1 372 тис. TEU;
 - до 2038 р. - 209 млн. т, у тому числі 1 955 тис. TEU;
- оптимістичний сценарій:
 - до 2028 р. - 220 млн. т, у тому числі 1 644 тис. TEU;
 - до 2038 року - 265 млн. т, у тому числі 2 628 тис. TEU [225].

Реалізація Стратегії здійснюється в межах повноважень підприємствами та установами, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, органами місцевого самоврядування (за згодою) та суб'єктами господарювання, що надають послуги в морських портах України, шляхом виконання планів розвитку морських портів України на короткострокову (на 5 років), середньострокову (на 10 років) та довгострокову (на 25 років) перспективу.

З метою оцінки виконання стратегічних цілей за пріоритетними напрямками, передбачених у Стратегії, використовуються такі основні показники ефективності (табл. 5.1).

Таким чином, виходячи з усього вищевикладеного, роль і місце морського транспорту в господарській системі України, ще не відповідають тим завданням, які стоять перед ним сьогодні. Важливими результатами реалізації Транспортна стратегія розвитку морських портів України має стати підвищення рівня комплексної безпеки мореплавання, забезпечення тарифної

привабливості морських портів та гідний рівень заробітної плати працівників портів країни.

Таблиця 5.1

Основні показники ефективності реалізації Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [225]

Показник	Короткострокова та середньострокова перспектива	Довгострокова перспектива
Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах, млн. т	171-188	209-265
Ефективність використання перевантажувальних комплексів морських портів, %	61	70-75
Показник якості послуг морських портів (глобальний індекс конкурентоспроможності, Economic Forum)	3,9	> 5

Для реалізації всього вищезазначеного на державному рівні має вестись щоденна кропітка роботи з реалізації цілей та завдань стратегії розвитку морських портів та морської портової інфраструктури України.

Загалом, на наш погляд, концептуальні засади формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій мають містити відповіді на питання, за допомогою яких механізмів, інструментів, напрямків і у який часовий період (наприклад за 10 років), держава забезпечить модернізацію галузі та її розвиток у потрібному для суспільства напрямку за певними складовими, серед яких пріоритетними є наступні: модернізація транспорту та транспортної інфраструктури, ефективне та справедливе регулювання, ефективне публічне управління та адміністрування, реалізація експортного та транзитного потенціалу галузі (рис. 5.4).

При цьому, відповіді на існуючі поточні виклики, які існують в галузі транспорту з метою кардинальної модернізації транспорту та транспортної

інфраструктури мають передбачати відповідні зміни у всіх її сферах та підгалузях.

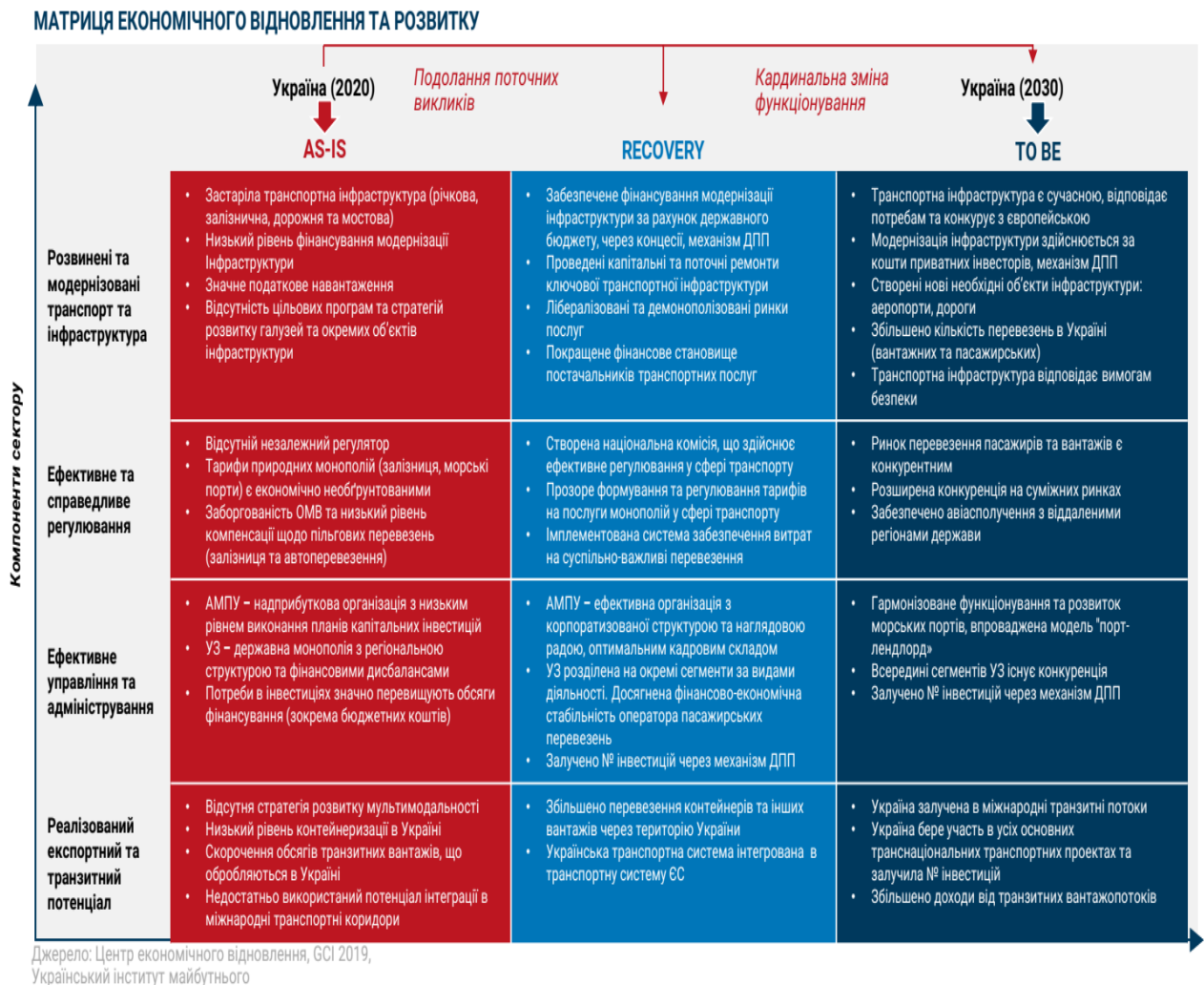


Рис. 5.4. Концептуальні засади стратегії розвитку державної політики у галузі транспорту України [36].

На наш погляд, доцільно виокремлювати чотири концептуальних рівні розробки та реалізації стратегії державної політики розвитку транспортної галузі України: наднаціональний (глобальний) рівень, макрорівень, мезорівень та мікрорівень.

На наднаціональному (глобальному) рівні визначаються зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні аспекти державної політики

розвитку транспортної галузі України. На макрорівні визначаються загальнонаціональні цілі розвитку транспортної галузі, формуються законодавчо-нормативна база та цільові програми розвитку транспорту, розробляється стратегія їх ресурсного забезпечення, організовується взаємодія транспортних і державних структур при формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, уточнюються поділ компетенцій з регіонами. На мезорівні (регіональному і корпоративному рівнях) регулюється формування і функціонування вертикальних і горизонтальних територіальних транспортно-інфраструктурних комплексів. На мікрорівні здійснюється створення сприятливих і цілеспрямовано мотивуючих умов діяльності транспортних підприємств, як самостійних ринкових суб'єктів господарювання.

Саме тому, при формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України необхідно враховувати наявні внутрішні та зовнішні обмеження.

Внутрішні обмеження – це, насамперед, ресурсні обмеження України. З одного боку, необхідність державної підтримки транспортної галузі, навіть незважаючи на необхідність та значні витрати бюджетних коштів на інші життєво важливі сфери (Збройні сили України, освіту, охорону здоров'я, правоохоронні органи тощо). А з іншого боку, податкові пільги призводять до зниження бюджетних доходів, а прямі субсидії безпосередньо впливають на видатки бюджету.

До зовнішніх факторів, які впливають на державну політику розвитку транспортної галузі України слід віднести міжнародні зобов'язання України. Наприклад, в межах Угоди про асоціацію з ЄС Україна зобов'язалась обмежити державну допомогу суб'єктам господарювання аналогічно до країн ЄС, а в межах багатосторонньої Угоди в рамках організації СОТ країни-учасниці зобов'язалися надавати рівний доступ до них компаніям (в тому числі транспортним) інших країн-учасниць [188].

Тому державна політика розвитку транспортної галузі України має

зосереджуватися на тих напрямках підтримки, що потребують порівняно незначних (адресних) бюджетних витрат, і на проєктах, де можлива віддача за вкладеними коштами є найбільшою та порівняно швидкою. При цьому запроваджені заходи не повинні спотворювати умови надання транспортних послуг та конкуренцію в інших галузях та сферах транспортної галузі.

Необхідність формування та реалізації відповідної транспортної політики обґрунтовується наявністю «неспроможностей» або «провалів» ринку, тобто ситуацій, при яких ринкові механізми не призводять до Парето-ефективного розподілу ресурсів.

Тому, на наш погляд, для оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України, механізмів її формування та реалізації доцільно використовувати логіко-аналогову модель, в основу якої покладено критерій оптимальності за Парето – відповідно до якого, конкретні напрями державної політики розвитку транспортної галузі України мають узгоджуватися з потребами і можливостями України, а також враховувати існуючі зовнішні політичні домовленості та давати відповідь на глобалізаційні виклики.

За цим критерієм оптимальним буде той напрям формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, реалізація якого, принаймні, принаймні, не шкодить інтересам жодного з суб'єктів зазначеної політики у транспортній галузі (залізничний транспорт, автомобільний транспорт, морський транспорт, внутрішній водний транспорт, авіаційний транспорт, міський електричний транспорт, трубопровідний транспорт, транспортна інфраструктура тощо) й не суперечить існуючим глобальним тенденціям.

Стратегія оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах за критерієм оптимальності Парето наведено на рис. 5.5.

В цілому, концептуально стратегія розвитку державної політики у галузі транспорту України має певному часовому вимірі має стимулювати, сприяти, забезпечити:



Рис. 5.5. Стратегія оптимізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Джерело: розробка автора

- створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, передбачивши: публічність та прозорість діяльності регулятора; забезпечивши її незалежність за рахунок здійснення відбору за участі представників від різних органів та механізму фінансування, яке не буде стимулювати підвищення тарифів на послуги природних монополій; обмеживши повноваження комісії щодо встановлення тарифів та цін на ринках пасажирських та вантажних перевезень для попередження надмірного їх втручання у ринкові процеси;
- формування та регулювання тарифів та зборів Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту шляхом:

створення прозорого механізму тарифоутворення на залізничні перевезення; затвердження Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури та послуги, що надаються суб'єктами, які займають монополіне становище; створення методики розрахунку економічно обґрунтованих ставок портових зборів; встановлення на законодавчому рівні цілей справляння портових зборів та забезпечення використання коштів на встановлені цілі; децентралізації аеропортові збори та аеронавігаційні зборів в районі аеродрому;

- суспільно-важливі перевезення шляхом: забезпечення вибору перевізників шляхом тендерної процедури; врегулювання механізму визначення та підтримки соціально важливих авіаперевезень та визначення пасажирських, вантажних, медичних повітряних ліній для здійснення таких перевезень; забезпечення врегулювання пільгових перевезень з покладенням відповідальності на тих, хто приймав рішення про їх надання, забезпечення адресності надання пільг; відновлення джерела бюджетного стимулювання розвитку громадського транспорту через перенаправлення з державного в місцеві бюджети частини акцизів на пальне на цілі розвитку громадського транспорту;

- дипломування та ліцензування шляхом: усунення необґрунтованих бюрократичних обмежень при отриманні дозволів на виконання польотів із використанням БПЛА; спрощення процедур дипломування моряків;

- формування тарифів шляхом: забезпечення вільного формування тарифів на вантажні залізничні перевезення; запровадження комерційного методу формування портових зборів, що базується на аналізі ставок конкурентів, та дозволяє формувати ринкову пропозицію на основі ціни, швидкості та якості послуг;

- реструктуризацію «Укрзалізниці» (УЗ) шляхом: розробки та прийняття актуального законопроекту «Про залізничний транспорт», а також підзаконних нормативно-правових актів для реалізації нового Закону «Про

залізничний транспорт»; проведення організаційно-підготовчої роботи для здійснення фінансового та організаційного розділення УЗ; забезпечення переходу УЗ на трирічні фінансові та інвестиційні плани; забезпечення фінансового оздоровлення УЗ шляхом скорочення збитковості пасажирських перевезень (оптимізація витрат УЗ, підвищення продуктивності персоналу, перегляд пільг та поступове приведення цін на квитки до економічно обґрунтованого рівня), ефективної реалізації металобрухту УЗ, звільнення від оподаткування земель під залізничними коліями; проведення фінансового та організаційного розділення Укрзалізниці на окремі сегменти за видами діяльності з виділенням всередині УЗ конкуруючих компаній у кожному сегменті у вигляді акціонерних товариств; реалізація пілотного проєкту із залученням приватного капіталу на ринок залізничної тяги; створення вільного ринку приватної тяги та вантажних залізничних перевезень;

- реорганізацію Адміністрації морських портів України (АМПУ) шляхом: впровадження корпоративного управління АМПУ із дотриманням принципу самозабезпечення портів, створення незалежної наглядової ради; оптимізації кадрового складу АМПУ; забезпечення чіткого розподілу функцій МІУ – Морська адміністрація – адміністрація морського порту, із залученням до управління портами місцевих органів влади; забезпечення переходу АМПУ на трирічні фінансові та інвестиційні плани; оптимізації витрати АМПУ, розглянувши можливість зниження норм відрахування дивідендів АМПУ до бюджету; впровадження моделі «порт-лендлорд» адміністрації, згідно якої адміністрація морського порту здійснює контроль за користуванням портовими територіями, відповідає за планування та розвиток портів, а портові оператори здійснюють стивідорну діяльність;

- управління аеропортами шляхом: проведення корпоратизації аеропортів, які знаходяться в державній власності; впровадження нових процесів планування та структури управління в аеропортах; розроблення та затвердження планів розвитку аеропортів на 20-30 років;

- управління автотранспортом та дорожньою інфраструктурою

шляхом забезпечення переходу Укравтодору на трирічні фінансові та інвестиційні плани з метою реалізації масштабного поствоєнного дорожнього будівництва. Адже, наразі відбудови потребують 23 500 км доріг, понад 300 штучних споруд, які знищила російська армія, а до 2025 р. планується оновлення всієї головної мережі українських доріг – 24 000 км. Тобто на відновлення зруйнованих війною доріг і споруд, за оцінками «Укравтодору», потрібно мінімум 900 млрд. грн., та три-чотири роки за наявності фінансування. Україна не безпідставно розраховує (і на державному та міждержавному рівні потрібно це забезпечити) на два джерела фінансування дорожнього будівництва: арештовані активи – країни-агресора й відновлення дорожньої інфраструктури в межах так званого «Плану Маршалла» для України, обговорення якого триває на рівні Єврокомісії, керівництва Великої Британії, США та Канади [41];

- використання механізму державно-приватного партнерства (ДПП) шляхом: затвердження рішенням Уряду переліку проєктів ДПП, концесій, які будуть реалізовані на період до 2030 р.; надання дозволу щодо довгострокового бюджетного планування через внесення змін до Бюджетного кодексу, що зробить можливим використання ДПП, концесій типу government pays; покращення механізму вилучення землі через внесення змін до Земельного кодексу для будівництва лінійних об'єктів інфраструктури; закріплення на законодавчому рівні гарантій інвесторам, які готові вкладати кошти в транспортну інфраструктуру; збільшення фінансування Агенції розвитку ДПП та створення спецфонду для підготовки проєктів; забезпечення спрощеного механізму використання донорських коштів;

- розвиток міського / регіонального транспорту шляхом: забезпечення інтеграції планів розвитку транспорту до планів стратегічного планування на міському та регіональному рівнях; розробки стратегії транспортного розвитку для всіх міст України; надання підтримки місцевим органам влади щодо децентралізації управління інфраструктури місцевого

транспорту; забезпечення регіоналізації операторів перевезень та управління перевезеннями; забезпечення оновлення рухомого складу громадського транспорту із збільшенням кількості електричного громадського транспорту; забезпечення підвищення міської мобільності (мережа паркувальних зон, пасажирські термінали з пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт, велосипедні маршрути); забезпечення побудови заміської велосипедної мережі; забезпечення стимулювання трансформації громадського транспорту та інфраструктури в частині переходу на низьковуглецеві види палива; просування «зелених» видів громадського транспорту; розробка та реалізація Національної стратегії велосипедного транспорту;

- розвиток мультимодальних перевезень шляхом: вдосконалення нормативно-правової бази та визначення правових та організаційних засад мультимодальних, інтермодальних перевезень; створення мережі маршрутів регулярних контейнерних / мультимодальних / інтермодальних вантажних поїздів, синхронізованих з поїздами країн ЄС; спрощення, прискорення та підвищення прозорості митних процедур; забезпечення розвитку транспортно-логістичної інфраструктури (розширення мережі мультимодальних терміналів, збільшення кількості контейнерних потягів, ремонт автомобільних доріг біля портів, планування мультимодальних вузлів із залученням всіх видів транспорту); інтеграції річкового, залізничного, морського, автотранспорту в мультимодальні ланцюги; стимулювання розвитку контейнерних перевезень на законодавчому рівні; забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень на стиках між видами транспорту; реалізації в Україні інтермодальних пасажирських перевезень; розробки комплексного підходу до реконструкції аеропортів для забезпечення швидкісного наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами; адаптації транспортних технологій та інфраструктури під різні види транспорту: «авіація – залізниця – авто», «вода – залізниця – авто»;

- інтеграція до міжнародних транспортних коридорів шляхом: досягнення угоди про будівництво Балто-Чорноморського коридору з іншими учасниками; створення та технічного забезпечення нових транзитних повітряних коридорів; підписання Угоди для приєднання України до міжнародного морського «Блакитного поясу» навколо Європи; підписання та реалізації Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень; забезпечення лібералізації польотів на схід, зняття існуючих обмежень для польотів до Узбекистану та інших країн Азії; проведення переговорів та підписання Угоди з Китаєм для входження до «формату 16+1» та отримання значних обсягів інвестицій; підвищення ефективності та вдосконалення інфраструктури, включно для її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T) [36].

При цьому, стратегічною метою розвитку транспортної галузі в сучасних умовах є забезпечення потреб української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури, реалізація якої передбачає досягнення відповідних стратегічних цілей за відповідними напрямками, а саме.

У сфері наземного транспорту:

- відремонтувати та реконструювати 10000 км до 2030 р.;
- зменшити кількість магістральних колій з простроченими строками капітальних ремонтів до 0 км;
- зменшити ступінь зносу локомотивів до 45%;
- збудувати нові цементобетонні дороги з використанням цементно-шлакової продукції.

У сфері водного транспорту:

- підвищити мінімальний рівень ефективності в портах до 70%, збільшивши переробку в портах до 200 млн. т на рік;
- збільшити обсяг вантажних перевезень річкою до 20 млн. т до 2025 р.;

- забезпечити збільшення кількості глибоководних (від 19 м) морських причалів в Україні до мінімум 5.

У сфері повітряного транспорту:

- збільшити сукупний обсяг пасажиропотоку українських аеропортів до більш, як 70 млн. пасажирів в рік;

- збільшити кількість транзитних авіаційних рейсів.

Для цього потрібно забезпечити ефективну, результативну та справедливую державну політику у галузі транспорту шляхом:

- створення незалежного регулятора в галузі транспорту;
- забезпечення фінансування суспільно-важливих перевезень за рахунок державного та місцевого бюджетів [27].

Окрім того, доцільно забезпечити ефективне публічне управління та адміністрування у галузі транспорту шляхом:

- забезпечення виконання планів капітальних інвестицій в розвиток портової інфраструктури;
- збільшення обсягів залучених інвестицій у сферу транспорту та інфраструктури до 30 млрд. дол. [27].

Також необхідно реалізувати експортний та транзитний потенціал України шляхом:

- забезпечення входження України до TEN-T, карти вантажопотоків Європа - Середня Азія - Китай, TRACECA та розвиток частини Балтійсько-Чорноморського коридору в межах своєї території - р. Дніпро і р. Прип'ять;

- збільшення контейнерні перевезення до обсягу від 2 млн. т [36].

Для досягнення вищезазначеної стратегічної мети – забезпечення потреб української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури – необхідно реалізувати наступні пріоритетні кроки тактичного характеру за відповідними напрямками, а саме.

У сфері наземного транспорту:

- оновлення транспортної стратегії;
- модернізація залізничної інфраструктури;
- розвиток високошвидкісного пасажирського залізничного транспорту;
- модернізація і розвиток дорожньої інфраструктури (в т.ч. будівництво бетонних доріг) [36].

У сфері водного транспорту:

- створення стратегії внутрішнього водного транспорту та оновлення стратегії морського транспорту;
- модернізація портової інфраструктури (в т. ч. шляхом державно-приватного партнерства);
- усунення вузьких місць на припортових залізничних ділянках;
- відновлення та розвиток річкової інфраструктури та підтримання параметрів суднового ходу на ВВШ;
- створення умов для будівництва транспортно-логістичних комплексів на річках країни.

У сфері повітряного транспорту:

- створення стратегії розвитку внутрішніх авіап перевезень;
- модернізація регіональних та будівництво нових аеропортів (в т. ч. на умовах ДПП);
- створення мультимодальних логістичних центрів у Києві, Харкові, Одесі, Дніпрі, Львові;
- стимулювання транзитних рейсів в українському повітряному просторі після відновлення фактичного контролю територій тимчасово окупованих Росією [36].

Для цього необхідно забезпечити ефективну, результативну та справедливую державну політику у галузі транспорту шляхом:

- створення незалежного регулятора тарифів у сфері транспорту;
- встановлення економічно обґрунтованих тарифів та зборів на базі

собівартості і відновлення основних активів галузі; і

- імплементації механізму суспільно-важливих перевезень (public service contract).

Окрім того, доцільно забезпечити ефективне публічне управління та адміністрування у галузі транспорту шляхом:

- забезпечення ефективного функціонування ринку залізничних перевезень із проведенням реформи з анбандлінгу УЗ;
- реформування Адміністрації морських портів України;
- створення передумов для ширшого залучення приватних інвестицій у сферу транспорту та інфраструктури.

Також необхідно реалізувати експортний та транзитний потенціал України шляхом:

- створення умов для розвитку мультимодальних перевезень;
- створення передумов для інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів;
- розвиток транспортно-логістичної інфраструктури: створення системи логістичних хабів;
- забезпечення конкурентоспроможної вартості транзитних перевезень залізницею [36].

Отже, реалізація вищенаведених заходів державної політики у галузі транспорту дозволить Україні стати розвинутим логістичним та виробничим хабом, що забезпечує потреби економіки та дозволяє реалізувати експортний і транзитний потенціал країни.

Таким чином, на основі проведеного дослідження можна констатувати, що події, які мали місце в Україні та світі в останні роки, мають призвести до концептуального перегляду існуючої державної політики щодо ролі транспортної галузі України у питаннях забезпечення національної безпеки і визнання транспортної галузі та її відповідних підгалузей суб'єктами забезпечення національної безпеки. І це потрібно враховувати у питаннях подальшої трансформації державної політики розвитку

транспортної галузі України в умовах існуючих загроз та викликів сьогодення.

5.2. Напрями трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України

Вигідне географічне розташування України передбачає наявність розгалуженої мережі транспортної інфраструктури. Як наслідок, транспортна галузь є не тільки ключовим сектором національної економіки України, яка сприяє соціально-економічному розвитку держави, а й важливою складовою глобальної економіки та світової (в тому числі європейської) транспортної системи. Це актуалізує процеси європейської інтеграції України, які спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної співпраці між сторонами в різних сферах, в тому числі в транспортній галузі.

Сьогодні Україну та ЄС поєднує міцне політичне, військове та економічне партнерство і взаємна підтримка. У 2020 р. Україна приєдналася до майже 90% заяв Європейського Союзу щодо міжнародних подій та підходів до їх врегулювання. Водночас Європейський Союз зберігає санкційний тиск на РФ через її військову агресію в Україні.

В сучасних умовах в Україні вже практично немає сфер, які б не були охоплені євроінтеграційними процесами, а отже, перелік питань порядку денного України – ЄС з кожним роком дедалі розширюється. Політична та економічна асоціація та інтеграція України з Європейським Союзом залежить від досягнень України в забезпеченні поваги до спільних цінностей, а також від прогресу в імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони [285].

Політична асоціація та економічна інтеграція України з Європейським Союзом набула чинності після підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським

співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію). Політичну частину угоди було підписано 21 березня 2014 р., економічну частину – 27 червня 2014 р. [285].

Угода про асоціацію – це дорожня карта реформ, які проводяться в нашій державі та індикатор прогресу в наближенні до стандартів ЄС у відповідних сферах: політичній, економічній, правовій, екологічній, безпековій [285], в тому числі у транспортній галузі. Тобто сталий розвиток транспортної галузі є необхідною передумовою подальшої європейської інтеграції України.

З моменту підписання Угоди про асоціацію український бізнес дедалі більше переорієнтовується на ринки Євросоюзу і саме ЄС сьогодні є ключовим торговельним партнером України, що позитивно впливає на розвиток національної транспортної галузі.

В цілому, Угода про асоціацію між Україною та ЄС має 6 цілей, які є фундаментальними і спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної інтеграції. Цілі деталізовані в завданнях, що визначені окремими главами та статтями Угоди. Важливо, що оцінка досягнення цілей Угоди має враховувати прогрес обох сторін Угоди, оскільки зобов'язання взяла на себе не тільки Україна, але й Європейський Союз, в тому числі щодо лібералізації взаємного доступу до ринків [285].

У 2020 р. були підбиті важливі підсумки імплементації Угоди про асоціацію Україна – ЄС за п'ятирічний період. Так, за період 2015-2020 рр. створено архітектуру виконання Угоди та його моніторингу, адаптовано значний обсяг європейського законодавства та вибудовано інтенсивний діалог із ЄС на різних рівнях, зокрема з питань, які охоплені транспортною галуззю.

Окрім того, разом із Європейським Союзом визначено сфери спільного інтересу, які напряму стосуються екології та довкілля, і, опосередковано, транспортної галузі: розвиток архітектури кліматичного врядування, розробка Українського зеленого курсу, який визначить ціль із досягнення

кліматичної нейтральності країни з урахуванням її особливостей та спроможностей [110].

Перспективи європейської інтеграції України залежать від її досягнень в забезпеченні поваги до спільних цінностей і від прогресу в імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом – з іншої сторони. Угода про асоціацію – це дорожня карта реформ, які проводяться в Україні в контексті європейської інтеграції, а звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом є результатом здійснення комплексної оцінки результативності її виконання в різних сферах, в тому числі у транспортній галузі [229].

Імплементація Угоди про асоціацію у сфері «Транспорту, транспортної інфраструктури, поштових та кур'єрських послуг» сприяє досягненню Цілей сталого розвитку 9 «Промисловість, інновації та інфраструктура», 11 «Сталий розвиток міст і громад» та 13 «Пом'якшення наслідків зміни клімату».

Зокрема, виконання Угоди про асоціацію за 2019 р. сприяло виконанню національного завдання 9.1 «Розвивати якісну, надійну, сталу та доступну інфраструктуру, яка базується на використанні інноваційних технологій, у т. ч. екологічно чистих видів транспорту».

Так, у межах адаптації законодавства України до законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу».

В цілому, імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає виконання українською стороною майже 8 тис. заходів у рамках понад 2 тис. завдань. Усі вони визначені в інформаційно-аналітичній системі «Пульс Угоди», яку Уряд використовує для моніторингу прогресу виконання наших зобов'язань за Угодою загалом та у 24 сферах (секторах) співробітництва, зокрема у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура,

поштові та кур'єрські послуги».

На жаль, в імplementації Угоди про асоціацію у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» Україна суттєво відстає від існуючого графіку виконання своїх зобов'язань: загальний прогрес виконання від початку дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС за період 2015-2020 рр. склав лише 35%, хоча в останні два роки цей показник дещо поживався до 41-50 % (рис. 5.6).

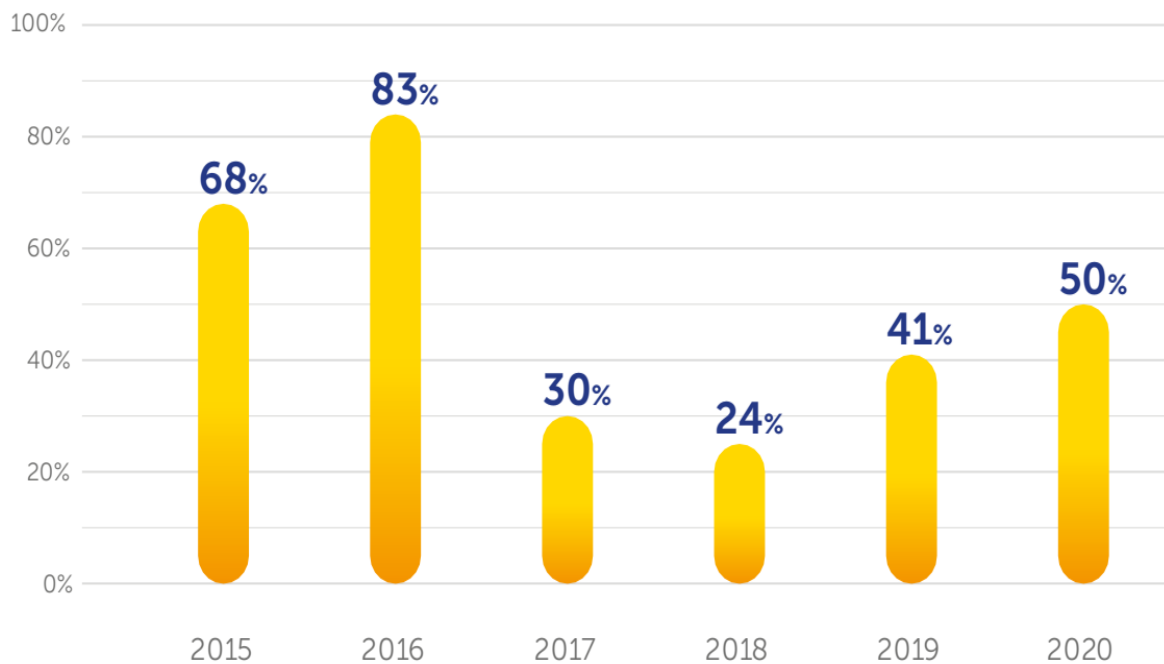


Рис. 5.6. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» [110].

І хоча, Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2015-2020 рр. вказує на виконання лише близько половини поставлених завдань, однак експерти та аналітики скептично оцінюють навіть цей рівень виконання Угоди, що пов'язано із завищеними очікуваннями від української бюрократії. Тому виконання Угоди про асоціацію з ЄС – це не лише внесення змін до існуючого законодавства, а формування нової державної політики у сфері європейської інтеграції, в тому

числі у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

Угода про асоціацію між Україною та ЄС, яка включає 544 заходи у межах 124 завдань для сектору «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги», передбачає прийняття на державному рівні відповідних законодавчих та нормативно-правових актів органами державної влади (рис. 5.7).

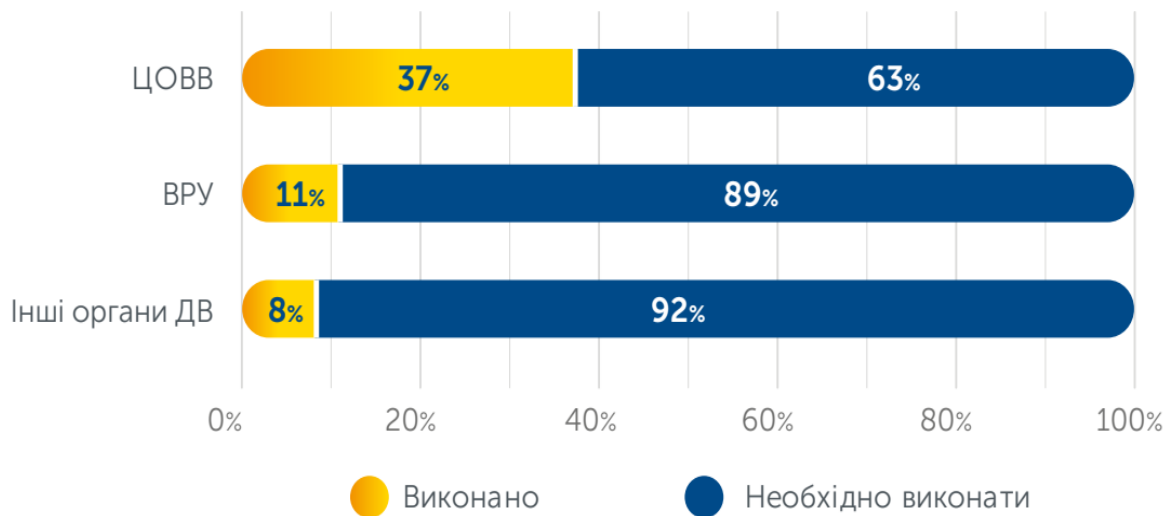


Рис. 5.7. Прогрес за основними групами виконавців – органами державної влади у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» [110].

Отже, можна констатувати, що державні органи різних гілок влади не забезпечують повною мірою імплементацію Угоди про асоціацію на всіх основних рівнях, адже загальний прогрес виконання нашої країною Угоди за підсумками 2015-2020 рр. у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» в частині завдань, покладених на Верховну Раду України, склав тільки 11 %, на Центральні органи виконавчої влади – 37%, на інші органи державної влади – лише 8 %.

Однак сучасний світ 2021 р. кардинально відрізняється від світу 2014 р., а тим більше від світу 2007 р., коли ще тільки починалися перші

консультації щодо Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. З тих пір значно посилюється вплив цифровізації та кліматичних викликів на транспортну галузь, окрім того руйнівні наслідки для функціонування цієї сфери економіки має глобальна пандемія COVID-19. Тому є нагальна потреба в оновленні Угоди про асоціацію відповідно до сучасних реалій, усвідомлених можливостей та інтересів українського бізнесу, в тому числі в транспортній галузі.

Тому у 2020 р. Уряд України уперше провів широке обговорення з бізнес-спільнотою щодо функціонування зони вільної торгівлі та зібрав низку пропозицій щодо оновлення Угоди про асоціацію. У консультаціях взяли участь понад 30 найбільших бізнес-асоціацій України, що представляють понад 3000 підприємств, в тому числі транспортних, а також 150 представників МСБ, що взяли участь в онлайн-опитуванні [11; 201; 285].

З метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту за результатами спільної роботи Мінінфраструктури, Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури за участі бізнесу та АТ «Укрзалізниця» було розроблено та внесено на розгляд ВР України законопроект «Про залізничний транспорт України». Триває розробка проектів актів щодо ліцензійних умов, визначення плати за доступ до залізничної інфраструктури, рекомендацій для розроблення залізничними підприємствами систем управління безпекою, правил рівноправного доступу до залізничної інфраструктури.

На постійній основі здійснюється співробітництво з Європейським залізничним агентством (ERA) з питань інтероперабельності залізничних колій (система простору 1520). Зокрема, утворено Контактну групу, якою проводиться робота щодо внесення показників колії простору 1520 до Технічних специфікацій інтероперабельності ЄС. продовжується робота щодо перегляду функцій державного та господарського управління залізничним транспортом.

У межах Програми фінансування «Ukraine Indicative TEN-T Investment

Action Plan Projects» розпочато реалізацію 39-ти проектів загальною вартістю 4378,9 млн. євро. Більшість цих проектів є довгостроковими (14 проектів, 56 % вартості) зі строком до 2030 р.; ще три автомобільних і по два залізничних та авіаційних проекти на 1,3 млрд. євро (30 %) наразі виконуються. До реалізації найближчим часом готуються 18 короткострокових проектів (14 % вартості інвестиційної програми TEN-T) [110].

У межах Східного партнерства здійснюється робота щодо створення пілотного мультимодального цифрового транспортного коридору між Балтійським та Чорним морями з метою розроблення основної цифрової сервісної платформи для всіх заінтересованих сторін ланцюгів поставок. Це рішення є багатосторонньою підготовчою дією щодо створення блоку національних сегментів мультимодального цифрового транспортного коридору. Пропозицію підтримали Україна, Азербайджан, Грузія, Вірменія.

Розглянемо особливості державної політики України в умовах європейської інтеграції у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» за підсумками виконання Угоди про асоціацію у 2015-2020 рр. за видами транспорту та окремими напрямками.

1. Автомобільний транспорт.

Лібералізація міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та ЄС здійснюватиметься на основі прогресу виконання імплементаційних зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію.

Так, ухвалено постанови Кабінету Міністрів:

- від 05.01.2021 р. № 7 «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. № 1166»;
- від 16.09.2020 р. № 844 «Про затвердження зразків бланків і технічних описів бланків національного та міжнародного посвідчень водія, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, тимчасового реєстраційного талона транспортного засобу та зразка розпізнавального автомобільного знака України та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

Видано накази Мінінфраструктури:

- від 18.09.2020 р. № 571 «Про затвердження переліку тестових завдань, що використовуються під час перевірки знань менеджера (управителя) на автомобільному транспорті»;
- від 18.11.2020 р. № 789 «Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетенції водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів»;
- розроблено проєкт Наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін донаказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. №340» [110].

2. Залізничний транспорт.

Ухвалено Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 р. № 1411 «Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту».

Схвалено цільову організаційну структуру АТ «Укрзалізниця», яка передбачає відокремлення оператора інфраструктури від перевізників. Утворено філії АТ «Укрзалізниця» «Пасажирська компанія», «Вантажна компанія «УЗ Карго» та «УЗІнфра» як оператор інфраструктури.

Ухвалено Постанову Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 р. № 1043 «Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування». Видно Наказ Мінінфраструктури від 04.03.2020 р. № 191 «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування».

У рамках реалізації експериментального проєкту напрацьовано технологію допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, яка після її випробування може бути покладена в основу порядку рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування

стратегічного значення (Network Statement).

У межах спільного з ЄІБ проєкту з модернізації регіональних пасажирських послуг розпочато реалізацію експериментального проєкту контрактного замовлення суспільно важливих послуг із перевезення пасажирів (у Дніпропетровській та Запорізькій областях) [110].

3. Морський та внутрішній водний транспорт.

Ухвалено Закон України від 03.12.2020 р. № 1054 «Про внутрішній водний транспорт», з прийняттям якого розблоковано процес подальшого виконання імплементаційних заходів.

Схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта») (Розпорядження КМУ від 11.10.2017 р. № 747).

Ухвалено Постанову Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. № 1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України».

Видано накази Мінінфраструктури:

- від 16.07.2020 № 399 «Про внесення зміни до Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна»;
- від 18.08.2017 № 284 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 25 квітня 2012 року № 221» щодо впровадження єдиної системи моніторингу надводної обстановки з використанням автоматизованої ідентифікаційної системи на Чорному та Азовському морях у зоні відповідальності України;
- від 07.10.2020 р. № 605 «Про затвердження змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 25.02.2011 р. № 7» (zareєстровано в Мін'юсті 26.10.2020 р. за № 1053/35336);
- від 12.10.2020 р. № 614 «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства інфраструктури України та втрату чинності наказу Міністерства транспорту України від 17 жовтня 2001 р. № 693»

(zareєстровано в Мін'юсті 23.11.2020 р. за № 1160/35443).

Україна приєдналась до Протоколу 1988 р. до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. (Постанова Кабінету Міністрів України від 21.11.2018 р. № 991).

Ратифіковано Міжнародну конвенцію про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на судах (Указ Президента України від 21.04.2017 р. № 112/2017).

Затверджено Стратегічні плани розвитку річкового та морського транспорту на період до 2020 р. (накази Мінінфраструктури від 18.12.2015 р. № 543 та від 18.12.2015 р. № 542 відповідно) [110].

4. Авіаційний транспорт.

Визначено перелік існуючих обмежень щодо повітряного сполучення. Укладено двосторонні угоди про повітряне сполучення з усіма державами-членами ЄС.

Розроблено механізм проведення консультацій щодо внесення змін до чинних двосторонніх угод про повітряне сполучення для скасування існуючих обмежень.

Безвідносно до укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір, Україна у відносинах з державами-членами ЄС дотримувалася зобов'язань, що впливають із двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення, укладених із державами-членами ЄС і доповнених Угодою про певні аспекти повітряного сполучення («Горизонтальна угода») від 01.12.2005 р.

Зокрема, відповідно до статті 3 «Горизонтальної угоди» українська сторона визнає на двосторонньому рівні чинними призначення, здійснені державою-членом ЄС, стосовно авіапідприємств ЄС, заснованих на території такої держави для виконання перевезень між пунктами, встановленими у двосторонній Угоді про повітряне сполучення та визначеними згідно з іншими двосторонніми домовленостями [110].

Крім того, з державами, угоди з якими передбачають певні обмеження,

досягнуто домовленостей щодо позитивного розгляду в кожному окремому випадку пропозицій української сторони щодо збільшення кількості рейсів чи розширення географії польотів.

Протягом 2016–2020 рр. досягнуто домовленостей щодо розширення умов експлуатації договірних ліній із авіаційними органами низки країн: Литовської Республіки (пункти без обмежень), Грецької Республіки (частота без обмежень), Республіки Польща (частота без обмежень), Республіки Словенія (пункти, частота без обмежень), Республіки Австрія (частота без обмежень), Угорщини (частота без обмежень на всіх маршрутах, збільшено кількість рейсів з 9 до 14 до/з Києва), Федеративної Республіки Німеччина (кількість рейсів збільшено з 28 до 55 на тиждень сукупно на маршрутах з Києва до Мюнхена, Берліна, Франкфурта, на інших маршрутах – з 7 до 10 рейсів на тиждень), Чеської Республіки (розширено географію польотів, збільшено частоту з 10 до 17 рейсів на тиждень на маршруті Київ-Прага), Французької Республіки (збільшено кількість авіакомпаній, рейсів), Італійської Республіки (збільшено кількість авіакомпаній, рейсів, розширено географію польотів), Португальської Республіки (пункти без обмежень), Фінляндської Республіки (збільшено кількість авіакомпаній з 1 до 2 на маршруті Київ–Хельсінкі), Королівства Данія (розширено географію польотів), Королівства Швеція (розширено географію польотів), Королівства Нідерландів (збільшено кількість авіакомпаній з 1 до 2 на маршруті Київ–Амстердам) [110].

Слід зазначити, що 17 лютого 2022 р. Верховна Рада України ухвалила в цілому проєкт закону України «Про ратифікацію угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір» [106].

В межах спільного авіаційного простору (САП) зменшиться адміністративне навантаження на українські авіакомпанії. Про польоти до ЄС, маршрути, частоту рейсів і слоти українські авіакомпанії домовлятимуться за тією самою процедурою, як це робить будь-який

перевізник з Євросоюзу, звичайні громадяни України отримають більше можливостей та напрямків для подорожей та знижені ціни на квитки [106].

5. Транспортна політика.

Відбувається актуалізація зобов'язань сторін із урахуванням поточного стану відносин між Україною та ЄС шляхом оновлення доповнень XVII-4 та XVII-5 до Розділу IV Угоди про асоціацію щодо послуг з морських перевезень та поштових і кур'єрських послуг. Також обговорюється питання щодо оновлення додатка I до парафованої Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір.

Ухвалено розпорядження Кабінету Міністрів:

- від 23.12.2020 р. № 1634 «Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року»;
- від 21.10.2020 р. № 1360 «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року»;
- від 11.07.2013 р. № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року»;
- від 30.05.2018 р. № 430 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

6. Розвиток транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Україну включено до індикативних мап TEN-T (окрім внутрішніх водних шляхів).

У межах Східного партнерства Європейського Союзу розроблено Індикативний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі, відповідно до якого буде реалізовано близько 30 пріоритетних інфраструктурних проєктів, із яких уже реалізовано або в процесі реалізації:

- проєкт щодо запровадження пасажирського сполучення Мукачево-Чоп-Захонь (Угорщина) / Чієрне над Тисою (Словаччина). Розпочав курсування поїзд № 33/34 Мукачево-Будапешт та поїзд № 960/961–№962/963 Мукачево-Чоп-Чієрна над Тисою-Кошице;
- електрифікація залізничних колій у проміжку Бердичів–Коростень–

Бережесть (нове будівництво об'єктів інфраструктури залізничного транспорту з електрифікацією ділянки Держкордон–Овруч–Коростень–Житомир–Бердичів регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», Житомирська область»);

- реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Одеса»;
- днопоглиблювальні роботи в акваторії Південної філії ДП «Адміністрація морських портів України» [110].

Розглянемо напрями необхідної трансформації державної політики України в умовах європейської інтеграції у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» за підсумками виконання Угоди про асоціацію у 2015-2020 рр. за видами транспорту та окремими напрямками.

1. Автомобільний транспорт.

Попри те, що протягом 2014-2020 рр. у ВРУ було зареєстровано декілька варіантів законопроектів у сфері безпеки автомобільного транспорту, жодного з них не ухвалено. Відтак відсутнє рамкове законодавство, яке би забезпечувало подальше просування реформ у цій сфері. З огляду на зазначене необхідно активізувати та прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроектів, зокрема:

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування державного значення» (від 27.05.2020 р. № 3544);
- «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування» (від 27.05.2020 р. № 3545);
- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення його у відповідність з актом Європейського Союзу» (від 30.12.2020 р. № 4560);

- «Про внесення змін до деяких законів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (від 13.01.2021 р. № 4583);

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»;

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо імплементації законодавства та визначення переліку адміністративних послуг, що надаються територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України)».

2. Залізничний транспорт.

В подальшому прогрес реформування сфери залізничних перевезень залежить від ухвалення оновленого законодавства, хоча в останні роки були здійснені певні кроки щодо запровадження приватної локомотивної тяги на залізниці та започаткування пілотних проєктів із приватною локомотивною тягою. У зв'язку з цим необхідно активізувати та прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованого у ВРУ законопроєкту.

Окрім того, необхідно прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроєкт «Про залізничний транспорт» (від 06.09.2019 р. № 1196-1) [110].

Україна має розпочати поетапне будівництво європейської колії для з'єднання української залізниці з європейською: від сполучення великих вузлів та великих міст з подальшим поступовим поширенням евроколії по всій країні.

3. Морський та внутрішній водний транспорт.

В подальшому за вказаним напрямком на державному рівні необхідно завершити роботу щодо виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для введення в дію Конвенції Міжнародної організації праці 2006

р. про працю в морському суднопластві (ратифікаційний пакет документів наразі доопрацьовують) та приєднання до Міжнародної конвенції про контроль судових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р., зі змінами.

Окрім того, необхідно до прийнятого Закону України від 03.12.2020 р. № 1054 «Про внутрішній водний транспорт», ухвалити відповідні підзаконні нормативно-правові акти та здійснити відповідні організаційні заходи. Із огляду на розпочату процедуру оновлення Додатка XVII-5 до Розділу IV Угоди про асоціацію щодо послуг з морських перевезень значний обсяг розроблених проєктів актів потребуватиме доопрацювання з урахуванням нових актів права ЄС.

4. Авіаційний транспорт.

За напрямком «Авіаційний транспорт» на державному рівні підписано Угоду між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір [110], однак потрібно ще напрацьовувати певні нормативно-правові акти для адаптації українського авіаційного транспорту до нових умов.

5. Транспортна політика.

За вказаним напрямком на державному рівні необхідно прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроєктів: «Про мультимодальні перевезення» (від 23.10.2020 р. № 4258) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів» (від 20.09.2019 р. № 1193-1) [110].

6. Розвиток транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

В подальшому за вказаним напрямком на державному рівні для комплексного розвитку мережі TEN-T необхідно завершити процедуру включення внутрішніх водних шляхів України до регіональної мапи TEN-T. Для цього, у свою чергу, необхідно забезпечити включення внутрішніх водних шляхів до індикативних мап TEN-T (1-й етап - р. Південний Буг та р. Дніпро, 2-й етап - р. Дунай) [110].

Загалом, що не всі євроінтеграційні реформи мають миттєвий ефект. Деякі з них потребують відповідних інституційних змін, як у структурі виконавчої влади, так і у принципах ведення бізнесу. Ухвалення деяких рішень щодо структурних законопроектів потребує відповідної політичної волі, оскільки євроінтеграційні реформи часто передбачають заміну ще радянських соціально-економічних традицій європейськими нормами, що орієнтуються на ринкові правила.

Тому окрім певного прогресу у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги», є низка проблемних питань, яким потрібна об'єктивна оцінка і варіанти вирішення, що будуть прийнятними та вигідними для обох сторін. Оцінка досягнення цілей покаже галузі, де ЄС та Україна можуть перейти до наступного рівня інтеграції, і допоможе ширше розкрити потенціал політичної та економічної співпраці та подальшої лібералізації ринків.

Водночас залишаються технічні бар'єри, які не дозволяють Україні повністю розкрити свій потенціал. Тому головна мета державної політики в межах процесу оновлення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС полягає в забезпеченні максимально можливої секторальної інтеграції з ринками ЄС, в тому числі у сфері транспорту та транспортної інфраструктури [110; 276; 306].

Тому план дій щодо імплементації національної транспортної стратегії, а також комплексний план дій щодо реформування інфраструктурних проєктів є надзвичайно важливим для надання основи для запровадження стандартів ЄС щодо управління інфраструктурою, які в Україні ще не створено [306].

І це особливо важливо саме зараз, адже 23 червня 2022 р. Україна отримала статус кандидата у члени ЄС, що надає їй широкі фінансові можливості шляхом участі у пріоритетних європейських програмах розвитку. Зокрема, близько 400 млн. євро щорічно Україна зможе отримувати на

підготовку до вступу в ЄС, як країна-кандидат через програму Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA) на впровадження економічних, політичних, інституційних та соціальних реформ в Україні [32], в тому числі в транспортній галузі.

До речі, саме логістичні проекти – це та сфера, на яку будуть в першу чергу будуть виділяти фінансування для України. Адже створення логістичних терміналів, як ніколи важливе для українського експорту та імпорту в умовах російської військової агресії.

Вже з 2023 р. розпочнеться активна робота із залучення коштів на міжурядовому рівні з підтримки структурних реформ. Тому необхідно на державному рівні забезпечити якісний проектний менеджмент та фінансове планування. Адже ЄС чітко контролюватиме Україну, як кандидата у члени ЄС щодо всіх витрат та вимагатиме прозорого та якісного менеджменту на принципах good governance, проджект-менеджмент, pay-for-performance тощо [32].

Тож, обсяги фінансування поступово збільшуватимуть, якщо Україна буде виконувати своє «домашнє завдання», яке полягає у якісно виконаних інституційних, економічних, політичних та соціальних реформах, які не тільки сприятимуть розвитку транспортної галузі країни, а й наближають її до повноцінного членства в ЄС.

А вже 29 червня 2022 р. Україна та Європейський Союз підписали Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом (так званий «транспортний безвіз»), яка скасовує необхідність отримання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень в держави ЄС та дозволяє уникнути зупинки експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску.

Для України така співпраця є вкрай необхідною в умовах переорієнтації логістики на західні кордони через складну логістичну ситуацію в Україні, яка зумовлена блокадою морських портів та пошкодженням транспортної інфраструктури. Також є важливою

якнайшвидша транспортна інтеграція України в ЄС, адже, наприклад, продовольча криза, яка наразі розгортається, є яскравим доказом того, що така інтеграція в інтересах не тільки України, але й всієї світової спільноти. Також Угода передбачає заходи зі спрощення визнання водійських документів, а саме, Україна та ЄС звільняють власників посвідчень водіїв, виданих однією зі сторін, від вимоги мати міжнародне посвідчення водія [187].

Отже, основним результатом процесу виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» є внутрішні зміни, підвищення якості життя і безпеки для українців. Цьому сприяє, зокрема, впровадження європейських стандартів у сфері забезпечення безпеки транспорту, встановлення екологічних вимог та проведення інших реформ в транспортній галузі, які переносять фундаментальні цілі Угоди на секторальний та операційний рівні та наближають рівень життя українців до європейського.

Слід відзначити, що на тлі економічної та коронавірусної кризи Європейський Союз започаткував Європейський зелений курс (European Green Deal), який має стати об'єднуючим елементом, який підвищить стійкість вразливого світу.

Так, 11 грудня 2019 р. Президентом ЄК Урсулою фон дер Леєн в Європарламенті був офіційно представлений Європейський Зелений Курс, який став дорожньою картою заходів, які перетворять Євросоюз на ефективну, стійку та конкурентоспроможну економіку, визначать засоби перетворення Європи на перший у світі кліматично нейтральний континент до 2050 р., стимулюючи розвиток економіки, покращення здоров'я та якості життя людей, а також трансформують кліматичні та екологічні виклики на можливості у всіх сферах та політиках ЄС, гарантуючи справедливий та інклюзивний характер зеленого переходу.

Ключовими напрямками Європейського зеленого курсу (ЄЗК) є чиста енергія, кліматична дія, зменшення забруднення довкілля, біорозмаїття тощо,

що, в тому числі, значно впливає на подальший розвиток транспортної галузі країн Європейського Союзу і це потрібно враховувати Україні в межах реалізації євроінтеграційних процесів [88].

Тому у 2020 р. в Україні розпочалися внутрішні дискусії з бізнес-колами, в тому числі в транспортній галузі щодо Європейського зеленого курсу, який стосується не стільки кліматичної політики, скільки зеленої концепції модернізації економіки (в тому числі транспортної галузі) та економічного зростання для забезпечення життя людини у гармонії з планетою та її ресурсами.

При цьому ключову роль у реалізації амбіційних цілей Європейської зеленої угоди відіграє «озеленення» (greening) транспортної галузі.

Так, передбачається, що викиди у транспортному секторі ЄС повинні бути скорочені на 90% до 2050 р. шляхом максимального переходу на транспортні засоби з нульовим показником викидів, які поєднуюватимуть у своєму функціонуванні електроенергію та водень.

Перелік тематик, що входять до «Зеленої Угоди» дуже широкий і пов'язаний з докорінною трансформацією економіки, в тому числі транспортної галузі.

Тому, на наш погляд, на державному рівні необхідно встановити структурований і регулярний діалог з ЄС щодо модальностей раннього залучення української сторони до розробки та реалізації політик у рамках Європейського зеленого курсу, розробити спільну Дорожню карту участі України у ЄЗК, а також чітко визначити перспективні напрямки співробітництва у межах ЄЗК в транспортній галузі.

Слід зазначити, що 19 січня 2021 р. відбулося засідання Міжвідомчої робочої групи з питань координації подолання наслідків зміни клімату в рамках ініціативи Європейської Комісії «Європейський зелений курс» під головуванням Прем'єр-міністра України, під час якого було обговорено питання формування українського зеленого курсу на основі європейського Green Deal та представлено пріоритети у головних його сферах. Ключовим

завданням Уряду України є збалансування бачення різних міністерств і відомств, з урахуванням думки бізнесу, та вироблення спільну позицію Уряду України щодо визначення рівня кліматичних амбіцій та кроків всередині країни, які будуть відповідати заявленим цілям [88].

На наш погляд, необхідно на державному рівні започаткувати регулярні міждержавні зустрічі за лінією Україна – ЄС з метою обговорення відповідних аспектів Європейський Зелений Курс (European Green Deal) у контексті поточних діалогів у межах Угоди про Асоціацію та визначення способів надання ЄС підтримки Україні у переході до зеленої економіки, в тому числі в транспортній галузі.

Ключові пріоритети Стратегії реалізації Європейського Зеленого Курсу повністю відповідають цілям та завданням України у співпраці з ЄС, в тому числі в межах реалізації Угоди про асоціацію. Тому необхідно й надалі Україні спільно з ЄС працювати над «озелененням» української транспортної галузі через її переорієнтацію на: електротранспорт з метою зменшення шкідливих викидів, швидкісний залізничний транспорт, мультимодальні перевезення, цифровізацію транспортної сфери, зміщення навантаження з автомобільних вантажних перевезень на залізничний та водний транспорт, завершення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), яке можливо лише із включенням до неї українських внутрішніх водних шляхів тощо.

Отже, державна політика розвитку транспортної галузі України має фокусуватися на ефективному та результативному виконанні Угоди про асоціацію та використанні всіх наявних в ній можливостей для поглиблення секторальної інтеграції з ЄС у сфері транспорту та транспортної інфраструктури.

Підсумовуючи результати європейської інтеграції України за період 2015-2020 рр., слід зазначити, що цей процес є незворотній і Україна цілеспрямовано і невпинно рухається до набуття повноправного членства нашої країни в Європейському Союзі. Отже, українська сторона має ґрунтовно проаналізувати висновки Звіту про виконання Угоди про

асоціацію з Європейським Союзом і врахувати рекомендації для подальшого впровадження порядку денного задекларованих євроінтеграційних реформ, в тому числі у транспортній галузі.

В подальшому якість та оперативність виконання Угоди про асоціацію підтверджуватиме відданість України незворотнім проєвропейським демократичним реформам та європейським цінностям. Існуючі механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції нашої країни є недосконалими та потребують відповідної трансформації згідно з Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Тому у своїй діяльності органи державної влади мають фокусуватися на повномасштабному виконанні Угоди про асоціацію та використанні всіх наявних у неї можливостей для поглиблення секторальної інтеграції з ЄС у транспортній галузі.

Головним завданням державної політики розвитку транспортної галузі України є перехід від реалізації наявної політики Європейського Союзу до участі нашої країни у її формуванні (так звана Євроінтеграція 2.0). В Євроінтеграції 2.0 необхідно комплексно об'єднати різні євроінтеграційні аспекти зближення України та ЄС у транспортній галузі, а саме оновлення додатків до Угоди, перегляд відповідних параметрів, досягнення визначених цілей тощо.

Необхідно активізувати проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи з питань європейської інтеграції є підвищення рівня обізнаності українського суспільства щодо змісту реформ в транспортній галузі та особливостей процесу європейської інтеграції у контексті виконання чинної Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та інших спільних нормативно-правових документів у зазначеній сфері.

При цьому, ключові завдання органів публічної влади всіх рівнів полягають в тому, щоб, спираючись на існуючу інституційно-правову систему, використовуючи та удосконалюючи відповідні механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі

України, а також мобілізувавши наявні ресурси (людські, територіальні, адміністративно-організаційні, матеріально-технічні, інвестиційні, фінансові тощо), забезпечити виконання визначених норм, правил, процедур міжінституційної координації та співробітництва ключових виконавців та стейкхолдерів у сфері європейської інтеграції України з метою вирішення відповідних завдань у транспортній галузі.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені заходи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг [298].

Отже, формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах потребує трансформації з метою підвищення рівня конкурентоспроможності галузі в умовах жорсткої міжнародної конкуренції. І саме євроінтеграційні процеси є важливими для подальшого сталого розвитку транспортної галузі України, адже передбачають підвищення якості, безпечності, екологічності транспортних послуг. Окрім того, стратегія розвитку транспортної галузі України в контексті формування та реалізації державної політики в умовах європейської інтеграції має полягати у системній та всесторонній адаптації цього сектору економіки до нових умов і викликів, підвищення ефективності використання наявного її потенціалу.

Тому в сучасних умовах державна політика України, яка спрямована на вступ до ЄС має передбачати відповідну зміну не тільки політичних, економічних, соціальних, екологічних, безпекових аспектів розвитку нашої держави, в тому числі в транспортній галузі. Зазначений вектор розвитку нашої країни потребує відповідних реформ щодо удосконалення існуючих

механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, адже Україна проголосила вступ до ЄС одним зі стратегічних питань державної політики і про цей вибір яскраво свідчить внесення відповідних змін до Конституції України [131]).

При цьому для ефективного та результативного удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі, на наш погляд, не достатньо лише визначення загального євроінтеграційного курсу розвитку держави, необхідно конкретизувати цілі державної політики, як поточні, так і на довгострокову перспективу, а також сформулювати відповідні пріоритети та напрацювати моделі та механізми координації інституцій та інститутів, що мають відігравати провідну роль в питаннях подальшої модернізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах існуючих викликів та ризиків сьогодення.

Таким чином, європейська інтеграція України є великим цивілізаційним процесом, який розпочався у 2014 р. з підписання Угоди про асоціацію і завершиться тоді, коли буде підписана ключова угода – про вступ нашої країни до Європейського Союзу.

5.3. Шляхи удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

За часів незалежності Україна стала на складний шлях системних перетворень в політико-безпековій, соціально-економічній, екологічній та інших сферах суспільного життя. Надзвичайно важливим сектором економіки України, яка значною мірою впливає на процеси подолання кризових явищ в країні, зміцнення обороноздатності держави, вирішення багатьох існуючих соціально-економічних та екологічних проблем є транспортна галузь [58; 192; 275].

Як вже зазначалося, транспортна галузь України є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу

автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [202].

Дослідження сучасного стану та результативності державної політики розвитку транспортної галузі України, проведене вище дозволило охарактеризувати безліч проблем, протиріч і суперечностей, що стримують стійкий конкурентний розвиток транспортної галузі та визначити необхідні напрямки її удосконалення, тобто, які механізми та інструменти, в першу чергу, вимагають модернізації, враховуючи існуючі загрози та виклики сьогодення.

На наш погляд, удосконалення державної політики державної політики розвитку транспортної галузі України доцільно реалізовувати за виокремленими раніше механізмами: політико-інтеграційним, адміністративно-правовим, соціально-економічним, інноваційно-інвестиційним, інформаційно-моніторинговим, в межах яких необхідно впроваджувати інструменти вирішення існуючих проблем і протиріч в цілому в галузі та її підгалузях та сферах, зокрема (рис. 5.8).

Розглянемо певні стратегічні та тактичні напрями удосконалення політико-інтеграційного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Так, однією з необхідних передумов подальшого розвитку транспортної галузі є створення сучасної транспортної мережі, яка забезпечить внутрішні потреби країни та ефективне сполучення між Європою та Азією територією України.

У зв'язку з цим надзвичайно важливим є інтеграція в європейську та світову транспортну мережу, оскільки надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку всієї глобалізованої економіки та сприятимуть збільшенню обсягів міжнародних перевезень [252].



Рис. 5.8. Напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

Джерело: розробка автора

Нажаль, як демонструє експертне дослідження Асоціації «Інфраструктурний індекс», логістичні експерти досить стримано оцінюють сучасний стан розвитку транспортної інфраструктури України: лише 11% оцінюють його позитивно, більшість, а саме 54% опитаних вважають загальний стан транспортної інфраструктури в Україні задовільним, а 35% стверджують, що він є незадовільним [203].

Саме тому, інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу в сучасних умовах є одним із пріоритетних напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі країни, в тому числі в умовах європейської інтеграції України.

Так, наприклад, Україна має зобов'язання перед ЄС щодо відкриття ринку залізничних перевезень з прозорими та рівними умовами, здоровою конкуренцією для бізнесу та якісними послугами для пасажирів. Для цього потрібно забезпечити доступ до здійснення залізничних перевезень не лише Укрзалізниці, але й приватним компаніям – перевізникам. Тобто необхідно забезпечити відкриття в країні ринку приватної тяги шляхом ухвалення Закону України «Про залізничний транспорт», який розроблено в межах гармонізації законодавства України та ЄС (документ передбачає запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським залізничним системам).

Це дозволить підвищити ефективність функціонування залізничного транспорту, сприяти залученню інвестицій в розвиток залізничного транспорту усіх форм власності, та створити доступ до перевезень приватними локомотивами. Крім того, імплементація низки директив з реформування транспортного сектору входить до зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС [203].

Удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України також має відбуватися шляхом формування транспортних кластерів, як умови розвитку транспортної галузі має бути спрямоване на об'єднання зусиль діючих та нових учасників цієї сфери, ефективне управління технологічними ланцюжками руху матеріальних потоків від постачальників сировини, підприємств, які здійснюють послуги з перевезення до споживачів. Зазначені учасники взаємодіятимуть один з одним у межах загального процесу створення вартості, що сприятиме реалізації транспортного потенціалу України. З погляду такого розуміння мети створення транспортних кластерів в Україні вони мають виконувати такі завдання:

1. Загальні завдання:
 - формування та розвиток базових термінально-логістичних складових за допомогою створення мережі вантажопереробних терміналів, термінально-складських комплексів багатоцільового призначення, що здійснюють

надання всього комплексу транспортно-логістичних послуг щодо зберігання вантажів, їх митного оформлення та супроводу;

- реалізація транзитного потенціалу країни шляхом підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних коридорів;

- зниження рівня транспортно-логістичних витрат економіки країни;

- забезпечення кооперації та інтеграції підприємств малого та середнього бізнесу, у тому числі спеціалізуються на наданні транспортних, експедиторських послуг, послуг зберігання у взаємопов'язану транспортно-логістичну систему;

- оперативна адаптація внутрішніх структур та завдань розвитку на зовнішніх ринках до динамічно змінних умов ринку транспортно-логістичних послуг.

2. Інфраструктурні завдання:

- побудова ефективного територіального транспортно-логістичного та термінально-складського комплексу для обслуговування споживачів транспортно-логістичних послуг;

- підвищення ефективності здійснення мультимодальних перевезень;

- формування системи оперативної взаємодії, координації, регулювання у великих транспортних вузлах, а також забезпечення ефективного обслуговування учасників кластера;

- формування інформаційної підсистеми підтримки учасників транспортно-логістичного кластера.

Впровадження кластерного підходу у транспортній галузі України дозволить отримати такі ефекти:

- реалізувати транзитний потенціал країни шляхом включення її до Євро-Азійської транспортно-логістичної системи;

- формування конкурентоспроможної та економічно обґрунтованої тарифної політики у сфері транспорту;

- забезпечення якісного (час, терміни, збереження) руху транспортних засобів та вантажів територією країни;

– створення умов для оптимізації національної системи транзитних коридорів та транспортно-логістичних центрів.

Суттєвого удосконалення вимагає адміністративно-правовий механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, особливо враховуючи існуючі загрози та виклики сьогодення та недосконалість існуючого політико-адміністративного управління транспортною галуззю в країні, недостатню ефективність діяльність центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення реалізації відповідної політики у транспортній галузі, низький рівень безпеки на транспорті в сучасних умовах.

Удосконалення адміністративно-правового механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України має спиратися, в першу чергу, на формування правового середовища та ефективне використання правових інструментів модернізації галузі та внесення відповідних змін у чинне законодавство з урахуванням європейських стандартів та передового світового досвіду реформ у зазначеній сфері.

Розглянемо певні стратегічні та тактичні напрями удосконалення адміністративно-правового механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Як демонструє експертне дослідження Асоціації «Інфраструктурний індекс», до головних викликів інфраструктурного транспортного ринку респонденти віднесли відсутність незалежного транспортного регулятора, недостатньо прозорий процес прийняття державно управлінських рішень щодо інфраструктурних проєктів, дефіцит кваліфікованих кадрів в органах державної влади тощо [203].

Тому першочерговим напрямом удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України є створення незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (НКРТ). Адже всупереч вимог законодавства вже багато років відсутній

державний регулятор у сфері транспорту – Національна комісія, що здійснюватиме регулювання діяльності суб'єктів природних монополій на ринках транспортних послуг.

Основними завданнями НКРТ мають бути формування відповідної тарифної політики, створення умов для розвитку конкуренції з метою виведення транспортного ринку (його окремих галузей) зі стану природної монополії, а також створення рівних можливостей для доступу споживачів до нього [203].

Слід зазначити, що утворення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (НКРТ), передбачено Повітряним кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Законом України «Про природні монополії» та постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України» від 12 червня 2020 р. № 471 [186, 126, 105].

Також необхідність утворення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, передбачено абзацем першим частини першої статті 4 Закону України «Про природні монополії», яким встановлено, що державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; управління повітряним рухом; спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України; внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та вантажів повітряним, залізничним, річковим та морським транспортом, здійснюється відповідною національною комісією регулювання природних монополій, яка утворюється і функціонує відповідно до цього Закону [105].

Разом з цим, статтею 4 розділу II Повітряного кодексу України та статтею 3 глави 1 розділу I Кодексу торговельного мореплавства України

також визначено, що державне регулювання у сферах цивільної авіації та використання повітряного простору України і торговельного мореплавства у межах повноважень здійснює, зокрема, національна комісія, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту [216, 126].

Таким чином, з метою забезпечення виконання вимог законодавства та підвищення ефективності державного регулювання у сфері транспорту необхідно прийняти Закон України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту».

Утворення НКРТ має, зокрема, забезпечити:

- формування та реалізації державної цінової і тарифної політики у сфері транспорту;
- державне регулювання, нагляд (контроль) та моніторинг за діяльністю суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках, у сфері транспорту;
- створення умов, які забезпечуються за рахунок виникнення та розвитку конкуренції, виведення товарного ринку із стану природної монополії, що дасть можливість ефективніше задовольняти попит, а також сприяння розвитку конкуренції на суміжних ринках;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток ринків у сфері транспорту, тощо [223].

Важливим напрямом удосконалення адміністративно-правового механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі є перегляд та удосконалення нормативно-правових актів у транспортній галузі з метою наближення їх до законодавства Європейського Союзу та імплементація європейських стандартів відповідно до Угоди про асоціацію України з ЄС.

Вимагає перегляду нормативно-правові акти у транспортній галузі в частині зменшення тиску на бізнес, спрощення підприємницької діяльності та наближення національного законодавства у цій сфері до законодавства країн ЄС, імплементації європейських стандартів відповідно до Угоди про

асоціацію України з ЄС.

Так, українська залізнична галузь в межах подальшої модернізації потребує:

- подальшого реформування структури Укрзалізниці шляхом організаційного виокремлення окремих її вертикалей: вантажних перевезень та логістики, пасажирських перевезень, інфраструктури, виробництва та сервісу, що сприятиме процесу ефективного реформування ринку залізничних перевезень;

- гарантування безпеки та збереження вантажів під час транспортування шляхом створення транспортної поліції, яка працюватиме над запобіганням розукомплектування вантажних вагонів та здійснюватиме патрулювання залізничних об'єктів інфраструктури. Також важливо посилити відповідальність за розукомплектування елементів залізничного рухомого складу та інфраструктури [261].

Для цього необхідно прийняти законопроект, який передбачатиме посилення кримінальної відповідальності за дії, які загрожують безпечній експлуатації залізничних транспортних засобів, та встановлення за такі дії санкції у більшому розмірі, ніж за вчинення крадіжки. Тому доцільно внести зміни до Кримінального кодексу України щодо встановлення спеціальної санкції за вчинення дій, які загрожують безпечній експлуатації залізничних транспортних засобів [203].

Важливий кроком в межах виконання зобов'язань щодо розвитку внутрішніх водних шляхів в рамках Угоди про асоціацію з ЄС має стати прийняття проекту Закону «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів» №4168, основні положення якого спрямовані на сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту, покращення стану річкового господарства, сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту та залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий

транспорт.

Потребує від держави невідкладного вирішення існуючих проблем та забезпечення подальшого інтенсивного розвитку галузь автомобільних перевезень.

Так, наприклад, галузь потерпає від нестачі міжнародних автодозволів, зокрема з боку Республіки Польща, і ця проблема потребує вирішення, як в Кабінеті Міністрів України, так і на міжнародному рівні. Адже недостатня кількість автодозволів призводить до негативних наслідків, включаючи призупинення виробництва, затримки або скорочення поставок готової продукції до ЄС. Порушення термінів доставки вантажів до компаній-партнерів за межами України створює перешкоди для належного виконання договірних зобов'язань українськими підприємствами та негативно впливає на імідж України.

Слід зазначити, що Україна здійснила важливі кроки для врегулювання порядку видачі автодозволів, зокрема, в частині запровадження електронного бронювання дозволів, яке сприяє забезпеченню прозорості процесу їх отримання. Втім, виключно внутрішніх зусиль недостатньо – тому потрібно налагодити діалог з міжнародними партнерами. Необхідно сприяти встановленню діалогу з ЄС щодо повного скасування необхідності отримання дозволів для автотранспортних засобів категорій «Євро-5» та «Євро-6» на перевезення вантажів автомобільним транспортом з України до ЄС для комплексного врегулювання ситуації з нестачею автодозволів [261].

Ще одним важливим напрямом реформ є удосконалення чинних нормативно-правових актів, які регулюють вплив норм граничного вагового та осьового навантаження вантажного автотранспорту на стан доріг загального користування. Встановлені наразі норми не відповідають технічним можливостям вантажних автотранспортних засобів, які останнім часом змінюють застарілий парк машин минулих років [203].

Розглянемо певні стратегічні та тактичні напрями удосконалення соціально-економічного механізму формування та реалізації державної

політики розвитку транспортної галузі України.

Як вже зазначалося, залізничний транспорт України є важливою складовою транспортної галузі, відіграє провідну роль у життєдіяльності національної економіки та забезпечує значні обсяги перевезень вантажів і пасажирів, як на внутрішньому ринку, так і міжнародному. Однак для подальшого сталого розвитку українська залізнична галузь потребує:

- відмови від субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, адже традиційно в Україні пасажирські перевезення є збитковими, а витрати на їх здійснення покриваються Укрзалізницею внаслідок перехресного субсидування за рахунок прибуткових вантажних перевезень, що негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі та на її розвиток, і, по суті, є непрямим додатковим фінансовим навантаженням для бізнесу з метою перекриття збитків Укрзалізниці;

- створення прозорого механізму тарифоутворення, адже наразі відсутня чітка загальнодержавна модель тарифоутворення на залізничні вантажні перевезення. Чинна тарифна система непрозора та економічно необґрунтована, крім цього відсутня прив'язка до типу затрат, що унеможлиблює чітке цільове використання тарифів: тяга, вагон, інфраструктура, інвестиції, що призводить до субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень та постійного підвищенням тарифів на останні. Тому необхідно розподілити залізничний тариф на локомотивну, інфраструктурну та вагонну складову, а також переглянути систему тарифоутворення;

- оптимізації надлишкової інфраструктури шляхом напрацювання компромісних рішень, наприклад, щодо функціонування малодіяльних зернових станцій, адже концептуально не зовсім раціонально йти шляхом закриття таких станцій, адже це призводить до ліквідації робочих місць та зупинки функціонування вантажної інфраструктури на цих об'єктах [261].

Також необхідним є підвищення рівня ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі шляхом вдосконалення

механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг [202].

Державі та бізнесу в межах державно-приватного партнерства необхідно сконцентруватися на втіленні реформ та продемонструвати відчутні зміни на краще у транспортній галузі України, а обґрунтовані напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики мають забезпечити сталий (соціально-економіко-екологічний) конкурентний розвиток транспортної галузі в довгостроковій перспективі.

Розглянемо певні стратегічні та тактичні напрями удосконалення інноваційно-інвестиційного механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

Так, до основних пріоритетів та напрямків реформування морської галузі України слід віднести необхідність зниження портових зборів та відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України (АМПУ) до державного бюджету [261].

Адже АМПУ – одне з найбільших державних підприємств, яке об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності кожного з них, а до основних функцій якого належить управління державним майном в морських портах країни і його ефективного використання, створення механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку і стабільної роботи бізнесу, підтримка паспортних глибин акваторій портів, забезпечення безпеки мореплавства тощо [232].

Тобто Адміністрації морських портів України має стратегічне значення для економіки і безпеки України (особливо в умовах існуючих військових

загроз з боку Росії), що потребує відповідного фінансового забезпечення його діяльності, в тому числі шляхом зменшення податкового навантаження.

Для цього доцільним є зниження регульованих державою портових зборів. Зокрема, через прийняття обґрунтованої Методики розрахунку ставок портових зборів разом із Порядком стягнення та розмірів ставок портових зборів та Порядком обліку і використання та зниження відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України до Державного бюджету. Ці акти удосконалять тарифну систему, впровадять єдині засади формування ставок портових зборів та знижок до них. А прозора система тарифоутворення створить передумови для підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку транспортних послуг та зробить їх привабливішими серед вантажовласників.

Ще одне гостре питання, яке потребує вирішення на державному рівні – нормативне врегулювання питання компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Окрім того, вкрай необхідним для розвитку подальшого розвитку морської та річкової галузі є спрощення дозвільної процедури для проведення будівельних робіт в акваторіях морських портів та на землях внутрішнього водного транспорту [203].

Подальший розвиток української галузі авіатранспорту потребує відповідних зрушень у напрямку розвитку міжнародних вантажних авіап перевезень шляхом будівництва (модернізації) вантажних терміналів. Наприклад, протягом 2021-2023 рр. має бути збудовано новий вантажний термінал аеропорту «Бориспіль» з метою створення нових можливостей для розвитку потенціалу аеропорту та створення великого транспортного хабу. До речі, згідно результатів Інфраструктурного індексу, 83% респондентів вважають, що необхідною реформою для розвитку авіаційного транспорту України є саме розвиток аеропорту «Бориспіль», як міжнародного хабу [261].

До основних пріоритетів та напрямків реформування морської галузі України слід віднести необхідність зниження портових зборів та відрахувань

чистого прибутку Адміністрації морських портів України (АМПУ) до державного бюджету [261].

Адже АМПУ – одне з найбільших державних підприємств, яке об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності кожного з них, а до основних функцій якого належить управління державним майном в морських портах країни і його ефективного використання, створення механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку і стабільної роботи бізнесу, підтримка паспортних глибин акваторій портів, забезпечення безпеки мореплавства тощо [232].

Тобто Адміністрації морських портів України має стратегічне значення для економіки і безпеки України (особливо в умовах існуючих військових загроз з боку Росії), що потребує відповідного фінансового забезпечення його діяльності, в тому числі шляхом зменшення податкового навантаження.

Для цього доцільним є зниження регульованих державою портових зборів. Зокрема, через прийняття обґрунтованої Методики розрахунку ставок портових зборів разом із Порядком стягнення та розмірів ставок портових зборів та Порядком обліку і використання та зниження відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України до Державного бюджету. Ці акти удосконалять тарифну систему, впровадять єдині засади формування ставок портових зборів та знижок до них. А прозора система тарифоутворення створить передумови для підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку транспортних послуг та зробить їх привабливішими серед вантажовласників.

Ще одне гостре питання, яке потребує вирішення на державному рівні – нормативне врегулювання питання компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Окрім того, вкрай необхідним для розвитку подальшого розвитку морської та річкової галузі є спрощення дозвільної процедури для проведення будівельних робіт в акваторіях морських портів та на землях

внутрішнього водного транспорту [203].

Подальший розвиток української галузі авіатранспорту потребує відповідних зрушень у напрямку розвитку міжнародних вантажних авіап перевезень шляхом будівництва (модернізації) вантажних терміналів. Наприклад, протягом 2021-2023 рр. буде збудований новий вантажний термінал аеропорту «Бориспіль» з метою створення нових можливостей для розвитку потенціалу аеропорту та створення великого транспортного хабу. До речі, згідно результатів Інфраструктурного індексу, 83% респондентів вважають, що необхідною реформою для розвитку авіаційного транспорту України є саме розвиток аеропорту «Бориспіль», як міжнародного хабу [261].

Слід зазначити, що вкрай актуальною на сьогодні є загальна модернізація транспорту України, яка має відповідати європейським стандартам, як за швидкістю та якістю перевезень вантажів, так і за комфортністю обслуговування пасажирів. Для підвищення ефективності транспортної галузі країни необхідно на державному рівні реалізувати комплексну програму оновлення та модернізації всіх видів транспорту (побудова та реконструкція аеропортів, будівництво доріг, тунелів та мостів, переоснащення морських та річкових портів, створення міжнародних логістичних центрів, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів тощо), яка передбачатиме комплекс заходів політико-інтеграційного, нормативно-правового, організаційно-адміністративного, фінансово-економічного спрямування з метою створення сприятливого інвестиційно-привабливого середовища та залучення необхідного обсягу інвестицій, в тому числі іноземних.

Удосконалення інноваційно-інвестиційний механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України має відбуватися з метою активізації інвестиційних процесів в галузі та подальшого інноваційного її розвитку також за напрямками, до яких відносять державну стандартизацію, сертифікацію, експертизу, державний нагляд і контроль на відповідність вимогам у сфері ліцензування, а також

страхування та економічні регулятори (податки, штрафи, санкції на відшкодування збитків, фонди, пільги тощо), що покращить інвестиційний клімат в країні та в транспортній галузі, зокрема.

Інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі розвитку транспортної галузі України. Забезпечення комплексного інноваційно-інвестиційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку всіх видів транспорту.

На державному рівні необхідно сприяти та стимулювати забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі шляхом:

- використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах (забезпечення розвитку нових видів транспорту - електромобілі, швидкісні поїзди тощо);
- створення модернізованої високотехнологічної транспортної інфраструктури, включаючи розбудову мережі логістичних систем інноваційного типу для обслуговування пасажирів та обробки вантажів, формування інтелектуальних транспортних систем;
- створення надійно функціонуючої клієнтоорієнтованої національної мультимодальної транспортної мережі, яка забезпечує зручність інтерфейсу взаємодії користувача з транспортною системою та інформаційну прозорість;
- організація ефективного інформаційного супроводу бізнес-процесу «торгівля – транспорт», зокрема впровадження єдиної системи управління інформаційними потоками під час транспортування вантажів та “дружнього” інтерфейсу взаємодії між замовником перевезень та їх безпосереднім виконавцем;

- реалізація стратегії (виконання програми) розвитку цифрових транспортних коридорів та електронної логістики шляхом впровадження безпаперової торгівлі, взаємного визнання електронних товаросупровідних документів та надання трансграничних транспортних послуг;
- впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик проведення митних та інших контрольних процедур під час здійснення перевезень;
- впровадження інтелектуальних транспортних систем та систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS; СМАРТ-тахографи);
- використання європейської навігаційної супутникової системи (Galileo) та технології навігації GNSS;
- створення нових робочих місць на підприємствах транспортної галузі;
- використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, поживлення ділової активності та будівництва, зростання життєвого рівня населення, бюджетних надходжень тощо, що будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проєктів;
- забезпечення створення умов для впровадження на залізницях високошвидкісного пасажирського руху (до 400 км/год.), експрес-доставки цінних вантажів (до 350 км/год.), прискореної доставки контейнерів (не менш як 200 км/год.);
- модернізація інфраструктури річкового транспорту та інфраструктури глибоководних морських портів;
- проведення ремонту судноплавних шлюзів на р. Дніпро та реалізація проєктів з їх модернізації;
- відродження флоту морського та річкового транспорту;
- забезпечення фактичних глибин у морських портах та на підхідних каналах відповідно до встановлених паспортних характеристик,

розбудова глибоководних морських портів, автоматизація перевантажувальних процесів на морських терміналах;

- забезпечення гарантованих глибин на р. Дніпро 3,65 м;
- забезпечення розвитку аеропортів, приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО шляхом її модернізації із збереженням у державній власності цілісних майнових комплексів аеропортів;
- реконструкція мережі магістральних автомобільних доріг, що відповідає стандартам мережі TEN-T та з'єднує обласні центри між собою та м. Києвом для збільшення регіональної мобільності;
- збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 (у 2015 р.) до 70 % (у 2030 р.);
- будівництво кільцевих доріг навколо м. Києва та інших великих міст;
- забезпечення формування професійного потенціалу та створення ефективної системи професійної підготовки та науково-технічного супроводу інноваційного розвитку транспортної галузі, зокрема шляхом впровадження превентивної моделі підготовки фахівців (новітня освітня програма підготовки персоналу);
- забезпечення збереження та розвиток професійного кадрового потенціалу;
- виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління та бізнес-структур з розвитку діяльності транспортної галузі;
- визнання національних дипломів світовими транспортними компаніями [202].

Розглянемо певні стратегічні та тактичні напрями удосконалення інформаційно-моніторингового механізму формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України.

На державному рівні необхідно запровадити постійний моніторинг

результативності та ефективності державної політики розвитку транспортної галузі України, який мають здійснювати органи державної влади у тісній співпраці з представниками інститутів громадянського суспільства. Формою контролю є проведення комплексних соціологічних досліджень, які мають відбуватися постійно та виконуватися на єдиній методологічній основі. Зазначені соціологічні дослідження дозволять зрозуміти наскільки діяльність органів публічного управління у транспортній галузі є ефективною.

Тому вирішення зазначеної проблеми має передбачати вдосконалення публічного управління на основі застосування інформаційно-аналітичної системи, як інструменту прийняття рішень регіональними й центральними органами управління, що забезпечує оперативне й ефективне управління процесами у транспортній галузі в регіонах.

Удосконалення інформаційно-моніторингового механізму публічного управління та адміністрування у сфері цивільного захисту має відбуватися у напрямку покращення інформаційного забезпечення споживачів транспортних послуг.

Визначимо пріоритетні в сучасних умовах і на найближчу перспективу напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України за її відповідними підгалуззями (секторами).

Удосконалення потребує сучасна державна політика у галузі залізничного транспорту через відповідні механізми її формування та реалізації, яка має:

- забезпечити створення залізничного фонду (наповнення шляхом направлення 2% акцизу від дизельного пального, передбачити спрямування коштів фонду на інвестиційні проекти в частині інфраструктури та оновлення тягового рухомого складу АТ «Укрзалізниця»); забезпечити модернізацію рухомого складу (в тому числі тягового рухомого складу) із уникненням дефіциту рухомого складу);
- провести капітальний ремонт залізничної колії та інших

елементів залізничної інфраструктури (щорічно виконувати норматив УЗ щодо капітального ремонту та реконструкції в обсязі близько 1000 км залізничної колії на рік);

- забезпечити модернізацію опалення пасажирських вагонів;
- забезпечити оптимізацію та раціоналізацію мережі та виробничих підрозділів;
- забезпечити покращення якості пасажирських залізничних перевезень;
- покращити систему вищої та спеціалізованої залізничної освіти;
- забезпечити підвищення привабливості професії залізничника;
- досягнути ефективного строку використання рухомого складу вантажних вагонів із застосуванням найефективніших практик ЄС та США;
- вирішити проблеми розукомплектування рухомого складу та крадіжок вантажів, створити конкурентний ринок охорони вантажів;
- забезпечити електрифікацію залізничної колії на ділянках, де це є економічно обґрунтованим;
- стимулювати оновлення рухомого складу через залучення приватних інвестицій при відкритті ринку залізничних перевезень;
- створити мережі для високошвидкісної залізниці;
- створити транспортну поліцію;
- провести реінжиніринг залізничної мережі відповідно наявних економічних потреб та пріоритетів;
- підвищити рівень безпеки залізничних перевезень;
- забезпечити екологічну безпеку на залізничному транспорті [36].

Модернізована сучасна державна політика у галузі автомобільного транспорту через відповідні механізми її формування та реалізації має:

- зменшити податкове навантаження на галузь;
- розширити та забезпечити виконання програм дорожнього будівництва;

- провести повний аудит стану мостової інфраструктури;
- забезпечити фінансування та розширити «Національну програму відновлення мостів»;
- врегулювати умови та критерії якості виконання дорожніх робіт;
- забезпечити рівні умови та справедливий контроль якості доріг;
- забезпечити європейські правила допуску та роботи на ринку;
- врегулювати взаємовідносини публічної влади з перевізниками та автостанціями;
- забезпечити потреби міжнародних вантажних перевізників правами для здійснення перевезення;
- забезпечити ефективний габаритно-ваговий контроль;
- забезпечити детінізацію ринку пасажирських перевезень;
- забезпечити будівництво цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції;
- забезпечити будівництво об'їзних доріг;
- створити рівні умови роботи на ринку автомобільних перевезень;
- розвивати мережу електростанцій для електромобілів;
- реалізувати програму «розумних доріг»;
- підвищити рівень безпеки дорожнього руху;
- забезпечити екологічну безпеку на автотранспорті [36].

Модернізація сучасної державної політики у галузі річкового транспорту України через відповідні механізми її формування та реалізації має:

- забезпечити державну підтримку суднобудівної галузі;
- розробити та запровадити вузькоспеціалізовану державну програму розвитку річкової галузі;
- вирішити питання щодо системного фінансування державних підприємств / установ річкової галузі в обсязі необхідному для нормальної та повноцінної роботи;

- забезпечити фінансування підтримки габаритів суднового ходу;
- знизити собівартість перевезень на річковому транспорті;
- зменшити фіскальний тиск на річкові порти;
- створити фонд для розвитку річкового транспорту за рахунок акцизного збору на паливо;
- створити передумови для використання ДПП для інвестицій у річкові причали;
- забезпечити будівництво транспортно-логістичних комплексів на річках країни;
- підвищити рівень безпеки судноплавства;
- забезпечити екологічну безпеку на річковому транспорті [36].

Удосконалення потребує сучасна державна політика у галузі морського транспорту через відповідні механізми її формування та реалізації, яка має:

- здійснити комплексні заходи із забезпечення безпечного мореплавства в територіальному морі та акваторіях морських портів;
- демонополізувати ринок лоцманських послуг;
- забезпечити виконання планів капітальних інвестицій морських портів;
- усунути вузькі місця припортової залізничної інфраструктури;
- забезпечити приєднання та імплементацію в Україні 15 міжнародних конвенцій та протоколів у сфері торговельного мореплавства;
- визначити та законодавчо закріпити межі морських портів;
- здійснити кластеризацію портів;
- вдосконалити механізм ДПП в сфері портової інфраструктури;
- визначити стратегічні та вторинні порти;
- підвищити рівень безпеки судноплавства;
- забезпечити екологічну безпеку на морському транспорті [36].

Модернізована сучасна державна політика у галузі авіаційного транспорту через відповідні механізми її формування та реалізації має:

- забезпечити перегляд та повноцінну реалізацію Державної програми розвитку аеропортів до 2030 р. та забезпечити фінансування для тих аеропортів, що вже пройшли необхідні процедури для участі в програмі;
- узгодити цілі національної стратегії розвитку авіаційного транспорту та стратегій розвитку регіональних аеропортів на принципах взаємодоповнення та єдиної національної авіаційної політики;
- забезпечити лібералізацію ринку та адаптацію галузі до підвищеної конкуренції;
 - зменшити податкове навантаження галузі;
 - забезпечити розвиток регіональних аеропортів;
 - забезпечити функціонування національного -(их) перевізника - (ів);
 - забезпечити ефективну діяльність ринку наземних послуг;
 - створити аеропортовий фонд;
 - забезпечити модернізацію аеропортів;
 - забезпечити фінансування аеропортів та авіакомпаній;
 - забезпечити стимулювання проектів з впровадження в аеропортах екологічних альтернативних джерел енерго- та теплозабезпечення;
- створити національний центр з підготовки та підтримки кваліфікації для пілотів;
- створити підприємство з виробництва авіаційного пального на території держави;
- розробити новий дизайн повітряних ліній в синергії з транзитним розташуванням країни.
- підвищити рівень безпеки авіаційних перевезень через розвиток єдиної авіаційної системи безпеки;
- забезпечити екологічну безпеку на авіаційному транспорті [36].

Окрім того, на державному рівні необхідно вже зараз планувати поствоєнне відновлення економіки України (в тому числі галузі транспорту)

із застосуванням всіх можливих механізмів та інструментів державної політики, як внутрішньої, так і зовнішньої, адже українській інфраструктурі (в тому числі транспортній) через російську військову агресію завдано збитків на сотні мільярдів доларів США [313].

Так, Фукуяма Ф. звертає увагу на справжню кризу, якій у США та в НАТО не приділяється належної уваги. Ця криза, на його думку, пов'язана з блокадою, яку Росія запровадила щодо українського експорту, контролюючи більшу частину узбережжя Чорного моря. Адже після тимчасової окупації м. Херсона та м. Маріуполя, лише м. Одеса залишається відкритим великим портом України, але російський військово-морський флот і в цьому районі зупинив усе судноплавство. Залізниця, на жаль, не може компенсувати перевезення, зупинені морською блокадою, адже можливості залізничних колій, що йдуть до країн Європи обмежені у порівнянні з тим обсягом продукції, який може бути відправлений морем з портів України.

Тому, на думку Фукуяма Ф., західні військово-морські сили можуть супроводжувати українські торговельні та інші кораблі в м. Одесі та на виході з неї під час переходу з українських територіальних вод до міжнародних вод Чорного моря [313].

Звісно, вищенаведений перелік пріоритетних завдань та реформ набагато ширший і на державному рівні необхідно впроваджувати ці стратегічні реформи та тактичні кроки з метою покращення стану транспортної галузі України, особливо в сучасних умовах російської військової агресії проти України, яка вкрай негативно вплинула на розвиток транспортної галузі країни, ускладнила та уповільнила реалізацію реформ в секторі інфраструктури та транспорту, що потребує відповідних рішень на державному рівні.

Тому потрібно продовжити реформи у напрямку поліпшення стану транспортної інфраструктури в Україні, зокрема вдосконалення державного регулювання та законодавства в інфраструктурній галузі. Необхідно в найближчі роки надолужити реформи, що загальмувалися через глобальну

пандемію та війну, забезпечити послідовне покращення стану транспортної інфраструктури в Україні. Це вимагає тісної співпраці і комунікації між різними органами державної влади, експертним суспільством, міжнародними організаціями та представництвом Європейського Союзу, що підвищить ефективність зазначених реформ та надасть можливість прискорити євроінтеграційні процеси, в тому числі в галузі транспорту.

В межах формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в Україні вкрай важливими є консультації з громадськістю та зацікавленими групами, не тільки при підготовці пропозицій щодо реалізації відповідних інших ініціатив у зазначеній галузі, а саме: реалізація тих чи інших інфраструктурних проектів, впровадження систем управління дорожнім рухом, зміні ціноутворення та оподаткування тощо. Ефективні консультації вимагають часу та ресурсів, але без них ризик невдачі або тривалі затримки в щодо планованого впровадження посилюються.

Важливим є отримання політичної підтримки та підтримки зі сторони громадськості. Це може зробити впровадження заходів більш зрозумілим та прийнятним. У свою чергу це вимагає проведення компаній, здійснення зв'язків з різними зацікавленими групами, забезпечення підтримки від груп, що отримують вигоди від реалізації цих заходів (на відміну від досить природної протидії з боку груп, які, як вважають, що не отримують таких переваг). Як частина цього, значною є роль засобів масової інформації значною та з ними необхідно працювати для забезпечення збалансованого охоплення населення. Прикладом є те, що добре висвітлені у засобах масової інформації пілотні проекти можуть бути також потужним інструментом впливу на громадськість, політиків та державних управлінців.

Важливою частиною застосування заходів є також ефективний примус до їх виконання. Там, де примус стає проблематичним – зміна правил, податків тощо – може бути відповідним рішенням для того, щоб зробити примуси до виконання заходів легшими. Технологічний прогрес створює

зростаючі можливості для автоматичного примусу дотримання законів і правил, наприклад, на основі використання існуючих обмежувачів швидкості руху важких вантажівок, а також, можливо, через розвиток використання супутникових систем стеження для фіскальних цілей та контролю виконання діючих правил.

Розроблення стійкої державної транспортної політики, в сучасних умовах вимагає активної ролі Міністерства інфраструктури України. Акцент повинен робитися на інтеграцію секторальних політик. Інтеграція транспортної та екологічної політики є двостороннім процесом, а Міністерство інфраструктури не може зробити свій внесок у забезпечення стійкості транспортної галузі без відповідного розгляду впливів руху транспорту та мобільності населення, пов'язаних з рішеннями, прийнятими поза транспортним сектором. Тому Міністерство інфраструктури України, наприклад, має відігравати важливу роль у формуванні податкової політики, у тих випадках, коли вона пов'язана з транспортними цінами. Міністерству інфраструктури України також необхідно мати регуляторний вплив у питаннях прийняття рішень у галузі планування землекористування, там, де мають прийматися рішення, пов'язані з «нестійким» генерування руху транспорту, а також в інших сферах, таких, як «житлове будівництво» та «політика в галузі регіонального розвитку», які традиційно є сферою відповідальності природоохоронних та інших міністерств.

Для того, щоб забезпечити інтегровані політичні підходи, Міністерство інфраструктури України має забезпечити взаємодію з Міністерством фінансів України у сфері податків та платежів за використання транспортної інфраструктури для того, щоб розробити їх таким чином, щоб покращити ефективність транспортної галузі. Міністерство інфраструктури України має встановити спільні консультативні процедури з органами місцевого самоврядування, а також на національному рівні – з Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України, Міністерством розвитку громад та територій України для того, щоб підпорядкувати транспортні проекти

процедурі оцінки їх впливу на навколишнє середовище, а плани землекористування – оцінки їхнього транспортного впливу.

У довгостроковій перспективі акцент у ролі Міністерства інфраструктури України має змінюватися у напрямку забезпечення відповідних функцій інтелектуального управління транспортною системою країни, як єдиним цілим.

Отже, дослідження ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах свідчить про необхідність її подальшого комплексного реформування. При цьому удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах існуючих викликів сьогодення має відбуватися за політико-інтеграційним, адміністративно-правовим, соціально-економічним, інноваційно-інвестиційним, інформаційно-моніторинговим механізмами та передбачати підвищення економічної ефективності та конкурентоспроможності всіх секторів та сфер транспортної галузі шляхом: підвищення рівня платоспроможного попиту на послуги транспортної галузі (зростання реальних доходів населення); всесторонньої адаптації та гармонізації цього сектору економіки до європейського законодавства; підвищення якості транспортних послуг та їх безпечності; покращення екологічних характеристик діяльності транспортної галузі; підвищення результативності виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

Таким чином, в сучасних умовах існуючих глобальних викликів та ризиків особливого значення набуває формування дієвої та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України шляхом удосконалення існуючих механізмів її реалізації, їх адаптації до європейського законодавства в умовах європейської інтеграції України, активного міжнародного співробітництва у зазначеній сфері. Це сприятиме перетворенню транспортної галузі в одну з базових галузей економіки,

стабільне та ефективне функціонування якої дозволить збільшити необхідний рівень надходжень до Державного бюджету України, підвищити рівень життя населення, а також сприятиме забезпеченню національної безпеки, обороноздатності та територіальної цілісності держави.

Висновки до розділу 5

1. Низка світових подій у 2020-2022 рр. напряду вплинули на глобальне економічне середовище, в тому числі на транспортну галузь, як у короткостроковому, так і у довгостроковому періодах. Такими подіями є: падіння інвестицій свідчить про те, що в наступні роки конкуренція за капітал у країнах, що розвиваються, стрімко зростатиме, оскільки пропозиція суттєво зменшиться; коронавірус значно вплинув на цикли виробництв багатьох компаній, тому підприємства вирішили переглянути свої ланцюги поставок, щоб бути менш залежними від постачальників; коронавірус став каталізатором структурних змін, які відбулись одночасно в політичному, економічному, соціальному і технологічному вимірах; російська військова агресія проти України. Ефективне реагування на зазначені виклики та загрози потребують формування та реалізації принципово нової державної політики розвитку транспортної галузі, яка забезпечить скоординовану, законодавчо регламентовану діяльність її суб'єктів, спрямовану на їх забезпечення транспортними послугами в необхідних обсягах. Успішне реформування і вдосконалення цієї системи можливе лише на основі чіткої правової регламентації її складу, структури та функцій і має бути всебічно інтегрованою в міжнародну транспортну систему.

2. Доцільно виокремлювати чотири концептуальних рівні розробки та реалізації стратегії державної політики розвитку транспортної галузі України: наднаціональний (глобальний) рівень, макрорівень, мезорівень та мікрорівень. На наднаціональному (глобальному) рівні визначаються зовнішньополітичні та зовнішньоекономічні аспекти державної політики

розвитку транспортної галузі України. На макрорівні визначаються загальнонаціональні цілі розвитку транспортної галузі, формуються законодавчо-нормативна база та цільові програми розвитку транспорту, розробляється стратегія їх ресурсного забезпечення, організовується взаємодія транспортних і державних структур при формуванні та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, уточнюються поділ компетенцій з регіонами. На мезорівні (регіональному і корпоративному рівнях) регулюється формування і функціонування вертикальних і горизонтальних територіальних транспортно-інфраструктурних комплексів. На мікрорівні здійснюється створення сприятливих і цілеспрямовано мотивуючих умов діяльності транспортних підприємств, як самостійних ринкових суб'єктів господарювання.

3. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає виконання українською стороною майже 8 тис. заходів у рамках понад 2 тис. завдань. Усі вони визначені в інформаційно-аналітичній системі «Пульс Угоди», яку Уряд використовує для моніторингу прогресу виконання наших зобов'язань за Угодою загалом та у 24 сферах (секторах) співробітництва, зокрема у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги». На жаль, в імplementації Угоди про асоціацію у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» Україна суттєво відстає від існуючого графіку виконання своїх зобов'язань: загальний прогрес виконання від початку дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС за період 2015-2020 рр. склав лише 35%, хоча в останні два роки цей показник дещо поживавився до 41-50 %. Державні органи різних гілок влади не забезпечують повною мірою імplementацію Угоди про асоціацію на всіх основних рівнях, адже загальний прогрес виконання нашою країною Угоди за підсумками 2015-2020 рр. у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» в частині завдань, покладених на Верховну Раду України, склав тільки 11 %, на Центральні органи виконавчої влади – 37%, на інші органи державної влади –

лише 8 %.

4. Удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах існуючих викликів сьогодення має відбуватися за політико-інтеграційним, адміністративно-правовим, соціально-економічним, інноваційно-інвестиційним, інформаційно-моніторинговим механізмами та передбачати підвищення економічної ефективності та конкурентоспроможності всіх секторів та сфер транспортної галузі шляхом: підвищення рівня платоспроможного попиту на послуги транспортної галузі (зростання реальних доходів населення); всесторонньої адаптації та гармонізації цього сектору економіки до європейського законодавства; підвищення якості транспортних послуг та їх безпечності; покращення екологічних характеристик діяльності транспортної галузі; підвищення результативності виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні вирішено актуальну наукову проблему, що полягає в розробленні й обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. Це дозволило сформулювати такі основні теоретичні висновки та практичні рекомендації.

1. Узагальнено теоретико-методологічні підходи до визначення сутності та змісту державної політики розвитку транспортної галузі, яка представляє собою цілеспрямовану, систематичну, послідовну та прозору діяльність органів державної влади, органів місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання, що забезпечують діяльність галузі, базується на принципах: законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; доступності транспортних послуг; відкритості; врахування громадської думки; соціальної справедливості; економічної обґрунтованості; інформаційності; відповідальності; екологічної свідомості; збалансованості; передбачуваності, і відображає регуляторний вплив держави через відповідні механізми формування та реалізації галузевої політики шляхом створення належних умов для забезпечення конкурентного інноваційно-інвестиційного розвитку транспортної галузі, як необхідної передумови сталого розвитку країни, підвищення рівня життя населення, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державної незалежності України.

2. Виокремлено механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі і узагальнено теоретичні підходи до визначення їх сутності та змісту, а саме: політико-інтеграційний механізм (необхідність врахування питань розвитку транспортної галузі при розробці, прийнятті та реалізації будь-яких політичних рішень, а також при аналізі та оцінці

результатів і наслідків їх прийняття; розвиток міждержавної та міжрегіональної інтеграції в сфері транспорту з обов'язковим урахуванням національних інтересів); адміністративно-правовий механізм (система законодавчих та нормативно-правових актів, яка регламентує всебічний розвиток транспортної галузі; забезпечує гармонізацію українського законодавства із міжнародним законодавством; передбачає відповідний державний нагляд (державна реєстрація, ліцензування, санкції, штрафи, заборони); соціально-економічний механізм (забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості функціонування транспортної галузі); інноваційно-інвестиційний механізм (сукупність передбачених законодавством організаційних, техніко-технологічних, фінансових, економічних стимулів, важелів та інструментів за допомогою яких забезпечується стає функціонування транспортної галузі та її інноваційно-інвестиційний розвиток за рахунок визначених законодавством джерел фінансування); інформаційно-моніторинговий механізм (висвітлення особливостей державної політики розвитку транспортної галузі та запровадження комплексного статистико-аналітичного моніторингу її розвитку).

3. Охарактеризовано особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах і з'ясовано, що держава виступає активним учасником реалізації стратегічних змін, забезпечуючи значну підтримку галузі в процесах її трансформації та розвитку. Ключовим аспектом у питаннях формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі провідних країн світу є створення та забезпечення належного функціонування відповідної національної транспортної моделі, яка є основним інструментом цифрового транспортного прогнозування та планування. Окрім того, зарубіжні країни впроваджують інтелектуальні транспортні системи та їх елементи, тобто інтегрують сучасні інформаційно-комунікаційні технології і засоби автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами транспортних

послуг з метою підвищення безпеки та ефективності транспортної галузі. В цілому, розвинуті країни реалізують спільну державну політику, яка дозволяє об'єднати зусилля держави та інших суб'єктів (бізнесу, громад, населення тощо) у вирішенні загальнонаціональних цілей розвитку транспортній галузі, і саме держава здійснює стратегічно-інноваційну функцію, підтримує базисні технологічні та економічні інновації, надаючи початкового імпульсу розвитку транспортній галузі та забезпечує процеси державно-приватного партнерства з метою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури: дорожнє будівництво, реалізація проєктів в морських портах, на залізничному транспорті і в аеропортах; екологізація транспорту через стимулювання «зеленого переходу» за рахунок урядових субсидій і податкових пільг (з метою здешевлення вартості екологічного транспорту та будівництва додаткової зарядної інфраструктури) та заборон (створення у містах «зон нульових викидів», де заборонено рух автомобілів із двигуном внутрішнього згоряння з метою покращення якості повітря). Обґрунтовано доцільність використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі України на основі відповідної координації функціонування всіх видів (підгалузей) транспорту та національної транспортної моделі.

4. Проаналізовано сучасний рівень розвитку транспортної галузі України і визначено, що в сучасних умовах вона не повною мірою задовольняє основні потреби населення та економіки в перевезеннях, як за обсягом, так і за якістю, що свідчить про недостатню ефективність та результативність державної політики, а саме: транспортна галузь України за підсумками трьох кварталів 2021 р. забезпечила в структурі ВВП України лише 5,3 % валової доданої вартості (за підсумками 2019 р. (докризового) цей показник складав 6,6 %). За підсумками 2021 р. вантажообіг підприємств транспортної галузі України становив 289,3 млрд. ткм, або 99,7% від обсягу 2020 р., а пасажирообіг підприємств транспорту за підсумками 2021 р. становив 62,3 млрд. пас. км, або 127,1% від обсягу 2020 р. Однак такий

суттєвий приріст не є реальним економічним зростанням галузі, а пов'язаний з низькою порівняльною базою 2020 р., коли через коронавірусні обмеження пасажирообіг підприємств транспортної галузі становив лише 49,4 млрд. пас. км, або 46,1% від обсягу 2019 р. Середньооблікова кількість штатних працівників транспортної галузі у 2021 р. скоротилася на 2,3% у порівнянні з 2020 р., а 14,4% транспортних підприємств стали збитковими. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» за період 2015-2020 рр. склав лише 35%, і лише в останні два роки цей показник підвищився до 41-50% від існуючого графіку виконання зобов'язань Україною. При цьому, імплементація Угоди про асоціацію у зазначеній сфері в частині завдань, покладених на Верховну Раду України, склала тільки 11 %, на Центральні органи виконавчої влади – 37%, на інші органи державної влади – лише 8 % за період 2015-2020 рр. Отже, в сучасних умовах державна політика розвитку транспортної галузі України є недостатньо ефективною та результативною і потребує відповідного удосконалення механізмів її формування та реалізації.

5. Визначено особливості та суперечності нормативно-правового забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі України, а саме: позитивною тенденцією останніх років є внесення змін до законодавства щодо розвитку екологічного транспорту, які передбачають: збільшення виробництва електричних транспортних засобів, трамвайних вагонів та вагонів метро, транспортних засобів з двигунами внутрішнього згорання з іскровим запалюванням, які працюють виключно на стисненому або зрідженому метані чи біогазі; застосування низки пільг щодо оподаткування при ввезенні в Україну транспортних засобів, оснащених електродвигунами; звільнення від оподаткування прибутку підприємств, які виробляють зазначені транспортні засоби, а також електродвигуни, літій-іонні (літій-полімерні) акумулятори та зарядні пристрої до них за умови спрямування вивільнених коштів на наукові, дослідницькі та конструкторські роботи в

галузі електричного транспорту, запровадження новітніх технологій. Зазначені законодавчі зміни сприятимуть захисту довкілля (використання екологічного транспорту сприятиме зниженню рівня забрудненості повітря та ґрунту), а також економічному зростанню (інвестиції у машинобудівну та електротехнічну галузі, створення нових робочих місць тощо). Однак потребує подальшого розвитку національне нормативно-правове регулювання у сфері конкуренційного права щодо вдосконалення правової практики у сфері захисту економічної конкуренції в транспортній галузі та впровадження обмежуючих, стримуючих, стимулюючих інструментів державної політики для мінімізації негативного впливу на конкуренцію в зазначеній галузі. З метою подальшої уніфікації базової термінології та покращення господарської практики застосування транспортного законодавства, усунення внутрішніх суперечностей та правових колізій, усунення дублювання норм законодавчих актів, упорядкування чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створення законодавчих передумов для конкурентного розвитку транспортної галузі України доцільним є подальший розвиток законодавства через розробку та прийняття комплексного нормативно-правового акту – єдиного Транспортного кодексу, що регулюватиме діяльність усіх підгалузей транспортної галузі, об'єднає відповідні норми і положення вже існуючих транспортних кодексів, законів, концепцій, постанов, забезпечить законодавчу основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного висококонкурентного ринку транспортних послуг.

6. З'ясовано проблеми і суперечності формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах, а саме: наявність адміністративно-командних методів і принципів державного управління; недосконалість нормативно-правового забезпечення транспортної галузі у порівнянні з передовими зарубіжними практиками; зменшення фінансування науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР); недосконалість конкурентного середовища та непрозорість економічних відносин, що не сприяє залученню інвестицій з боку внутрішніх і зовнішніх

інвесторів; недостатній загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги»; застарілість матеріально-технічної бази українських транспортних підприємств та транспортно-логістичної інфраструктури; низький рівень платоспроможного попиту; тривалість проходження процедури банкрутства; жорсткі ліцензійні умови; неефективність державної політики в умовах здійснення підприємницької діяльності поза межами офіційної економіки; висока інтенсивність шкідливих викидів транспортом вуглецю; намагання великого приватного капіталу впливати на економічні процеси в галузі (наприклад, потужні фінансово-промислові групи мають значний вплив на кадрові рішення та формування тарифної політики АТ «Укрзалізниця», внаслідок чого державна компанія через низькі тарифи на перевезення вантажів є хронічно збитковою, адже дотує цілі сектори великого приватного бізнесу, генеруючи їхні прибутки). Розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах характеризується суперечливими тенденціями, пов'язаними з російською військовою агресією, а саме: зниження обсягів перевезення пасажирів та вантажів через проблеми логістики та знищення транспортних засобів внаслідок військових дій; нестабільність зовнішніх та внутрішніх цін; надмірна залежність галузі від імпорту паливно-мастильних матеріалів; падіння інвестиційної та інноваційної активності транспортних підприємств; підвищення кредиторської (дебіторської) заборгованості та заборгованості транспортних підприємств перед бюджетами всіх рівнів; збільшення дефіциту власних обігових коштів та зниження рентабельності операційної діяльності транспортних підприємств.

7. Охарактеризовано основні світові тенденції розвитку транспортної галузі в сучасних умовах: глобалізація трансконтинентальних авіап перевезень, застосування альтернативних видів палива, масова контейнеризація перевезень, стримування автомобілізації в містах за рахунок розвитку громадського та мускульного транспорту, екологізація транспорту тощо.

Позитивні зміни у світовій транспортній галузі супроводжуються низкою негативних наслідків, масштаби та значущість яких дають підстави оцінювати їх, як стратегічні виклики національного, регіонального і навіть континентального масштабу. До них належать: неприйнятний рівень людських втрат від транспортного фактору; високий рівень споживання невідновлюваних джерел енергії та негативний їх вплив на навколишнє середовище; постійно зростаючі затримки пасажирів та вантажів на усіх видах транспорту, які пов'язані, як із об'єктивною нестачею потужностей транспортної інфраструктури, так і з низьким рівнем логістичного управління транспортними потоками. Доведено, що важливою складовою сталого розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах є міжнародне співробітництво і подальша інтеграція транспортної галузі (транспортних мереж) України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, покращення енергетичних та екологічних показників роботи транспорту, збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної галузі України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави, забезпечення територіальної цілісності та державної незалежності України.

8. Визначено шляхи модернізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України шляхом: необхідності прийняття в якості національних європейських гармонізованих стандартів у зазначеній сфері; ухвалення технічних регламентів, розроблених на основі актів законодавства ЄС, які є обов'язковими до застосування; адаптації національного «транспортного» законодавства до європейського, як горизонтального (рамкового), так і вертикального (галузевого); поетапне будівництво європейської колії для з'єднання української залізниці з

європейською: від сполучення великих вузлів та великих міст до поширення євроколії по всій країні; реалізації цілей Європейської зеленої угоди щодо екологізації транспортної галузі. Тому ґрунтуючись на аналізі європейської моделі державної політики розвитку транспортної галузі, а також враховуючи існуючі недоліки у програмних документах щодо особливостей реформування транспорту в Україні, потрібно вибудувати власну національну модель державної політики у зазначеній сфері, яка має враховувати існуючий передовий європейський (і світовий) досвід, пріоритетні та перспективні напрями розвитку глобальної транспортної галузі та в комплексі розкривати сутність та зміст стратегії розвитку окремих видів транспорту за такими складовими, як інноваційно-інвестиційна, соціально-економічна, енергетична, екологічна тощо. Адаптація до європейського законодавства сприятиме перетворенню транспортної галузі в одну з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої дозволить збільшити надходження до бюджетів всіх рівнів, сприятиме сталому соціально-економічному розвитку держави, підвищенню рівня життя населення, а також забезпеченню необхідного рівня національної безпеки держави, територіальної цілісності та державної незалежності України.

9. Окреслено напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, які сприятимуть забезпеченню потреб суспільства в транспортних послугах в економічно обґрунтований та соціально-, екологічно- та кліматично прийнятний спосіб, а саме: політико-інтеграційного механізму: інтеграція національної транспортної галузі до глобальних транспортних коридорів; розвиток міжнародної торговельно-економічної і технічної співпраці в транспортній сфері; вдосконалення «транспортного» пакету законів з метою забезпечення сталого розвитку транспортної галузі і його адаптації та імплементації до законодавства ЄС; інтеграція секторальних політик, тобто інтеграція транспортної, економічної, соціальної, екологічної та інших політик з метою вирішення проблем і суперечностей розвитку транспортної

галузі; адміністративно-правового механізму: трансформація функцій Міністерства інфраструктури України у напрямку забезпечення інтелектуального управління транспортною галуззю країни, як єдиним цілим; створення умов для модернізації транспортної і дорожньої інфраструктури; поліпшення умов ведення галузевого бізнесу; застосування заходів державної підтримки для стимулювання НДДКР та інвестицій, захисту довкілля, досягнення кліматичної нейтральності тощо; соціально-економічного механізму: забезпечення соціальної справедливості та економічної обґрунтованості при визначенні вартості транспортних послуг; надання дотацій на пасажирські перевезення пільгового контингенту; встановлення пільгових тарифів перевезення вантажів та пасажирів; надання соціально значущих послуг транспортними підприємствами; компенсація автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах загального користування збитків від цих перевезень; інноваційно-інвестиційного механізму: створення сприятливих умов для інноваційного розвитку транспортної галузі та підвищення її інвестиційної привабливості (стимулююче оподаткування; пільгове кредитування, компенсація кредитних ставок тощо); сприяння створенню та розвитку транспортних кластерів; інформаційно-моніторингового механізму: вдосконалення системи статистичного спостереження щодо розвитку транспортної галузі в цілому та за видами транспорту (підгалуззями); створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі для розробки та обслуговування української національної транспортної моделі; консультації з громадськістю та зацікавленими групами при підготовці відповідних владних ініціатив та пропозицій щодо: реалізації тих чи інших транспортно-інфраструктурних проєктів; впровадження систем управління дорожнім рухом; зміни ціноутворення та оподаткування; висвітлення у засобах масової інформації пілотних проєктів, як інструменту впливу на громадськість, політиків та державних управлінців та отримання необхідної політичної підтримки, а також підтримки зі сторони громадськості; проведення інформаційних

заходів, роз'яснювальної роботи, інтерактивного діалогу для підвищення поінформованості суб'єктів господарювання та населення щодо особливостей формування та реалізації державної політики з метою вирішення існуючих проблем та суперечностей розвитку транспортної галузі.

10. Обґрунтовано концептуальні засади стратегії формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій, яка передбачає: демонополізацію і забезпечення конкурентного розвитку всіх видів транспорту; розробку нової національної транспортної моделі, яка забезпечить збалансоване поєднання переваг конкуренції з державним регулюванням та інноваційно-інвестиційну підтримку розвитку транспортної інфраструктури. Державна політика розвитку транспортної галузі має сприяти випереджальним темпам її розвитку на інвестиційно-інноваційних засадах з метою стійкого соціально-економічного розвитку країни на екологічних засадах. Основні положення концептуальних засад стратегії мають відтворюватися у цільових комплексних програмах розвитку транспортної галузі з метою забезпечення розв'язання міжгалузевих проблем, реалізації інвестиційних та інноваційних проєктів, удосконалення управління державними транспортними підприємствами тощо. Доведено, що необхідність забезпечення сталого розвитку транспортної галузі обумовлюється її надзвичайно важливим значенням для держави у питаннях розв'язання існуючих викликів та проблем сьогодення, а саме: російська військова агресія та запровадження воєнного стану в країні, тимчасова окупація територій та гуманітарна криза; пандемія COVID-19; соціально-економічна криза; екологічні проблеми; глобальні кліматичні зміни тощо) мають призвести до перегляду чинного законодавства України щодо ролі транспортної галузі у питаннях забезпечення національної безпеки через визнання галузі (відповідних підгалузей) суб'єктами забезпечення національної безпеки, що потрібно враховувати у питаннях подальшої трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В.Б. Державне управління в Україні : навч. посібник. К. : Юрінком Інтер, 1998. 350 с.
2. Ажажа М.А., Муц Л.Ф. Соціалізація в контексті суспільного розвитку. Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії»: збірник наукових праць / За ред. В. Г. Воронкової. Вип. 68. Запоріжжя, РВВ ЗДІА, 2017. С. 179-186.
3. Азимов П.Х., Азимов Х.Х. Организационно-экономическая составляющая транспортно-логистической системы Республики Таджикистан // В книге: Цифровая экономика и "Индустрия 4.0": проблемы и перспективы труды научно-практической конференции с международным участием. 2017. С. 457-463.
4. Азимов П.Х. Место транспортно-логистической системы Таджикистана в геополитическом развитии стран Центральной Азии // Логистические системы в глобальной экономике. 2017. № 7. С. 42-45.
5. Азимов П.Х. Механизм и модель кластеризации транспортно-логистической системы Республики Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. 2018. № 1. С. 17-23.
6. Акофф Р. Системы, организации и междисциплинарные исследования. Исследования по общей теории систем. М., 1969.
7. Акофф Р., Эмери Ф. О целеустремлённых системах. М., 1974.
8. Акімова Л. М. Концептуальні основи розробки механізму державного управління забезпеченням економічної безпеки України. *Legeașiviată*. 2018. №. 11. С. 3–7.
9. Амосов О. Ю. Перетворення механізмів державного регулювання економічного розвитку. Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. пр.: у 2 ч. / за заг. ред. Г. І. Мостового, Г. І. Одинцової. Х. : ХарРІ

НАДУ, 2001. Ч. 2. С. 10–16.

10. Андрєєва Т.Є., Гетьман О.А., Терещенко Д.А. Процесний підхід до управління кадровим потенціалом органів державної влади. Теорія та практика державного управління: зб. наук. пр. Харків: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2018. № 4 (63). С. 199-206. URL.: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Trpdu_2018_4_31.

11. Асоціація з ЄС: коли і менше половини виконаного – успіх. URL. : <https://www.dw.com/uk/a-42755699>.

12. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: курс лекций, 4-е изд., дополн. М.: Омега-Л, 2006. 584 с.

13. АТ «Укрзалізниця» оголосило результати консолідованої фінансової звітності за 2015 рік // Укрзалізниця. 2016. 15 липня. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/249192472>.

14. Антикризове управління національною економікою : монографія / І. Малий, І. Радіонова, Л. Ємельяненко та ін. / за заг. ред. І. Малого. К.: КНЕУ, 2017. 368 с.

15. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf>.

16. Базарна О.В. Поняття, суть, природа публічного управління та державного управління. URL.: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2012_1_2/Bazarna.pdf.

17. Бакуменко В. Д. Державна політика. Енцикл. Держ. упр. : у 8 т. / наук.-ред.колегія : Ю. В. Ковбасюк [та ін.]; Нац. Акад.. держ. упр. При Президентові України. Київ : НАДУ, 2011. Т.4 : Галузеве управління. С. 122–123.

18. Бакуменко В. Д. Державно-управлінські рішення : Навчальний посібник. К. : ВПЦ АМУ, 2011. 444 с.

19. Бакуменко В.Д. Системно-ситуаційний аналіз державного управління процесами європейської та євроатлантичної інтеграції України / Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. / [І.В.

Артёмов, В.Д. Бакуменко, В.Д. Бондаренко та ін.]. Ужгород: Ліра, 2009. С. 81-99.

20. Бакуменко В.Д. Теоретичні та організаційні засади державного управління : навч. посібник / В.Д. Бакуменко, П.І. Надолішній. К. : Міленіум, 2003. 256 с.

21. Бакуменко В.Д. Формування державно-управлінських рішень: проблеми теорії, методології, практики: монографія. К.: Вид-во УАДУ, 2000. 328 с.

22. Баранов П. И. Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиачим СССР и Авиачима РСФСР. Москва-Ленинград: Госиздат, 1930. 300 с.

23. Берталанфи Л. фон. История и статус общей теории систем. Системные исследования: ежегодник. М., 1973.

24. Берталанфи Л. фон. Общая теория систем: критический обзор. Исследования по общей теории систем. М., 1969.

25. Бельська Т.В. Співвідношення понять «державна політика» та «державне управління». URL.: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2016-2/doc/1/03.pdf>.

26. «Біла книга Євросоюзу»: Президент єврокомісії представив п'ять сценаріїв розвитку ЄС. URL: <https://www.5.ua/polityka/bila-knyha-yevrosoiuzu-prezydent-yevrokomisii-predstavyyv-piat-stsenariiiv-rozvytku-yes-139849.html>.

27. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/21469/5175.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.

28. Блокада портів обходиться Україні у \$170 млн на день. URL: <https://agroportal.ua/news/finansy/blokada-portiv-obhoditsya-ukrajini-170-mln-na-den>.

29. Бодров В.Г. Державне управління у фінансово-економічній сфері : навч.-метод. матеріали. Київ : НАДУ, 2013. 88 с.

30. Бойчук М.А. Влада і громадянське суспільство: механізми

- взаємодії: Монографія. К.: Вид-во НПУ імені М. П. Драгоманова, 2007. 211 с.
31. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.
32. Бондаренко О. Кандидатські «бонуси»: що дає Україні наближення до членства у ЄС. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2022/07/7/7142723/>.
33. Бутівченко С.В. Пріоритетні напрями європейської інтеграції України та механізми їх регулювання // Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. / [І.В. Артьомов, В.Д. Бакуменко, В.Д. Бондаренко та ін.]. Ужгород: Ліра, 2009. С. 139-161.
34. Василенко И.А. Государственное управление в странах Запада; США, Великобритания, Франция, Германия : учеб. пособие. М : Логос, 2000. - 200 с.
35. Васильєва О.І., Васильєва Н.В. Концептуальні засади сталого розвитку територіальних громад / Інвестиції: практика та досвід, № 8. 2018, С. 74 – 78.
36. Вектори економічного розвитку 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf>.
37. Вернадский В.И. Несколько слов о ноосфере. Биосфера. М.: 1967. 125 с.
38. Вернадский В.И. Размышления натуралиста. Научная мысль как планетное явление. Книга вторая. М., 1977. С. 41.
39. Вернадський В.І. Учення про ноосферу і її сучасне глобальне мислення. URL: <http://ua.textreferat.com/referat-5232-2.html>.
40. Висоцький О.Ю., Висоцька О.Є., Шаров Ю.П. Основи державного управління: Конспект лекцій. У двох частинах. Частина І. Дніпропетровськ: НМетАУ, 2008. 52 с.
41. «Війна зруйнувала майже вдвічі більше доріг, ніж поремонтували» - Forbes про «Велике будівництво» Зеленського. URL: <https://bykvu.com/>

ua/bukvy/viina-zruinuvala-maizhe-vdvichi-bilshe-dorih-nizh-poremontuvaly-forbes-pro-velyke-budivnytstvo-zelenskoho/.

42. Вікович І.А. Теорія руху транспортних засобів: підруч. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. 672 с.

43. Вітер Д. В. Адаптація законодавства України до вимог Європейського Союзу // Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. / [І.В.Артёмов, В.Д.Бакуменко, В.Д.Бондаренко та ін.]. Ужгород: Ліра, 2009. С. 209-226.

44. В Канаде пересмотрят программу субсидирования электромобилей. URL: <https://www.bagnet.org/news/tech/1324916/v-kanade-peresmotryat-programmu-subsidirovaniya-elektromobiley>.

45. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European Strategy and Policy Analysis System: URL: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPAS_Report.pdf.

46. Глосарій Програми розвитку ООН. URL.: <http://www.unpan.org/Directories/UNPublicAdministrationGlossary/>.

47. Гогвуд Б. Аналіз політики для реального світу / Б. Гогвуд, Л. Ган; пер. А. Олійник. К. : Основи, 2004. 396 с.

48. Головаха Є., Паніна Н. Соціальні зміни в Україні: пострадянська деінституціоналізація і особливість становлення нових соціальних інститутів Політична думка. 2001. № 4. С. 3-24.

49. Горник В., Сімак С. Основні засади реалізації державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті. «Наукові записки Таврійського національного університету ім. В.І. Вернадського», Серія «Державне управління», Т.31 (70), № 4, 2020. С. 113-118. (Фахове видання). URL: http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/4_2020/4_2020.pdf.

50. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Теоретико-практичні аспекти модернізації системи державної служби. Теорія та практика державного управління ХарPI НАДУ № 4(63). 2018 С.41-48.

51. Громова О.В., Крихтіна Ю.О., Антонєць А.Є. Механізм організації

ефективних ділових комунікацій в публічному управлінні. Електронний науковий журнал «Приазовський економічний вісник». Випуск №6 (23) 2020. – С. 191-194.

52. Громова О.В., Крихтіна Ю.О. Етичні аспекти діяльності публічних службовців. International scientific and practical conference «Public administration: European development strategies» : conference proceedings, March 12–13, 2021. Venice : Izdevnieciba «Baltija Publishing», P. 142-145.

53. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В. Прядко. Чернівці, 2009. С.238–239.

54. Дейнека О., Крихтіна Ю. Критерії оцінки ефективності управління на залізничному транспорті. Потенціал економічного розвитку країни та регіонів: фінансові та інноваційно-інвестиційні аспекти: міжнародна науково-практична конференція (Україна, м. Дніпро, 29 травня 2021 року). С.65-68.

55. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Курбатов Є.Ю. Теоретичні основи державного регулювання транспорту. Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія: Державне управління. 2018. Вип. 3. С. 63-68.

56. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Басова Д.В. Підвищення економічної ефективності засобів залізничної автоматики, телемеханіки та зв'язку: монографія / Харків: УкрДАЗТ, 2013. 160 с.

57. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Публічне управління і адміністрування та державне регулювання залізничного транспорту України в умовах воєнного стану. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.48-50.

58. Дейнека О.Г., Диколенко О.Г., Дикань В.В. Крихтіна Ю.О.,

Управління ризиками на підприємствах залізниць України в умовах активізації інвестиційної діяльності: колективна монографія / Х: Видавництво Іванченко І.С., 2013. 185 с.

59. Державна політика / ред. кол.: Ю. В. Ковбасюк, К. О. Ващенко, Ю. П. Сурмін [та ін.]. К. : НАДУ, 2014. 448 с.

60. Державна політика : аналіз та механізм її впровадження в Україні: навч. посіб. / кол. авт.; за аг. ред. В. А. Ребкала, В. В. Тертички. К. : Вид-во УАДУ, 2000. 232 с.

61. Державне регулювання економіки / С.М. Чистов, А.Є. Никифоров, Т.Ф. Куценко та ін. К.: КНЕУ. 2000. 316 с.

62. Державне управління : словник-довідник / В. М. Князев, В. Д. Бакуменко та ін. К. : Вид-во УАДУ, 2002. С. 117 – 118.

63. Державне управління: навчальний посібник / Малиновський В.Я. К., 2003. 576 с.

64. Державне управління в Україні: навчальний посібник / [за заг. ред. В.Б. Авер'янова]. К. : Вид-во ТОВ СОМІ, 1999. 265 с.

65. Державне управління : підручник / А.Ф. Мельник, О.Ю. Оболенський, А.Ю. Васша ; за ред. А.Ф. Мельник. К. : Знання, 2009. 582 с.

66. Державне управління в Україні: централізація і децентралізація. монографія / кол. авт. ; відп. ред. П.Р. Нижник. К. : УАДУ, 1997. 448 с.

67. Державне управління в Україні: наукові, правові, кадрові та організаційні засади: навчальний посібник/ ред. Н. Р. Нижник, В. М. Олуйко. Львів: Видавництво Національного ун-ту "Львівська політехніка", 2002. 352 с.

68. Деякі питання реформування державного управління України: Розпорядження КМУ від 24 черв. 2016 р. № 474-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/474-2016-%D1%80#n9>.

69. Деякі питання удосконалення системи моніторингу та оцінки результативності реалізації державної регіональної політики. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 р. № 1029. URL :

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1029-2017-%D0%BF>.

70. Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі. Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту: II Міжнародна науково-практична конференція УКРПРОФЗТ 2021. К. 2021. С. 91-94.

71. Диксон Дж. Проектирование систем: изобретательство, анализ и принятие решений. М., 1969.

72. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL.: <https://ua.news/ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyuah-koronakryzysa-otsenka-negativnogo-vozhdejstviya-y-prognoz/>.

73. Дідківська Л.І. Державне регулювання економіки. К.: Знання-Прес, 2000. 209 с.

74. Дідківський В.М. Механізми публічного управління у системі організації автомобільних пасажирських перевезень // Державне управління та місцеве самоврядування: зб. наук. пр. / редкол. : С.М. Серьогін (голов. ред.) [та ін.]. Д.: ДРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (48). С. 60-66.

75. Дзюндзюк В.Б., Мельтюхова Н.М. та ін. Публічне адміністрування в Україні: навч. посібник / [за заг. ред. В.В. Корженка, Н.М. Мельтюхової]. Х. : Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2011. 306 с.

76. Дмитриченко М.Ф., Вікович І.А., Самсін І.Л., Зінько Р.В. Міжнародні перевезення: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. 308 с.

77. Дмитриченко М.Ф., Кельман І.І., Вільковський Е.К., Пеклич З.І. Загальний курс транспорту: підручник. Львів, 2013. 524 с.

78. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>.

79. Довженко Є.В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2011. 20 с.

80. Домбровська С.М. Державне управління вищою освітою в умовах

трансформаційних змін: монографія. Харків: Оберіг, 2010. 176 с.

81. Домбровська С.М., Мороз В.М., Грень Л.М., Леоненко Н.А., Мороз С.А. Державне управління забезпеченням гендерної рівності в Україні: монографія. Х.:НУЦЗУ, 2018. 251 с.

82. До 2040 року 2/3 продажів автомобілів будуть припадати на електрокари. <https://kurs.com.ua/ua/novost/496256-k-2040-godu-23-prodazh-avtomobilei-budut-prihoditsja-na-alektrokari?source=ukrnet>.

83. Дохідність Укрзалізниці URL: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/financial-statements/>.

84. Експорт за видами продукції, Міжнародний торговий центр (ІТС). URL: <https://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-product-country/>.

85. Електронне урядування та електронна демократія: навч. посіб.: у 15 ч. / за заг. ред. А.І. Семенченка, В.М. Дрешпака. К., 2017. Частина 10: Електронні послуги / [Р.М. Матвійчук, С.П. Кандзюба]. К.: ФОП Москаленко О. М., 2017. 60 с.

86. Енциклопедія державного управління. У 8 т. Т. 8 : Публічне урядування / наук.-ред. кол. : В. С. Загорський [та ін.]. Львів : ЛРІДУ, НАДУ, 2011. 712 с.

87. Енциклопедичний словник з державного управління / [укл. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.] ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. К. : НАДУ, 2010. 820 с.

88. Європейський Зелений Курс. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobotnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda>.

89. Жанказиев С.В. Интеллектуальные дороги - современный взгляд / С.В. Жанказиев, А.А. Тур, Р.Ф. Халилев // Наука и техника в дорожной отрасли. 2010. № 2. С. 1-7.

90. Жук В.П. Управління іноваціями на принципах державно-приватного партнерства. Науковий вісник академії муніципального управління серія «Управління». 2012. Випуск 4. С.184 – 190.

91. З 2035 року в ЄС можна зареєструвати лише електромобілі. URL: <https://sundries.com.ua/z-2035-roku-v-ies-mozhna-zareiestruvaty-lyshe-elektromobili/>.

92. Закон України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

93. Закон України «Про вищу освіту» від 1 липня 2014 року № 1556-VII (Офіційний вісник України від 15.08.2014 - 2014 р., № 63, стор. 7, стаття 1728, код акту 73423/2014).

94. Закон України «Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору)» № 2680-VIII від 7 лютого 2019 р. URL.: https://ips.ligazakon.net/document/view/t192680?an=8&ed=2019_02_07.

95. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

96. Закон України «Про державну таємницю» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 16, ст.93). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3855-12#Text>.

97. Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» від 05.02.2015 № 157-VIII // Офіційний сайт. URL.: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19>.

98. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

99. Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» № 1160-IV від 11 вересня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. 2004. № 9. С.79 – 85.

100. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 № 280/97-ВР // Офіційний сайт. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/>

show/280/97-%D0%B2%D1%80.

101. Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 51, ст.548). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

102. Закон України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.

103. Закон України «Про освіту» № 2145-VII від 05.09.2017 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#n1235>.

104. Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>.

105. Закон України «Про природні монополії» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, № 30, ст.238). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text>.

106. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>.

107. Закон України «Про співробітництво територіальних громад» від 17.06.2014 № 1508-VII // Офіційний сайт. URL: <http://rada.gov.ua/laws/show/1508-18>.

108. Закон України «Про транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

109. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>.

110. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та

Європейським Союзом за 2015-2020 роки. К. 181 с. URL.: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf.

111. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risk_Report_2020.pdf.

112. Зеркалов Д. В. Екологічна безпека: управління, моніторинг, контроль Київ: КНТ, Дакор, Основа, 2007. 412 с.

113. Илларионов А. Ю. Политико-правовые аспекты модернизации хозяйственного законодательства: монографія; НАН України. Чернигов : Десна Полиграф, 2017. 160 с.

114. Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития : учеб. пособие / под ред. В. М. Аньшина, А. А. Дагаева. 3-е изд., перераб., доп. М. : Дело, 2007. 584 с.

115. Інституціоналізація публічного управління в Україні : наук.-аналіт. доп. / за заг. ред. М. М. Білинської, О. М. Петроє. Київ : НАДУ, 2019. 210 с.

116. Інформація Державного комітету статистики України. <http://www.ukrstat.gov.ua>.

117. Інформація Державного комітету статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

118. Італія вирішила відмовитися від нових легкових автомобілів з ДВЗ: коли почне діяти заборона. <https://autogeek.com.ua/italiia-vyrishyla-vidmovytsia-vid-novykh-lehkovykh-avtomobiliv-z-dvz-koly-pochne-diiaty-zaborona/>.

119. Капелюшников Р. Экономическая теория прав собственности. М. : ИМЭМО, 1990. 270 с.

120. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи: проблема термінології та формування системи класифікації. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1679/0>.

121. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/>

article/ view/6719.

122. Катеринич Т.Н., Шешко А.В. Основные показатели эффективности логистики // Экономика и социум. 2012. № 6-1(25). С. 1023-1026.

123. Качмар Р.Я., Форнальчик Є.Ю. Основи технічного сервісу транспортних засобів: навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. 304 с.

124. КВЕД-2010: Секція Н. URL: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/SECT/KVED10_H.html.

125. Квейд Э. Анализ сложных систем. М., 1969.

126. Кодекс торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

127. Колодій А. Ф. Поняття і концепції демократичного врядування як напряму політичних досліджень. Демократичне врядування у контексті глобальних викликів та кризових ситуацій : матеріали наук. практ. конф. (3 квіт. 2009 р., м. Львів) / за наук. ред. В. С. Загорського, А. В. Ліпенцева. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2009. С. 48.

128. Кондильяк, Э. Б. Трактат о системах, в которых вскрываются их недостатки и достоинства. М., 1938.

129. Колпаков В.М. Теория и практика принятия управленческих решений: Учеб.пособие. К.: МАУП, 2000. 256 с.

130. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.

131. Конституція України. Редакція від 01.01.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

132. Контейнеропотік портів, Світовий банк. URL: <https://data.Worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>.

133. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. <http://mtu.gov.ua>.

134. Костів Б.І. Експлуатація автомобільного транспорту: підручник.

Львів: Світ, 2014. 496 с.

135. Крихтіна Ю.О. Оцінка конкурентоспроможності ресурсозберігаючих технологій на підприємствах залізничного транспорту // Теоретичні та прикладні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств : колективна монографія у 4 т. / за ред. О.А. Паршиной. Дніпропетровськ : «Герда», 2013. Т. 4. С.142-153.

136. Крихтіна Ю.О. Управління ризиками стратегічного розвитку ПАТ «Українська залізниця». Ефективність сучасного бізнесу в умовах динамічного середовища: монографія / за заг.ред. д-ра екон. наук, проф. Л.Л. Калініченко. Харків: ФОП Панов А.М., 2018. С. 183 – 194.

137. Крихтіна Ю.О., Семенцова О.В. Перспективи державного регулювання у сфері залізничного транспорту. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2018. Том 29 (68) № 4, С. 59-68.

138. Крихтіна Ю.О., Череватенко О.М. Застосування ризик-менеджменту в сфері державного управління залізничним транспортом України. Теорія та практика державного управління: зб. наук. пр. 2018. Вип. 2 (61). С. 34-41.

139. Крихтіна Ю.О., Островерх Н.І., Седякін Ф.І. Державне забезпечення стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління». 2019. Том 30 (69) № 4, С. 76-81.

140. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В., Черкасов І.І. Трансформація державного управління в контексті інформаційної революції. Публічне управління та митне адміністрування. 2019. № 3 (22), С. 80-87.

141. Крихтіна Ю.О., Громова О.В., Брехаря А.К. Визначення стратегічних перспектив розвитку території. Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні». 2019. №13. С.39-46.

142. Крихтіна Ю.О., Савченко О.В., Ткаченко І.М. Політика управління персоналом АТ «Укрзалізниця» та шляхи її вдосконалення. Теорія та

практика державного управління ХарРІ НАДУ № 3(66). 2019 С. 172-180.

143. Крихтіна Ю.О. Теоретико-методологічні засади механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 1 (10). С. 423 – 429. (Серія «Державне управління»).

144. Крихтіна Ю.О. Нормативно-правові засади розвитку транспортної галузі України: механізми формування та реалізації державної політики // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2019. Вип. 2 (11). С. 525 – 532. (Серія «Державне управління»).

145. Крихтіна Ю.О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 1 (14). С. 86 – 94. (Серія «Державне управління»).

146. Крихтіна Ю.О. «Напрями удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» // Державне будівництво. No 1/2021. Електронне наукове фахове видання ХарРІ НАДУ при Президентові України. URL. : <http://db.kh.ua/index.php/db/article/view/121/114>.

147. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України // Вісник Національного університету цивільного захисту України : зб. наук. пр. Х. : Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435. (Серія «Державне управління»).

148. Крихтіна Ю.О., Гриценко Н.В. Економічні аспекти впровадження ресурсозберігаючих технологій на залізничному транспорті // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2010. №32. С. 89-94.

149. Крихтіна Ю.О., Гриценко Н.В. Використання транспортно-

логістичних систем у процесі міжнародного руху товарів // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: збірник наукових праць МІДМУ «КПУ». – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. Вип. 3 (2). С.163-171.

150. Крихтіна Ю.О., Петухова Т.О. Основи оцінки людського капіталу на підприємствах залізниць України // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДАЗТ, 2011. №35. С. 26-30.

151. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Актуальні проблеми управління персоналом ПАТ «Укрзалізниця». Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал. 2018. Вип. 21. С. 103-109. http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/21_2018_ukr/20.pdf.

152. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О., Чайка С.С. Впровадження системи бюджетування в управління зовнішньоекономічною діяльністю залізничного транспорту. Економіка та суспільство. 2018. №18. С. 429-437.

153. Крихтіна Ю.О. Основні чинники створення транспортно-логістичної стратегії компанії у сучасній глобальній економіці // Тези доповідей на VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (смт. Коктебель). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків : УкрДАЗТ, 2010. Спецвип. №30. С. 180-181.

154. Крихтіна Ю.О. Задачі і роль міжнародних транспортно-логістичних стратегій руху товару // Матеріали V-й Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (г. Яремче). Днепропетровск: ДНУЖТ, 2010. С. 196.

155. Крихтіна Ю.О., Журавель К.В. Особливості впровадження системи управління господарським ризиком на підприємствах залізничного транспорту // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології».

Серія «Економіка і управління». Київ: ДЕТУТ, 2011. С. 112-113.

156. Крихтіна Ю.О. Підвищення рівня безпеки закупівельної логістики на залізничному транспорті. Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції (2-4 червня 2016 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2016. Вип. № 54 (додаток). С. 88-89.

157. Крихтіна Ю.О., Пономаренко К.В. Використання логістичного сервісу щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 30 вересня 2018 р.) С. 24-26.

158. Крихтіна Ю.О., Староватова С.О. Зміст транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С.25-27.

159. Крихтіна Ю.О. Управлінський підхід до формування складу основних фондів галузевих підприємств. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика: тези доповідей за матеріалами чотирнадцятої науково-практичної міжнародної конференції (7-9 червня 2018 р. м. Харків). Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків: УкрДУЗТ, 2018. Вип. №62 (додаток). С. 137-139.

160. Крихтіна Ю.О., Ніколаєнко О.М. Електронне урядування в Україні: розвиток і проблеми становлення. Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 47-48.

161. Крихтіна Ю.О., Ковальов А.Ю. Розвиток інформаційно-технологічної інфраструктури органів державної влади України. Проблеми та

перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (Переяслав-Хмельницький, 31 серпня 2018 р.). С. 12-14.

162. Крихтіна Ю.О., Ямпольський Д.В. Кадрові ризики компанії ПАТ «Укрзалізниця». Економіка, фінанси, управління та право: теоретичні підходи та практичні аспекти розвитку: збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 23 липня 2018 р.): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 35-36.

163. Крихтіна Ю.О., Северченко О.В. Сучасні проблеми використання інформаційно-комунікаційних технологій в органах публічної влади. Правові засади організації та здійснення публічної влади: збірник тез II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (м. Хмельницький, 2-8 травня 2019 року): Хмельницький університет управління та права, 2019. С. 79-82.

164. Крихтіна Ю., Єрьомичева А., Коваль А. Основні аспекти нової концепції модернізації транспортних систем України. Проблеми та перспективи розвитку сучасної науки в країнах Європи та Азії: збірник наукових праць XXXII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Переяслав, 30 листопада 2020 р.). С.25-28.

165. Крихтіна Ю.О. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України / Актуальні проблеми розвитку управлінських систем: досвід, тенденції, перспективи: зб. тез матеріалів науково-практичної конференції, 25 березня 2021 р. / Електронне видання комбінованого використання Харківського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України. Харків. 2021. С. 145-148. URL.: <https://kbuara.kh.ua/?p=6976>.

166. Крихтіна Ю.О. Результативність виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у транспортній галузі. Формування дієвих механізмів державного управління з забезпечення державної безпеки: зб. тез Міжнар. наук.-практ. круглого столу (м. Харків, 14 травня 2021 р.).

Харків: НУЦЗ України, 2021. С. 201-203.

167. Крихтіна Ю.О. Пріоритети державної політики транспортної галузі України. Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: тези доповідей ХХІХ міжнародної науково-практичної конференції MicroCAD-2021, 18-20 травня 2021 р.: у 5 ч. Ч. IV. / за ред. проф. Сокола Є.І. Харків: НТУ «ХП». С. 69.

168. Крихтіна Ю., Ковальов А. Використання технологій штучного інтелекту у публічному управлінні. Теоретичні та практичні питання узгодження інтересів стейкхолдерів в системі стійкого розвитку територій: матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, 30 жовтня 2021 року. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. 2021. С. 95-97.

169. Крихтіна Ю.О., Глушенко Т.М. Сучасна модель ефективного державного управління. Матеріали вісімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 2–3 червня 2022 р.). С.279-281.

170. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса Плюс», 2022. 336 с.

171. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.

172. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.

173. Кравець І. М. Правове становище суб'єктів організаційно-господарських повноважень : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 240 с.

174. Купряшин Г.Л., Соловьев А.И. Теория и механизмы современного государственного управления: Учебное пособие. М.: Изд-во МГУ, 2013. 642 с.

175. Латинін М.А. Аграрний сектор економіки України: механізм

державного регулювання: монографія. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр». 2006. 320 с.

176. Латинін М., Біловіцька Ю. Теоретичні підходи до функціонування механізмів державної політики сталого розвитку «зеленої» економіки в Україні. Науковий вісник: Державне управління 2022 Вип. 1 (11) С. 79-92. [https://doi.org/10.33269/2618-0065-2022-1\(11\)](https://doi.org/10.33269/2618-0065-2022-1(11)).

177. Латинін М.А. Наукові та теоретико-правові засади державної економічної політики регіонального розвитку / М.А.Латинін, К.В. Пастух // Державна економічна політика регіонального розвитку : монографія / М.А. Латинін, С.В. Майстро, Н.В. Статівка та ін.] ; за заг. ред. д.держ.упр., проф. М.А. Латиніна. Х. : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2017. 240 с.

178. Лозинська Т. М. Методологічні основи державного управління розвитком продовольчого ринку України // Ефективність державного управління : зб. наук. пр. ЛРІДУ НАДУ / [за заг. ред. А. О. Чемериса]. Львів : Вид-во ЛРІДУ НАДУ, 2006. Вип. 10. С. 139 – 148.

179. Майстро С.В., Крихтіна Ю.О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2021. Вип. 2 (73). С. 8 – 15.

180. Майстро С.В. Національний аграрний ринок в умовах глобалізації: механізм державного регулювання: [монографія]. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2009. 240 с.

181. Макконел К. Р., Брю С. Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика: В 2 т. М. : Республика, 1992. Т. 2. 400 с.

182. Макарова О.В. Соціальна політика в Україні: монографія / Ін-т демографії та соціальних досліджень ім. М.В. Птухи НАН України. К., 2015. 244 с.

183. Макроекономічний аналіз на 2 квітня 2021 року. URL.: <https://nabu.ua/ru/makroekonomichniy-analiz-na-2-kvitnya.html>.

184. Малиновський В. Я. Державне управління: навч. посіб. Вид. 2-ге,

доп. та перероб. К.: Атіка, 2003. 576 с.

185. Малиш Н.А. Особливості реалізації механізму державно-приватного партнерства в транспортній сфері України. Наук. розвідки з держ. та муніцип. упр. : зб. наук. пр. Київ : Акад. муніцип. упр., 2012. Вип. 3. С. 110–119.

186. Малиш Н.А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту. Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту. 2015. Вип. 2. С. 104-109.

187. Марків Н. Україна та ЄС підписали угоду про «транспортний безвіз». URL: <https://vechirniy.kyiv.ua/news/68372/>.

188. Мартиненко В.О. Досвід країн ЄС щодо сучасних механізмів управління охороною навколишнього середовища в Україні. URL: <http://dspace.uabs.edu.ua/bitstream/123456789/896/1/5.pdf>.

189. Матійко С. А. Методи промислової політики за змістом і характером впливу на об'єкт // Науковий вісн. Академії муніцип. упр. Серія «Управління». 2012. № 1. С. 367–373.

190. Мельник А.Ф., Смоленський О.Ю., Васіна А.Ю., Гордієнко Л.Ю. Державне управління: Навчальний посібник. К.: Видавництво «Знання-Прес». 2009. С 37 -39.

191. Мельтюхова Н.М. Технологія державного управління: навчальний посібник. Х.: Вид-во ХарПІ НАДУ "Магістр", 2005. 152 с.

192. Методологічні положення зі статистики авіаційного транспорту. URL.: http://ukrstat.gov.ua/norm_doc/2020/63/63_2020.htm.

193. Методологічні положення зі статистики водного транспорту. URL.: http://ukrstat.gov.ua/norm_doc/2020/64/64_2020.htm.

194. Методологічні положення зі статистики наземного транспорту. URL.: http://www.ukrstat.gov.ua/norm_doc/2020/169/169.pdf.

195. Методологічні положення зі статистики трубопровідного транспорту. URL.: http://www.ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2019/436/436.doc.

196. Механізми взаємодії суспільства та влади : підручник / кол. авт.: Михненко А.М. (кер. авт. кол.), Кравченко С.О., Мартиненко В.Ф. та ін. К. : НАДУ, 2013. 210 с.
197. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf).
198. Міністерство інфраструктури. Стратегія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html>.
199. Міністерство інфраструктури. Хто ми є. URL: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>.
200. Морозов С. Ю. Транспортное право: учеб. пособие. М.: Юрайт, 2010. 531 с.
201. Напівасоціація? Як Україна виконує угоду з ЄС. URL. : <https://www.dw.com/uk/>.
202. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.
203. На які інфраструктурні реформи найбільше чекає бізнес? URL.: <https://eba.com.ua/na-yaki-infrastrukturni-reformy-najbilshe-chekaye-biznes/>.
204. Немець Л.М., Яковлєва Ю.К., Полевич І.О. Муніципальне управління. Навч. посібник. Харків, 2013. 74 с.
205. Нижник Н., Машков О. Системний підхід в організації державного управління. За заг ред Н Р Нижник. К Вид-во УАДУ. 1998. 160 с.
206. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт; Пер. с англ. А.Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б. З. Мильнера. М. : Фонд экономической книги “Начала”, 1997. 188 с.
207. Оболенський О.Ю. Державна служба: підручник. К.: КНЕУ, 2006. 472 с.
208. Оболенський О.Ю. Публічне управління: цивілізаційний тренд,

наукова теорія і напрям освіти. Публічне управління: шляхи розвитку : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 21 листоп. 2014 р.) : у 2 т. / за наук. ред. Ю. В. Ковбасюка, С. А. Романюка, О. Ю. Оболенського. Київ : Вид-во НАДУ, 2014. Т. 1. С. 3–10.

209. Одінцева Г. С., Мельтюхова Н. М. Теорія і історія державного управління : опор. конспект лекцій і метод. вказівки до проведення практик. занять. Х. : УАДУ (ХФ), 2001. С. 15.

210. Оленцевич Н. В., Ковальова О. В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України. Економічний аналіз. 2014. Том 15. № 1. С. 134 – 143.

211. Окупанти сильно пошкодили транспортну інфраструктуру в Україні - британська розвідка. URL: <https://tsn.ua/ato/okupanti-silno-poshkodili-transportnu-infrastrukturu-v-ukrayini-britanska-rozvidka-2038276.html>.

212. О национальной транспортной модели Украины. URL: <https://sudohodstvo.org/o-natsionalnoj-transportnoj-modeli-ukrainy/>.

213. Пал Л.А. Аналіз державної політики (пер. з англ. І. Дзюби). К. : Основи, 1999. 422 с.

214. Пильтяй О. Фінансовий інструментарій державної підтримки публічно-приватного партнерства. Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. 2012. № 1. С. 77 – 89.

215. Підсумки роботи транспорту у 2020 році. URL.: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

216. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

217. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер. М.: Междунар. отношения, 1993. 896 с.

218. Постанова Кабінету Міністрів України «Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної

хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» від 09 грудня 2020 р. № 1236. URL.: zakon.rada.gov.ua/laws/show/1236-2020-%D0%BF#Text.

219. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження методики формування спроможних територіальних громад» від 08.04.2015 № 214 // Офіційний сайт. URL.: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-%00%BP>.

220. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної соціальної програми забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків на період до 2021 р., затвердженою від 11 квітня 2018 р. № 273. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273-2018-%D0%BF#Text>.

221. Портові збори для суден різних класів, ЦЕВ. URL: <https://drive.aooale.com/file/d/T58rZwHVdZtErMaK69EWmZxCl6v83CpK/view>.

222. Почему в Украине плохо продаются электромобили и не развита инфраструктура зарядных станций. URL: <https://internetua.com/pocsemu-v-ukraine-ploho-prodauatsya-elektromobili-i-ne-razvita-infrastruktura-zaryadnyh-stancii>.

223. Пояснювальна записка до проекту Указу Президента України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту». URL: <https://www.railinsider.com.ua/opublikovano-proekt-ukazu-prezydenta-shhodo-stvorennya-nkrt/>.

224. Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

225. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#n2>.

226. Про закриття морських портів. Наказ Мінінфраструктури від 16 червня 2014 р. № 255. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14#Text>.

227. Про затвердження Статуту залізниць України. Постанова Кабінету

Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>.

228. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>.

229. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>.

230. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>.

231. Про основи національної безпеки: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV(зі змінами). URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/964-15>.

232. Про підприємство Адміністрація морських портів України. URL.: <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo>.

233. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16 верес. 2014 р. No1678-VII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1678-18/paran2#n2>.

234. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року “Про Стратегію національної безпеки України” : Указ Президента України від 26 трав. 2015 р. № 287/ 2015. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/287/2015>.

235. Про Стратегію реформування державного управління України на 2021 рік: розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р.

№1102. URL.: <http://www.kmu.gov.ua>.

236. Про Стратегію сталого розвитку “Україна - 2020” : Указ Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

237. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/60705175>.

238. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

239. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/244432649>.

240. Публічне управління та адміністрування в умовах інформаційного суспільства: вітчизняний і зарубіжний досвід: монографія / За заг. ред. С. Чернова, В. Воронкової, В. Банаха, О. Сосніна, П. Жукаускаса, Й. Ввайнхардт, Р. Андрюкайтене; Запоріж. держ. інж. акад. Запоріжжя: ЗДІА, 2016. 606 с.

241. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

242. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку : [монографія] / за ред. З.С.Варналія. К.: Знання України, 2005. 498 с.

243. Рибчук А.В. Транспортні системи світу – важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.

244. Річний звіт Антимонопольного Комітету України – 2020. URL:

<https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf>.

245. Річний звіт Антимонопольного Комітету України – 2021. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/627/ccb/c10/627ccbc10ef3d640199715.pdf>.

246. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Національного плану дій до 2025 р. резолюції Ради Безпеки ООН 1325 «Жінки, мир, безпека». URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1544-2020-%D1%80#Text>.

247. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року» № 526-р від 10.07.2019 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80>.

248. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку інформаційного суспільства в Україні» № 386-р від 15.05.2013 р.. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/386-2013-%D1%80>.

249. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні» від 1 квітня 2014 р. № 333-р. // Офіційний сайт. URL.: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80>.

250. Ромат Є.В. Трансформація моделі державного управління рекламною діяльністю у перехідних умовах: монографія. К.: Вид-во УАДУ, 2001. 380 с.

251. Самуэльсон, Вильям Д. Нордхаус. Экономика: Пер. с англ. М.: «БИНОМ», «Лаборатория Базовых Знаний», 1997. 345 с.

252. Садловська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. Ефективна економіка. URL.: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1495>.

253. Садова У.Я. Соціальна політика в Україні: регіональні дослідження і перспективи розвитку : Монографія / У. Я. Садова. Львів : ІРД

НАН України, 2005. 408 с.

254. Самойдук М. Укрзалізниця у 2020 році скоротила обсяг капітального ремонту залізничних колій на 60%. URL.: <https://www.railinsider.com.ua/uz-u-2020-rocz-i-skoroty-la-obsyag-kapremontu-zaliznychnyh-kolij-na-60/>.

255. Самородченко Г.В. Організаційно-економічний механізм формування та ефективного використання людського капіталу. Бізнес Інформ. 2013. №. 1. С. 192–195.

256. Сардак С. Е. Управлінсько-регуляторні аспекти розвитку людських ресурсів в умовах глобалізації : монографія. Дніпропетровськ: вид-во ДНУ, 2012. 460 с.

257. Світовий досвід управління ресурсами. Бюрократ : Інформаційний бюлетень Центру сприяння інституційному розвитку державної служби. К. : Інтертехнологія. 2009. 17 / 18 (94 – 95). С. 1–5.

258. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничної галузі: проблеми, перспективи та напрямки подолання. Економіка та суспільство. 2018. №17. С.360-365.

259. Семенцова О.В., Крихтіна Ю.О. Застосування SWOT-аналізу в системі управління конкурентоспроможністю залізниць на ринку послуг з перевезень пасажирів. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». 2018. Вип. 31 Ч. 1. С. 53-58.

260. Серьогін С.М., Гончарук Н.Т., Батраченко І.Г. Кадрова політика і державна служба: конспект лекцій: У 2 ч., Ч. 2. Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2004. 65 с.

261. Січкач Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.

262. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / пер. с англ. М: Соцэкгиз, 1962. 684 с. URL: http://royallib.ru/book/smit_adam/issledovanie_o_prirode_i_prichinah_bogatstva_narodov.html.

263. Сопільник О.В. Технологія прийняття управлінських рішень: навч.

посіб. Дніпропетр. Нац. ун-т. Ін-т. довуз. підгот. та післядип. освіти. Д. : РВВДНУ, 2002. 108 с.

264. COP26: понад 30 країн оголосили про відмову від автомобілів з ДВЗ до 2040 року. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1951820-cop26-ponad-30-krayin-ogolosili-pro-vidmovu-vid-avtomobiliv-z-dvz-do-2040-roku>.

265. Соціально-економічне становище України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

266. Спеціальний звіт щодо глобального потепління 2019, Intergovernmental Panel on Climate Change. URL: www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/06/SR15_Full_Report_High_Res.pdf.

267. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/spivrobitnictvo-z-mizhnarodni-organizacii-v-sferi-transportu.html>.

268. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

269. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за січень 2021 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

270. Статистичний огляд соціально-економічного становища України за 2021 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

271. Статут ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=248512552>.

272. Стігліц Джозеф Е. Економіка державного сектора // Пер. з англ. А.Олійник, Р.Сільський. К.: Основи, 1998. 854 с.

273. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Смельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. К. : НІСД, 2012. 112 с.

274. Сурмін Ю. Термінологічна система державного управління: сутність та тенденції розвитку // Понятійно-категоріальний апарат публічного управління : матеріали наук.-методол. семінару в режимі відео конференц зв'язку (Київ-Дніпропетровськ-Львів-Одеса-Харків, 31 березня

2010 р.) / [за заг. ред. Ю.В. Ковбасюка, Ю.П. Сурміна, В.П. Трошинського].
К. : НАДУ, 2010. С. 9 – 21.

275. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <http://magazine.faaaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

276. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <http://magazine.faaaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

277. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А., Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК. URL: <http://magazine.faaaf.org.ua/pro-zhurnal.html>.

278. Терещенко Д.А. Державне регулювання розвитку людського капіталу в Україні: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : НУЦЗУ, 2020. 308 с.

279. Тертичка В.В. Державна політика: аналіз та здійснення в Україні. К.: Вид-во Соломії Павличко «Основи», 2002. 750 с.

280. Тіньова економіка аналітична записка загальні тенденції січень - вересень 2021. URL : https://www.me.gov.ua/Shadow_2021_%D0%A2%D0%95.pdf.

281. Тіньова економіка - загальні тенденції 2020. Аналітична записка. URL : [https://www.me.gov.ua/Shadow_2020%20\(1\).pdf](https://www.me.gov.ua/Shadow_2020%20(1).pdf).

282. Транспортные индексы в мире. URL: http://indexmsu.ru/about_index/transportnye-indeksy-v-mire.php).

283. Транспорт України [залізничний, річковий, морський, повітряний] // Енциклопедія українознавства. Загальна частина. К. 1995. С. 1096-1103.

284. Транспортные модели – прошлое, настоящее и будущее транспортного планирования. URL : https://vk.com/@ptv_vision-nacionalnaya-transportnaya-model-kraeugolnyi-kamen-sistemy-g.

285. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

286. Указ Президента Республики Казахстан «О стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года» от 15 февраля 2018 года № 636. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=38490966.

287. Указ Президента Республики Казахстан «О Государственной программе «Информационный Казахстан – 2020» от 8 сiчня 2013 р. № 464. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31324378.

288. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» № 722/2019 від 30.09.2019 р. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.

289. Указ Президента України «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» від 9 грудня 2010 року № 1085/2010. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010#Text>.

290. Указ Президента «Про деякі заходи з оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» від 24 грудня 2012 року № 726/2012. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/726/2012#Text>.

291. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.

292. Україна зараз може забезпечити не більше 10% довоєнного товарообігу через морські порти. URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/ukrajina-zdatna-zabezpechiti-lishe-35-neobhidnogo-eksportu-importu>.

293. Украина хочет изменить ширину железнодорожной колеи. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2017/05/22/625099/>.

294. Українське суспільство: міграційний вимір: нац. доповідь / Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи НАН України. К., 2018. 396 с.

295. Уряд затвердив транспортну стратегію України до 2030 року.

URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/508600.html>.

296. Устойчивая транспортная политика. Європейська конференція міністрів транспорту. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cm200001fru.pdf>.

297. У США вирішили прискорити перехід на електромобілі й посилили вимоги щодо рівня шкідливих викидів. URL: <https://autogeek.com.ua/u-ssha-vyrishyly-pryskoryty-perekhid-na-elektromobili-j-posylyly-vymohy-shchodo-rivnia-shkidlyvykh-vykydiv/>.

298. Фащевський М., Чернюк Л. Геоекономічний потенціал розвитку продуктивних сил України. Економіка України. №7. Липень 2002. С. 32-36.

299. Федорчак О.В. Класифікація механізмів державного управління. Демократичне врядування. Електронне наукове фахове видання. 2008. № 1. URL : http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/DeVr/2008-01/O_Fedorchak.pdf.

300. Фесянов П.О. Державне регулювання забезпечення екологічної безпеки на регіональному рівні: досвід провідних країн світу. URL: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2011-4-20.pdf>.

301. Філіпова Н. В. Зміна співвідношення понять «державне управління», «публічне адміністрування», «публічне управління» в системі суспільно-політичної трансформації. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2015. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2015_6_5.

302. Формування системи публічного управління процесами забезпечення якості життя. Шифр «Життя». URL.: <https://knute.edu.ua/file/NjY4NQ==/c65354348bb07a4be74fa18b532f4001.pdf>.

303. Холл А.Д., Фейджин Р. Е. Определение понятия системы. В книге: Исследования по общей теории систем. М., 1969.

304. Цілі сталого розвитку. URL.: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html>.

305. Через пандемію обсяг авіаперевезень у 2020 р. впав на 60% – ІКАО. URL.: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerez-pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vpav-na-60-ikao.html>.

306. Черніхова О. С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>.

307. Чиркин В.Е. Публичное управление : учебник. М : Юристь, 2004. 475 с.

308. Чому «зелене майбутнє» автомобілів перебуває під загрозою провалу? URL: <https://internetua.com/csomu-zelene-maibutnye-avtomobiliv-perebuvaye-pid-zagrozoua-provalu->.

309. Шамхалов Ф. Теория государственного управления. М.: ЗАО «Изд-во «Экономика», 2002. 638 с.

310. Шаров Ю.П., Маматова Т. В., Чикаренко І. А. Результативність та якість діяльності державного службовця: навчальний посібник. Х.: Вид-во ХарPI НАДУ "Магістр", 2003. 212 с.

311. Шатило О.А. Опорний конспект лекцій з дисципліни «Публічне адміністрування» (для студентів спеціальностей «Менеджмент організацій і адміністрування» та «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності»); Житомирський державний технологічний університет. Житомир : Кафедра менеджменту організацій і адміністрування ЖДТУ, 2014. 51 с.

312. Шумпетер Й. Теория экономического развития. Пер. с нем. В.С. Автономова и др. М.: Прогресс, 1982. 455 с.

313. Ще рано зітхати з полегшенням. Американський філософ Френсіс Фукуяма – про те, що має стати метою №1 США в Україні. URL: <https://nv.ua/ukr/opinion/recommends/viyna-v-ukrajini-fukuyama-pro-te-shcho-mayut-zrobiti-ssha-rosiya-chorne-more-novini-ukrajini-50233363.html>.

314. Що відбувається з економікою України під час війни. URL: <https://biz.censor.net/r3334083>.

315. Якименко Н.В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. № 45. С. 259–262.

316. Якимчук А.Ю., Корецький О.М. Досвід Публічне управління та адміністрування: навчальний посібник. Донецьк: Юго-Восток, 2013. 224.

317. Янг Е., Куїнн Л. Як написати дієвий аналітичний документ у галузі державної політики. Практичний посібник для радників з державної політики у Центральній і Східній Європі / Пер. з англ. С. Соколик. Наук. ред. пер. О. Кілієвич. К. : К. І. С., 2003. 120 с.

318. Anderson J., Reid G., Ryterman R. Understanding public sector performance in transition countries – an empirical contribution: Document of the World Bank. Washington, 2003. URL.: <http://www1.worldbank.org/publicsector/civilservice/UPSP%20final.pdf>).

319. Arutiunian, Yevhen; Mikhailutsa, Olena; Pozhuyev, Andriy; Azhazha, Maryna; Arutiunian, Iryna; Zrybnieva, Iryna; Slyva, Yuliia. Modeling Of Management Decisions Of Organization Of Production Systems. Published in International Journal of Computer Science and Network Security on July 30, 2021. Volume: 21. Issue: 7. Pages: 87-92. URL.: <https://publons.com/journal/21142/international-journal-of-computer-science-and-netw/>.

320. Aucoin P. Administrative reform in public management: Paradigms, principles, paradoxes and pendulums // Governance. San Diego, 1990. Vol. 3. P. 115–137.

321. Beglytsia, V., Antonova, L., Kozlova, L., Datsii, O., & Datsii, N. (2021). System of concepts communications of state institutions and society as the basis of national security and socio-economic stability. Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice, 3(38), 549–556. URL.: <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/237487>.

322. Bertalanfy L. V. General System Theory. Foundations, Development, Applications. NY, 1969.

323. Birkland T. An Introduction to the policy process: Theories, concepts, and Models of public policy making. N.Y.: M.E. Sharpe, 2011. 337 p.

324. Bovaird T. Public governance: Balancing stakeholder power in a network society // International review of administrative sciences. Exeter, 2005.

Vol. 71, № 2. P. 217–228.

325. Brinkerhoff D. W., Brinkerhoff J. M. Public-private partner ships: Perspectives on purposes, publicness, and good governance. *Public Administration and Development*. 2011. № 31 (1). P. 2–14.

326. Chang, Y.-C. Maritime clusters: What can be learnt from the South West of England // *Ocean and coastal management*. 2011. №6. P. 488-494.

327. Cluster Observatory / Cluster Observatory. URL: www.clusterobservatory.eu/.

328. Corruption perception index, Transparency International. URL: <https://www.transparency.org/en/cpi/2019/results>.

329. *Critical Systems Thinking. Directed Readings*. NY, 1991.

330. *Deliberative policy analysis: Understanding governance in the network society* / Ed. By Maarten A., Hajer M.A., Wagenaar H. N.Y.: Cambridge univ. press, 2003. 324 p.

331. *Doing Business 2020*, World Bank Group. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf>.

332. *Drivers of Growth in Ukraine*. Washington, DC: World Bank, 2019.

333. Dunayev, I., Kud, A., Latynin, M., Kosenko, A., Kosenko, V., & Kobzev, I. (2021). Improving methods for evaluating the results of digitizing public corporations. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6 (13 (114)), 17–28. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2021.248122>.

334. Dunleavy P., Hood C. From old public-administration to new public management // *Public Money & Management*. L., 1994. N 14 (3). P. 9–16.

335. *European Cluster Panorama*. URL: http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/cluster/observatory/cluster-mapping-services/cluster-panorama_en.

336. Exports of goods and services (current US\$). The World Bank. URL: <https://data.worldbank.org/indicator>.

337. Freight transport statistics. Eurostat. URL: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics.

338. Frederickson H.G. The spirit of public administration. San Francisco, CA: Jossey-Bass, 1997. 288 p.
339. Garson G.D., Overman E.S. Public management research in the United States. N.Y.: Praeger publishers, 1983. 278 p.
340. General Systems Theory, v. 1–30. NY, 1956–1985;
341. Gideon J., Unterhalter E. Exploring public private partnerships in health and education: a critique. Journal of International and Comparative Social Policy. 2017. Vol. 33. № 2.P. 136–141.
342. Global Innovation Index – 2018 / GII. URL: <https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report>.
343. Glushenko T.M., Krykhtina Y.O., Palamarchuk I.V. Current trends of efficient logistics development. Матеріали сімнадцятої науково-практичної міжнародної конференції «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика» (Харків, 3–4 червня 2021 р.). С.65-66.
344. Goal 17: Revitalize the global partner ship for sustainable development. URL: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/globalpartnerships/>.
345. Greenwood J. New Public Administration in Britain / John Greenwood, Robert Pyper, David Wilson. 3 ed. N. Y. : Routledge, 2003. 304 p.
346. Göpfert, Ingrid et al The strategic relevance of logistics: new perspectives // International journal of logistics systems and management. 2016. Vol. 25. Issue 1. P. 108. 2016.
347. Gwynne Richards, Susan Grinsted The logistics andsupplychaintoolkit: 101 tools for transport, warehousing and inventory management. London: KoganPage, 2016. 261 p.
348. Handbook of Public Administration / Ed. by Rabin J., Hildreth W.B., Miller G. Boca Raton: CRC Press, 2007. 816 p.
349. Haque M.S. Significance of accountability under the new approach to public governance // International review of administrative sciences. L.: Univ. of Exeter: SAGE publications, 2000. Vol. 66. P. 601–609.

350. Harutyunyan I., Poltavets M., Azhazha M., Bondar O., Pavlov F. Effective Concepts of Harmonious Management of Production Systems. International Journal of Computer Science and Network Security. 2021. № 3. C. 141-144. URL: www.ijcsns.org/07_book/2021_03.htm.
351. Hinderaker I. The study of administration: Interdisciplinary dimensions // Western political quarterly. Sacramento, 1963. № 16. P. 5–12.
352. Hood C. The tools of Government. Chatham, NJ: Chatham House, 1984. 190 p.
353. Hughes O. E. Public Management and Administration: [An Introduction] / Owen E. Hughes. 3 ed. N. Y. : Palgrave Macmillan, 2003. 303 p.
354. Hungary freight transport report. Business Monitor International. 2015.
355. Imports of goods and services (current US\$) / The World Bank. URL: <https://data.worldbank.org/indicator>.
356. Innovation clusters in the 10 new Member States of the European Union Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2007. 152 p.
357. International Trade Administration. URL: <https://www.trade.gov/knowledge-product/ukraine-infrastructure>.
358. James Laura; Guile David; Unwin Lorna Learning and innovation in the knowledge-based economy: beyond clusters and qualifications // Journal of education and work. 2013. № 26. P. 243-266.
359. Joint staff working document. Association implementation report on Ukraine. URL: https://eeas.europa.eu/sites/default/files/2020_ukraine_association_implementation_report_final.pdf.
360. John P., Cole A. When Do Institutions, policy sectors, and cities matter? Comparing networks of local policy makers in Britain and France // Comparative political studies. L.: SAGE publications, 2000. Vol. 33. № 2. P. 248–268.
361. Kee-hung Lai, T.C.E. Cheng Just-in-time logistics. Farnham, Surrey: Gower, 2016. 116p.
362. Kettl D.F. The Politics of the administrative process. Washington, DC:

SAGE publications, 2012. 612 p.

363. Kjær A.M. Governance. Cambridge: Polity press, 2004. 191 p.

364. Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A, Maistro S. State policy of Ukraine's integration into the international safety area in the conditions of global transformations. Collection of scientific papers «Public administration and state security aspects». Vol. 2/1 2022. P. 39-50. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/8-eng/53-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-maistro-s-state-policy-of-ukraine-s-integration-into-the-international-safety-area-in-the-conditions-of-global-transformations>.

365. Krykhtina Y. O., Sementsova O. V. Risk-management in the system of economic security development of the regions. Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor L.L. Kalinichenko. Higher School of Social and Economic. Przeworsk: WSSG. 2019. p. 66 – 76.

366. Krykhtina Y.O., Dombrovska S.M., Maistro S.V., Stankevych S.V. Review of public policy for reducing the transport environmental impact // Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(2), 12-15, doi : 10.15421/2021_63. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/review-of-public-policy-for-reducing-the-transport-environmental-impact.pdf>.

367. Krykhtina Y. O., Leonenko N.A., Khmyrov I.M., Stankevych S.V. Role of European Green Deal as a transformation mechanism of the state policies for the European integration of Ukraine. Ukrainian Journal of Ecology, 2021, 11(5), 97-101. URL. : <https://www.ujecology.com/articles/role-of-european-green-deal-as-a-transformation-mechanism-of-the-state-policies-for-the-european-integration-of-ukraine-82698.html>.

368. Kryshchanovych, M., Antonova, L., Filippova, V., Dombrovska, S., Pidlisna, T. (2022). Influence of COVID-19 on the functional device of state governance of economic growth of countries in the context of ensuring security. International Journal of Safety and Security Engineering, Vol. 12, No. 2, pp. 193-199. URL.: <https://doi.org/10.18280/ijssse.120207> .

369. Latynin M., Pastukh K., Tarasenko D., Shevchenko S., Munko A. Public administration in the economic sphere of Ukraine: strategic approach. *Estudios de economía aplicada*, ISSN 1133-3197, ISSN-e 1697-5731, Vol. 39, N° Extra 5, 2021 URL: <http://ojs.ual.es/ojs/index.php/eea/article/view/4967> .

370. Laszlo E. *Introduction to Systems Philosophy*. NY, 1972.

371. Leuschner, Rudolf; Lambert, Douglas M *Establishing Logistics Service Strategies That Increase Sales // Journal of business logistics*. 2016. Vol 37: Issue 3. P. 247-270.

372. *Logistics, supply chain and operations management case study collection / edited by David B. Grant*. London: KoganPage, 2016. 243 p.

373. *Logistics Performance Index 2018*, Світовий банк. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>.

374. LPI / The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org>.

375. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y. Theoretical and methodological substantiation of scientific definitions «public administration» and «state policy». *Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects"*. Vol.1/1 2021. P. 22-31. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/19-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-theoretical-and-methodological-substantiation-of-scientific-definitions-public-administration-and-state-policy>.

376. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A. Directions of transformation of state policy in the context of the need for sectoral integration of Ukraine in the branches and spheres of the European Union. *Collection of scientific papers «Public administration and state security aspects»*. Vol. 2/2 2021. URL.: <http://passa.nuczu.edu.ua/archive/34-maistro-s-kropyvnytskyi-v-krykhtina-yu-treskov-a-directions-of-transformation-of-state-policy-in-the-context-of-the-need-for-sectoral-integration-of-ukraine-in-the-branches-and-spheres-of-the-european-union>.

377. Mattessicq R. *Instrumental Reasoning and Systems Methodology*. Dordrecht-Boston, 1978.

378. Matyushenko, I., Trofimchenko, K., Reznikov, V., Prokopenko, O., Hlibko, S., & Krykhtina, Y. (2021). Innovation and investment mechanism for the formation and implementation of state policy to ensure the technological competitiveness of leading countries and Ukraine in the digital economy. URL. : *Linguistics and Culture Review*, 5(S4), 1508-1551. <https://doi.org/10.21744/lingcure.v5nS3.1880>.

379. March J.C., Olsen J.P. *The New Institutionalism: organizational factors in political life* // *American political science review*. Cambridge, 1984. Vol. 78, № 3. P. 734–749.

380. Marchet, Gino et al. *Shaping the international logistics strategy in the internationalisation process* // *International journal of supply chain and operations resilience*. 2016. Vol. 2. Issue 1. P. 72.

381. Massaroni, Enrico; Cozzolino, Alessandra; Wankowicz, Ewa *Sustainability reporting of logistics service providers in Europe* // *International journal of environment and health*. 2016. Vol. 8. Issue 1. P. 38.

382. *Migration in the interconnected world: New directions for action*. Geneva: The Global Commission on International Migration, 2005. 202 p. URL : https://www.iom.int/jahia/webdav/site/myjahiasite/shared/shared/mainsite/policy_and_research/gcim/GCIM_Report_Complete.pdf.

383. *Modern Systems Research for the Behavioral Scientist. A Sourcebook*, ed. by W. Buckley. Chicago, 1968.

384. Munnich, Lee W., Iacono, Michael *Competitive industry clusters and transportation in Minnesota* // *Competitiveness review: CR: an international business journal*. 2016. Vol. 26: Issue 1. P. 25-40.

385. O'Flynn J. *From New Public Management to Public Value: Paradigmatic change and managerial implications* // *The Australian journal of public administration*. Sydney, 2007. Vol. 66, № 3. P. 353–366.

386. Osborn D., Gaebler T. *Reinventing Government. How the entrepreneurial spirit is transforming the public sector*. N.Y.: Addison-Wesley, 1992. 420 p.

387. Oleksandr Deineka, Liubov Pozdniakova, Olena Sementsova, Yuliia Krykhtina. Definition features of the efficiency in railways management. SHS Web of Conferences. 67, (2019). URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2019/08/shsconf_NTI-UkrSURT2019_02002.pdf.

388. Public Management: the essential readings / Ed. by J. St. Ott, A.C. Hyde, J.M. Shafritz. Chicago: Lyceum Books/Nelson-Hall publishers, 1991. 551 p.

389. Rappoport A. General System Theory. Cambridge (Mass.), 1986.

390. Rule of Law Index 2020, World Justice Project. URL: <https://worldjusticeproject.org/sites/default/files/documents/WJP-ROLI-2020->.

391. Saul Wordworth. Will and sentiment: the automated highway to heaven / Saul Wordworth // Traffic Technology International. 2006. October / November. pages 54-58.

392. Selviaridis, Kostas Contract functions in service exchange governance: evidence from logistics outsourcing // Production planning & control. 2016. Vol. 27. №16. P. 1373-1388.

393. Slovenia freight transport report. Business Monitor International. 2015. 144 p.

394. Sustainable Development: A. Renewed Effort by the OECD, OECD Policy Brief. № 86. 1998.

395. Sutherland J.W. Systems: Analysis, Administration and Architecture. NY, 1975.

396. Takeda, Y. et al. An analysis of geographical agglomeration and modularized industrial networks in a regional cluster: A case study at Yamagata prefecture in Japan // Technovation: an international journal of technical innovation and entrepreneurship. 2008. №8. P. 531-539.

397. Tanczos, K. et al. Future trends in road transport systems in Hungary and in the EU // International journal of critical infrastructures. 2011. №2. P. 163-175.

398. Transportation Services Index. URL: <https://www.transtats.bts.gov/OSEA/TSI/>.

399. The Global Competitiveness Report / World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/reports>.
400. The importance of public administration in administrative and legal regulation / Kateryna Berezhna, Nataliia Yuzikova, Serhii Maistro, Viktor Paliukh, Liudmyla Antonova *Revista Gênero & Direito* V. 9 -Nº 05-Ano 2020– Special Edition, pp.742-760. URL.: <https://www.periodicojs.com.br/index.php/ged/article/view/63>.
401. The Oxford handbook of political institutions / Ed. by R.A. W. Rhodes. Oxford: Oxford univ. press, 2008. 816 p.
402. The Oxford handbook of political science. N.Y.: Oxford univ. press, 2006. 1310 p.
403. The Policy sciences / Ed. by H.D. Lasswell, D. Lerner. Palo Alto, Calif.: Stanford univ. press, 1951. 344 p.
404. Trends in General Systems Theory, ed. by G. J. Klir. NY, 1972.
405. UK government supports Composites Innovation Cluster // Reinforced plastics. 2013. №4. P. 15-18.
406. V. Babenko, M. Latynin, L. Lomovskykh, O. Nakisko, S. Rudenko, O. Girzheva. Procedure of Identifying of the Parameters of the Model of Management of Technological Innovations in Economic Systems / 2019 IEEE International Scientific-Practical Conference Problems of Infocommunications, Science and Technology (PIC S&T), October 8-11, 2019. – Режим доступу: https://conferences.ieee.org/conferences_events/conferences/conferencedetails/47496.
407. Veira-Ramos A., Liubyva T., Golovakha E. Ukraine in Transformation. Palgrave Macmillan, 2019.282 p.
408. What is good governance? / UNESCAP. URL.: <http://www.unescap.org/pdd/prs/ProjectActivities/Ongoing/gg/governance.asp>.
409. Wildavsky A.B. Speaking truth to power: The art and craft of policy Analysis. New Brunswick: Oxford, 1987. 431 p.
410. Wolfgang Scherr. Big picture, small picture/ Wolfgang Scherr, Kiel

Ova // Traffic Technology International. 2005. Fev / Mar. pages 28-30.

411. World Air Transport Statistics 2019, Міжнародна асоціація повітряного транспорту. URL: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2019-mediakit.pdf>.

412. Yevheniia Sribna, Svetlana Minakova, Olena Franchuk, Liudmyla Antonova Logistics schemes in the development of integration processes of the formation of the global economy / Proceedings of the 6th International Conference on Strategies, Models and Technologies of Economic Systems Management (SMTESM 2019)/ Advances in Economics, Business and Management Research, volume 95. Atlantis Press: France. 2019. P. 297-301. URL.: <https://www.atlantispress.com/proceedings/smtesm-19/125917666>.

ДОДАТКИ



АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ФІЛІЯ «ВОКЗАЛЬНА КОМПАНІЯ»
Вокзальна площа, 1, м. Київ, 01032

Л.О.Хриш

ДОВІДКА

№ *ВКЕ-01*

*про впровадження результатів дослідження
Крихтіної Юлії Олександрівни на тему: «Механізми формування
та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі
України» на здобуття наукового ступеня доктора наук з
державного управління за спеціальністю
25.00.02 – механізми державного управління*

Відділом фінансового планування та економічного аналізу філії «Вокзальна компанія» АТ «Укрзалізниця» (м. Київ) розглянуто науково-методичні рекомендації концептуальних засад державної стратегії розвитку транспортної галузі України в умовах глобальних трансформацій, розроблені в дисертаційній роботі Крихтіної Ю.О. на тему «Механізм формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України».

Вважаємо, що запропонований процес може здійснюватись на основі комплексної взаємодії виокремлених автором функціональних механізмів формування стратегії та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, а саме: політико-інтеграційного, адміністративно-правового, соціально-економічного, інноваційно-інвестиційного, інформаційно-моніторингового.

Метою такої стратегії є інтенсивний конкурентний розвиток транспортної галузі (в т. ч. залізничного транспорту) та її всебічна інтеграція в глобальну транспортну систему як необхідної передумови стійкого розвитку економіки країни, підвищення якості життя населення, зменшення впливу на довкілля, забезпечення національної безпеки, територіальної цілісності та державного суверенітету України. Зазначені пропозиції автора дисертаційної роботи є актуальними і корисними для розвитку залізничної галузі.

Заслуговують на увагу також пропозиції щодо доцільності створення Державного аналітичного центру з питань розвитку транспортної галузі України з метою розробки і забезпечення належного функціонування національної транспортної моделі, одним з найважливіших елементів якої виступають вокзальні комплекси.

Довідка видана для подання до спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертаційної роботи.

Менеджер – начальник відділу фінансового планування та економічного аналізу філії «Вокзальна компанія» АТ «Укрзалізниця», кандидат економічних наук, доцент

О.В. Христофор



вул. Євгена Котляра, 7, м. Харків, 61052, тел.: (+380 57) 724 44 00, 724 45 80,
факс (+380 57) 731 47 20, pz_nasd@lotus.pz.uz.gov.ua

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

uz.gov.ua

16.06.2022

№ 431-34/465

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Крихтіної Юлії Олександрівни на тему: «Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління

Регіональною філією «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м.Харків) розглянуто та схвалено до використання результати дисертаційного дослідження Крихтіної Ю.О. на тему: «Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління та відзначає безумовну практичну значущість роботи, яка містить нові науково обґрунтовані результати в галузі науки публічне управління та адміністрування і розв'язує важливу наукову проблему щодо обґрунтування напрямів удосконалення механізмів формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах.

Заслужують на увагу пропозиції щодо необхідності врахування ролі транспортної галузі у питаннях забезпечення національної безпеки в умовах існуючих загроз та викликів сьогодення (адже опосередковано транспорт впливає на усі складові національної безпеки – зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, антитерористичну, інформаційну, економічну, енергетичну, соціальну, продовольчу, екологічну тощо) і визнання транспортної галузі (в т.ч. залізничного транспорту) суб'єктом забезпечення національної безпеки шляхом перегляду чинного законодавства України.

Довідка видана для подання до спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертаційної роботи.

Заступник директора виконавчого
регіональної філії «Південна залізниця»
АТ «Укрзалізниця»
з інфраструктури, к.е.н.

Кирило ЖУРАВЕЛЬ



ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ЗІНЬКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ

вул. Воздвиженська, 40, м. Зіньків, Полтавської області, 38100, тел/факс (05353) 3-10-36,
e-mail: zinkiv.mr@ukr.net, <http://misto-zinkiv.com.ua> Код ЄДРПОУ 44123741,
р/р UA40820172034427000200109527 ДКСУ м.Київ МФО 820172

15.06.2022 №08-24/ 1397

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Крихтіної Юлії Олександрівни на тему: «Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління

Зіньківською міською радою Полтавської області розглянуто, схвалено та використовуються в рамках виконання «Програми соціально-економічного та культурного розвитку Зіньківської територіальної громади на 2022 рік» наукові результати дисертаційного дослідження Крихтіної Ю.О. в межах визначених стратегічних цілей розвитку громади: висока якість життя, комфортні і безпечні умови та добробут; збалансована інноваційна конкурентоспроможна економіка; ефективне управління просторовим розвитком, забезпечення балансу екосистем та охорона довкілля. Пропозиції Крихтіної Ю.О. щодо напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України, в тому числі необхідність переходу на екологічно чисті види транспорту, забезпечення фізичної та економічної доступності якісних транспортних послуг заслуговують на увагу і є перспективними для подальшого впровадження на місцевому рівні з метою вирішення соціально-економічних та екологічних проблем розвитку територіальної громади. Вищезазначене є підставою для висновку про безумовну практичну значущість наукових результатів, отриманих Крихтіною Ю.О. в дисертації, а перспективність використання її пропозицій в діяльності органів місцевого самоврядування не викликає сумнівів.

Міський голова



С.М. Максименко

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор-начальник навчально-науково-виробничого центру
Національного університету
цивільного захисту України

Світлана Домбровська
"21" 2022 р.

АКТ № 15

про впровадження результатів дисертаційного дослідження докторанта навчально-науково-виробничого центру Національного університету цивільного захисту України Крихтіної Юлії Олександрівни на тему: «Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління.

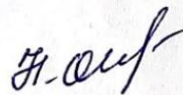
Комісія у складі:

Голова – завідувач кафедри менеджменту, д.держ.упр. Леоненко Н.А.

Члени комісії – завідувач кафедри публічного адміністрування у сфері цивільного захисту, д.держ.упр., проф. Майстро С.В.; професор кафедри публічного адміністрування у сфері цивільного захисту, д.держ.упр., проф. Крюков О.І.; доцент кафедри менеджменту, д.держ.упр., доц. Поступна О.В.

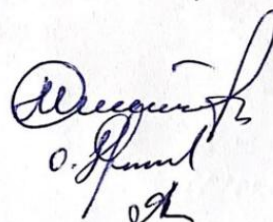
цим актом засвідчують, що результати дисертаційного дослідження Крихтіної Ю.О. на тему: «Механізми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» (поглиблення понятійно-категоріального апарату, обґрунтування механізмів формування і реалізації державної політики розвитку транспортної галузі та визначення напрямів їх удосконалення) використовуються при викладанні навчальних дисциплін «Державна політика: аналіз та механізми впровадження» та «Основи публічної політики» за програмою підготовки магістрів та докторів філософії зі спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування» у Національному університеті цивільного захисту України.

Голова комісії
д.держ.упр.



Неллі Леоненко

Члени комісії
д.держ.упр., професор
д.держ.упр., професор
д.держ.упр., доцент



Сергій Майстро
Олексій Крюков
Олена Поступна